

MATEO MARTINIC B.*

LA MINERÍA DEL CARBÓN EN MAGALLANES ENTRE 1868 - 2003

La presencia de carbón mineral lignita era conocida en el territorio de Magallanes desde el comienzo de la colonización chilena en la región del Estrecho de Magallanes. Los primeros esfuerzos fracasaron y lo mismo ocurrió en otros lugares de este vasto territorio, hasta fines del siglo XIX. Solamente al comienzo del siglo XX sí que la explotación carbonífera recuperó su vigor, con la inversión hecha por el empresario chileno Agustín Ross en el río del Valle de las Minas, cerca de Punta Arenas (mina Loreto). La actividad se extendió a otro distrito magallánico, principalmente en la isla Riesco (mina Elena). Y de este modo la minería del carbón alcanzó un período culminante hacia 1943, especialmente estimulado por la exportación de carbón a Argentina. Desde 1950 y durante los siguientes 30 años la actividad carbonífera decayó hasta perder toda su importancia económica. Sin embargo, desde 1984 una segunda época productiva se inició, con una tecnología moderna y una fuerte inversión de capital, que permitió la explotación del sitio Pecket (distrito norte de la península de Brunswick) desde 1987, alcanzando un máximo de 1.262.847 toneladas. Desde 1998 la producción anual excede una media de 300.000 toneladas, y un renovado desarrollo carbonífero espera la iniciación de nuevos sitios productivos en la isla Riesco a partir del año 2003.

Palabras clave: Patagonia, colonización, emigrantes, geografía.

The presence of charcoal mineral-lignite –was known in the Magellan territory since the beginning of the Chilean settlement in the Magellan strait region. The first efforts failed and the same happened in other places of this vast territory, until the end of the XIX century. Only starting with the XX century did the carboniferous exploitation recover new strength, with the investment made by the Chilean businessman Agustín Ross in the rio de las Minas valley, near Punta Arenas (Loreto mine). The activity extended to other magellanic district, mainly in Riesco Island (Elena mine). And so, the coal mining reached a climax period toward 1943, specially helped by the carbon exportation to the Argentina. From 1950 and during the next 30 years the coal activity decayed until losing all its economic importance. Nevertheless since 1984 a second productive epoch started, with a modern technology and strong capital investment, which allowed the exploitation of the Pecket site (north district of Brunswick peninsula) from 1987, reaching a top of 1.262.847. Since 1998 the year production exceeds a mean of 300.000 tons and a renewed coal development waits the initiation of new productive sites in Riesco island starting in year 2003.

Key words: Patagonia, colonization, emigrants, geography.

* Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Chile. Correo electrónico: mateo.martinic@umag.cl

I. LA CUENCA CARBONÍFERA DE MAGALLANES. GENERALIDADES

Geológicamente considerados, los depósitos carboníferos conocidos para la región austral americana integran una gran cuenca que tempranamente fue denominada “de Magallanes” por desarrollarse la misma en su mayor parte en el territorio chileno de este nombre, en la vertiente andina oriental del mismo.

Estos depósitos se encuentran asociados a rocas sedimentarias del Terciario y en su disposición geográfica se ciñen a la conformación propia del plegamiento tectónico registrado hace millones de años y que hizo posible el surgimiento de la cordillera de los Andes Patagónicos, que adoptó un rumbo general nortese-este. Por consecuencia la cuenca carbonífera de Magallanes se ha desarrollado a lo largo de aproximadamente medio millar de kilómetros, desde las estribaciones australes de la sierra Baguales por el norte, cruzando por la sección oriental del distrito histórico de Última Esperanza (incluyendo el borde sudoccidental de Santa Cruz en suelo argentino); por el sector continental occidental de la Patagonia austral, por debajo del mar de Skyring y la parte oriental de la isla Riesco, y curvándose hacia el sureste, por el subsuelo del mar de Otway y la parte norte de la península de Brunswick, continuando bajo el estrecho de Magallanes para aparecer en la parte norte de la isla grande de Tierra del Fuego, asumiendo la forma de una luna en cuarto creciente, según puede apreciarse en la cartografía especializada.

La de Magallanes constituye conjuntamente con la del golfo de Arauco las mayores cuencas carboníferas de Chile, y en el caso de la primera, ella posee las reservas más grandes que se han estimado y son del orden de 5.400.000.000 de toneladas¹. La magnitud de estas reservas otorgan a Magallanes un potencial ciertamente interesante en Sudamérica.

De acuerdo con Pedrals (*op. cit.*), los recursos posibles de la cuenca magallánica (en suelo chileno) se distribuirían en los siguientes sectores o distritos:

Rubens-Natales (Dorotea)	550.000 toneladas
Skyring (Río Verde)	150.000 toneladas
Isla Riesco	3.250.000 toneladas
Península de Brunswick	1.450.000 toneladas

¹ Juan Pedrals, *Energía 1979-1990*, Fundación BHC para el Desarrollo, Santiago, 1990, 90 y 91.

El mismo autor señala que dado el grado de inseguridad propio de la información global disponible, puede estimarse la cantidad de 360.000.000 de toneladas como una reserva técnicamente explotable. La cifra corresponde al 7% de las reservas posibles y corresponde a un promedio a nivel mundial entre las reservas posibles y explotables, según las publicaciones especializadas del género. No obstante ello, para una validez real la cantidad mencionada requiere necesariamente de trabajos de exploración y cubicación.

Por fin cabe señalar que en la Región Magallánica la profundidad máxima del manto carbonífero se sitúa en los 500 metros, siendo de 2 metros el espesor mínimo del mismo.

Los carbones magallánicos son de tipo subbituminoso, de la clase conocida como lignito, esto es, carbón de tipo liviano. Su poder calorífico promedia entre 4.000 y 5.700 kilocalorías (Tabla I), siendo el mismo más elevado en los carbones septentrionales (Dorotea = 5.700) y progresivamente más bajo según se sube en latitud. Así el de isla Riesco es de 5.000 kc y el correspondiente a los mantos de Brunswick, 4.150 kc. En este distrito, los carbones de los mantos de Peckett sobrepasan en calidad a los de Loreto.

TABLA I

PODER CALORÍFICO CARBONES DE MAGALLANES

Fecha	Autor ensayo o informante	Origen	Resultado
1850	Ignacio Domeyko/Amado Pissis	Loreto	3.889 calorías
1893	H. Babinsky (París)	Marta	4.895 calorías
1894	Société d'Études des Charbonnages de Magallanes	Loreto	5.160 calorías
1896	Paul Lemetayer (Santiago)	Nose Peak	4.633 calorías
1896	Wichmann (Valparaíso)	Nose Peak	4.852 calorías
1904	J. J. Kyle	Río del Oro	3.868 calorías
1906	The River Plate Gas Co. (Buenos Aires)	Nose Peak	5.715 calorías
1908	R. D. Wood & Co. (Nueva York)	Loreto	2.597 calorías (10.300 BTU)
1984	Guillermo Noriega	Peckett	4.689 calorías
1984	Guillermo Noriega	Peckett	5.600 calorías
1984	Guillermo Noriega	I. Riesco	5.300 calorías
1984	Guillermo Noriega	Dorotea	7.010 calorías

En el extendido desarrollo geográfico de que se da cuenta, según los afloramientos conocidos desde hace más de un siglo, se cuentan cuatro distritos productores: Última Esperanza, en particular el sector de la sierra Dorotea; Río Verde, Isla Riesco y Península de Brunswick, en los que a lo largo del tiempo se han realizado las explotaciones de que se da cuenta en este trabajo.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS SOBRE EL HALLAZGO DEL CARBÓN

Entre los días 20 y 21 de marzo de 1584 el capitán español Pedro Sarmiento de Gamboa, empeñado por entonces en el establecimiento de la colonización del litoral del estrecho de Magallanes y en la defensa del mismo para impedir la navegación de los enemigos del Imperio Hispano, encontrándose de paso en el paraje de la punta Arenosa (costa oriental de la península de Brunswick), en ruta hacia la zona alledaña a la punta de Santa Ana, donde deseaba fundar una nueva población, al explorar la costa junto a la desembocadura del río que llamó “de Juan Juárez”, encontró *gran cantidad de piedra negra que, echada en el fuego, arde en el fuego como haceyte mucho tiempo, mejor que carbón de piedra de Francia*², según lo consignaría posteriormente en una de sus relaciones al rey Felipe II. Esta sería la primera comprobación de la presencia de carbón fósil (lignito) en el área, hallazgo que más tarde otros viajeros repetirían.

Entre otros, el que más interesa por sus consecuencias, fue el realizado el 10 de octubre de 1843 por el naturalista Bernardo Philippi y algunos marineros de la goleta nacional *Ancud*, embarcación que como bien se sabe había sido la portadora de la expedición que había iniciado la ocupación efectiva de los territorios de la Patagonia y la Tierra del Fuego, a nombre de la República de Chile, con la posesión efectiva realizada sobre la punta de Santa Ana algunas semanas antes y con el establecimiento de un fortín en cuya erección por entonces se trabajaba.

Al recorrer la costa, Philippi y 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. Contentísimo con el hallazgo, el naturalista alemán se apresuró en dar cuenta del mismo al jefe de la expedición capitán Juan Williams, como lo haría más tarde en informe dirigido al Supremo Gobierno, pues esa inesperada riqueza bien podía resultar una fuente de fomento para la colonización y de comercio con las naves que usaban el Estrecho como vía de comunicación interoceánica, muchas de las cuales eran vapores que podían utilizar el carbón como combustible.

Ese descubrimiento había que confirmarlo con una excursión valle adentro del río, cuyas aguas parecían ser las que habían acarreado las muestras hasta la playa, que permitiera el hallazgo del depósito mineral. Efectivamente, con ese propósito el mismo Philippi y gente acompañante penetraron por el angosto y boscoso valle fluvial en plan de exploración y búsqueda, consiguiendo avistar en una de las barrancas, hacia el interior del río, algunas vetas minerales bien notorias. Así entonces, ya con una evidencia indiscutible, pudo dar cuenta al Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, de tan importante noticia.

Lo hizo al participar a esa autoridad el término de la construcción y la inauguración del fortín erigido en la punta de Santa Ana para expresar físicamente la

² Citado por Lautaro Navarro Avaria en *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes*, Punta Arenas, 1908, tomo II, 126.

jurisdicción chilena recién establecida. Entonces, a renglón seguido, agregó el naturalista:

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 explotarlos³.

Esta comisión específica la cumplió Philippi durante el curso del mes de noviembre de 1843, pocos días antes del regreso de la goleta *Ancud* a Chiloé. Así, ya en esta capital, el naturalista pudo informar a Espiñeira: [...] *Las muestras de piedra carbón que han sido mandado a US. habrán criado la esperanza que se pudiera remover este obstáculo [la facilidad con que se consume la leña al quemarla.]. Efectivamente tengo la gran satisfacción de comunicar a US. que he tenido la gran felicidad de dar con tres vetas de un carbón abundante y fácil a beneficiar del qual traigo conmigo las muestras⁴.*

El intendente, a su turno, se apresuró a dar la buena nueva al ministro del Interior, Ramón Luis Irrarázaval, despachándole al mismo tiempo un cajoncito con muestras del carbón magallánico.

Con fecha 21 de diciembre el ministro ofició al Intendente de Chiloé expresándole la gran complacencia del Gobierno por la forma en que se había realizado la expedición al Estrecho, que había culminado con el establecimiento formal y efectivo de la jurisdicción de la República en las tierras australes del continente. Y en lo que interesa, le manifestaba: *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 ingles, 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 conjetura⁵.*

En verdad, el hallazgo carbonífero era un regalo del cielo para el gobierno chileno que debía decidir por entonces la forma en que habría de mantenerse en el

³ Oficio de 30-X-1843. En Correspondencia Ministerio del Interior "Intendencia de Chiloé 1841-1847". Archivo Nacional, Santiago.

⁴ Nota de 13-XII-1843 (en copia), *Legajo Documentos relativos a la ocupación del Estrecho de Magallanes*. Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

⁵ *Ibid.*

futuro la presencia nacional en Magallanes, toda vez que una de las bases previstas para su eventual afirmación descansaba en el desarrollo que podía tomar la navegación a vapor por el canal interoceánico, conociéndose en ese respecto, como debían serlo, las primeras iniciativas para establecer por aquel medio mecánico una vinculación más rápida entre la costa sudoriental del Pacífico (Chile y Perú) y Europa⁶. Tener combustible a la mano, en el paso de los barcos, era una oportunidad que no podía desestimarse. De allí la satisfacción inicial del Gobierno y, por consecuencia, las instrucciones del ministro en ese efecto.

Como pudo esperarse, las autoridades se interesaron en el asunto y en un plan de mayor certidumbre y especialmente de mayor información acerca de la magnitud del yacimiento, ordenaron una nueva inspección del valle del *río del Carbón*, que así había comenzado a mencionarse el paraje y su curso fluvial. El comisionado fue esta vez José Manuel Corail, hombre de confianza del gobernador colonial Justo de la Rivera, quien arribó al lugar el 26 de marzo de 1845. Su reconocimiento permitió ubicar las vetas descubiertas por Philippi y asimismo encontrar varias otras.

De tanta importancia estimó ese mandatario la existencia de un yacimiento carbonífero, que pensó en establecer un fortín en la punta Arenosa para su resguardo, pensando que las circunstancias de abandono en que aún se mantenían las costas del Estrecho y la existencia de esa riqueza mineral podían tentar a extranjeros a emprender una explotación indebida. Nada, sin embargo, ocurrió entonces, pero tres años después, cuando el gobernador José de los Santos Mardones había decidido 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.

Las muestras de carbón recogidas en el valle del río homónimo fueron puestas a disposición de dos especialistas en mineralogía como eran los eminentes sabios y profesores de la Universidad de Chile, Ignacio Domeyko y Amado Pissis, para los efectos del correspondiente análisis.

El informe con el resultado fue pasado al Gobierno por nota de fecha 10 de junio de 1850, y del mismo cabe transcribir algunos de sus párrafos más interesantes:

Los infrascritos, comisionados por Us. para el exámen i análisis del carbón fósil traído del Estrecho de Magallanes, han procedido al desempeño de su encargo con toda la prolijidad i celo que la importancia de un asunto tan grave para nuestra marina e industria ha merecido [...], dando cuenta de sus principales conclusiones:

[...] el carbón fósil del Estrecho de Magallanes, aunque algo inferior en calidad al carbón fósil de Concepción, poco se diferencia de este último i puede tener el mismo uso, ya sea empleado en el estado bruto en hornos de reverbero, hornos de manga o fraguas ordinarias, ya sometido a una carbonización previa para convertirle en cok, ya destilado en cilindros cerrados para la fabricación de gas de alumbrado.

⁶ Véase sobre el particular nuestra *Historia del Estrecho de Magallanes*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977, 154.

[...] que para el transporte, el carbón del Estrecho parece llevar alguna ventaja al de Concepción, siendo aquel mas resistente i ménos sujeto a rasgarse i partirse de por sí que el segundo.

[...] que el carbón del Estrecho es poco homogéneo, i por esta razón convendrá que para obtener datos mas seguros acerca de la naturaleza de este combustible, el Gobernador de Magallanes se tome la pasión de mandarnos muestras de las variedades principales de este carbon, sobre todo de las partes sacadas a una cierta profundidad, porque es probable que éstas sean mas ricas en materias bituminosas, i por lo mismo de mejor calidad que las que se recojen en la superficie. Debería tambien encargarse al mencionado Gobernador de mandar al Ministerio una indicación, lo mas prolija posible, acerca de la situación, el grueso i el arreglo de las capas de carbon fósil conocidas hasta ahora, i muestras de las rocas i criaderos que las acompañan⁷.

Y tras otros detalles técnicos descriptivos, terminaban expresando:

*Comparado este resultado con los ensayos del mejor carbon de Colcura i de la mejor hulla de Inglaterra, ensayos que uno de los comisionados ha publicado en su Tratado de Ensayos de 1844, se ve que el carbon del Estrecho es capaz de realizar en carbon las dos terceras partes de lo que puede realizar la mejor hulla de Inglaterra, i las cinco sextas de lo que le da la mejor lignita de Concepción*⁸.

Se desconoce si hubo otros ensayos posteriores, pero sí consta que el entusiasmo inicial decayó un tanto, como lo refleja el comentario hecho por el gobernador de Magallanes Jorge Schythe algunos años después: *Acerca de las minas de carbón de piedra parece que se ha formado una idea mas lisonjera de lo que son en realidad. La sola circunstancia de encontrarse este mineral a tres leguas de distancia, tierra adentro, hará su beneficio mui embarazoso por falta de trabajadores i vias de comunicación*⁹. Así se explica suficientemente la inacción gubernativa en la materia.

Corrió el tiempo con avatares que perturbaron gravemente el desarrollo de Punta Arenas, de los que demoró en recuperarse, y aunque había conciencia de la disponibilidad de la riqueza carbonífera, nada se adelantó en su explotación porque no se daban las circunstancias. Para este tiempo sí se sabe que los habitantes de la colonia se aprovisionaban ocasionalmente de carbón para su uso doméstico. Fue el gobernador Damián Briceño quien, hacia 1866, renovó el interés oficial sobre la posibilidad de una explotación. Creyó hacerlo llamando la atención en el extranjero sobre la existencia de carbón mineral, a fin de despertar el interés de algún eventual inversionista. Así, aprovechándose de la invitación que se hizo para enviar algunos productos del territorio magallánico para su exhibición en la Exposición Universal de París, Riobó despachó en el vapor de guerra francés *Lucifer* algunos artículos elaborados por los indios patagones, y algunos productos naturales, entre ellos un saco de carbón. No obstante la buena intención, tal exhibición no arrojó resultado alguno en el sentido que se quería.

⁷ y ⁸ Citado por Lautaro Navarro Avaria en su obra *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes* Punta Arenas, 1908, 128-129.

⁹ Oficio de 2-IX-1853. En Correspondencia *Colonización Gobernación de Magallanes*, Archivo Nacional.

III. ENSAYOS PIONEROS DE EXPLOTACIÓN (1869-1900)

a) *Valle del río de las Minas (península de Brunswick)*

De esa manera hubo de aguardarse hasta 1869, época en que se hallaba a cargo de la gobernación colonial el capitán de corbeta de la Armada de Chile Oscar Viel. Este era, y lo demostraría mejor durante los siguientes años, un mandatario diligente y talentoso, visionario y empeñado en el progreso de la colonia de Magallanes. Entre tantas medidas estaba la de poner en explotación el yacimiento de lignito situado valle adentro del río del Carbón, asunto que cobraba mayor interés y actualidad luego del establecimiento de una línea regular de navegación entre Europa y la costa sudoriental del Pacífico, por cuenta de la Pacific Steam Navigation Company, con puerto de recalada en Punta Arenas. Gestionó y obtuvo el interés del Supremo Gobierno sobre la materia, consiguiendo que se llamara a licitación la explotación del mineral carbonífero. Entre tanto así sucedía, Viel dispuso la apertura de una senda expedita que permitieran acceder a las vetas del mineral, iniciando con posterioridad la construcción de un ferrocarril de sangre para facilitar la salida de la futura producción.

Así las cosas, la casualidad hizo posible el hallazgo de oro en el lecho del río del Carbón a fines de 1869 y desde entonces y por algún tiempo muchos hombres de la colonia, fueran antiguos residentes o recién llegados, se dedicaron a lavar arenas en procura del metal dorado aunque con escasa suerte, no obstante hubo uno que otro hallazgo de alguna pepa de tamaño excepcional, lo que a su vez estimuló todavía más la faena. Esta circunstancia motivó la red denominación del río, que pasó a llamarse “de las Minas” a contar de entonces. La faena de lavado se prolongó con altibajos, y sin que se dieran resultados espectaculares, por varios años, tanto, que hasta promediar la década de 1880 aún se registraba la actividad de algún porfiado buscador, pero siempre con escasa fortuna.

Y tornando al carbón en cuya explotación se veía una fuente segura de prosperidad y no algo meramente aleatorio como era el lavado de arenas auríferas, un empresario de Santiago, Ramón H. Rojas, había obtenido la concesión del yacimiento, constituyendo posteriormente para su operación la Sociedad Carbonífera de Magallanes.

Mientras estos trámites marchaban a su ritmo, al actividad en Punta Arenas se mostraba promisorio, principalmente por el aumento de la navegación de naves de ultramar, hecho auspicioso para la futura actividad productiva y mercantil y para el arribo de inmigrantes desde Europa, otro aspecto que mucho interesaba promover por cuanto en ellos Viel veía un factor particular de adelanto para el porvenir.

Tanto movimiento marítimo requería necesariamente ser incentivado con la provisión de combustible mineral, de allí que una vez más Viel estuviera interesado en la pronta explotación del yacimiento.

Placentero me es poder anunciar a Ud. —escribió por entonces Viel a don Miguel Luis Amunátegui, ilustre hombre público de la época— 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 Diciem-

bre 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. Empeñado como el que más en la realización de esta empresas –le agregaba ufano– no solo por el bien que resultará a la Colonia; sino también por haber sido yo su iniciador, he ayudado al Señor Rojas en cuanto me ha sido posible, allanándole todas las dificultades que se han presentado¹⁰.

Estas, por cierto, no eran pocas: unas provenían de la tacañería del concesionario, y otras de las exigencias de los colonos que debían hacer los suministros o participar en los trabajos. Por eso, Viel dispuso que un grupo de confinados participara en las obras del ferrocarril y en las de la habilitación de la mina, en tanto que tuvo que empeñar su influencia y poder de convicción para poner de acuerdo a los primeros.

Los trabajos concluyeron satisfactoriamente a fines de 1869, bajo la dirección del ingeniero James Armett, contratado por Rojas para el efecto, y pronto comenzó la extracción de carbón del manto superficial.

No obstante el hallazgo aurífero ocurrido por aquel tiempo y que tanto mantenía conmovida a la población, Viel sabedor de lo efímera que podía ser aquella riqueza, tenía su interés puesto en la explotación del mineral carbonífero, persuadido de que allí radicaba una fuente segura de prosperidad para la colonia.

Por consecuencia, pasó a seguir con interés las faenas, pudiendo comprobar cómo, a medida que se profundizaba en la mina, el carbón extraído parecía ser de mejor calidad. La oportunidad para constatar la acogida que tendría el mineral entre los navegantes vino a darse en enero de 1870, con el arribo de una flotilla peruana, compuesta por los blindados *Huáscar* e *Independencia*, por la corbeta *Unión* y el vapor *Chalaco*. Como este último buque venía al mando de su concuñado y amigo, capitán Miguel Grau, no fue difícil obtener el asentimiento de Manuel Ferreyros, comandante de la división naval, para comprar un cargamento de carbón para las necesidades de los buques.

El mineral adquirido alcanzó a 1.093 toneladas, cantidad muy importante tratándose de la primera venta que se hacía, lo que representó para el Fisco un ingreso de otros tantos pesos, a razón de uno por tonelada de carbón.

La satisfacción entonces hubo de ser mayor para Viel que para el propio concesionario Rojas, pues la adquisición, amén de importante, había sido hecha para alimentar las calderas de los monitores peruanos, tenidos como los buques más modernos que había a flote en este parte del Pacífico. Pero a aquel le importaba especialmente que el rendimiento del combustible fuese también satisfactorio; de allí que encareció a Ferreyros que, al arribar a Valparaíso, hiciera publicar el correspondiente informe de los ingenieros, el que por descontado consideraba favorable, con lo que finalmente se tendría una apropiada difusión de la nueva ventaja que ofrecía la colonia de Magallanes a la navegación.

¹⁰ Carta de 15-X-1869, *Copiadore de Cartas de Oscar Viel*, Archivo del autor.

No obstante que sus esperanzas quedaron en parte defraudadas, pues el ensayo hecho con el lignito de Punta Arenas no fue tan satisfactorio como lo esperaba el gobernador (debido a que la partida embarcada correspondía a mineral del manto superficial), los sucesivos vapores que en creciente cantidad tocaron en la colonia fueron adquiriendo a modo de prueba pequeñas partidas, con lo que, a fines de 1870, se habían vendido otras quinientas toneladas.

Optimista, Viel estaba convencido de que la calidad del carbón debía mejorar: *...cada día, a medida que se adelanta al corazón del cerro i su progresión sigue como hasta aquí, no dudo que podrá adquirir una buena reputación con la cual espero no solo que esta Colonia tenga vida propia; sino que también deje de ser una carga para el Estado, como lo ha sido hasta aquí*, le aseguraba al ministro del Interior¹¹.

Pero, sin embargo, de las esperanzas de Viel, del respaldo que como autoridad brindaba al concesionario y de los trabajos e inversiones que él mismo realizaba, la explotación carbonífera lejos de adelantar durante el lapso 1871-74 más bien decayó. Contribuyó a ello la escasa calidad del lignito extraído, que se estimó inferior porque correspondía a mantos superficiales, hecho que tras algunas adquisiciones en forma de ensayos por parte de diferentes naves mercantes puso en evidencia que el mineral carecía de fuerza calórica como combustible. Fue inevitable así que el interés por la compra de mineral aflojara notoriamente. Era necesario hacer más trabajos, invertir más para ver si las condiciones de la explotación se hacían más interesantes y rentables.

De este como de otros aspectos se ocupó el sucesor de Viel, sargento mayor Diego Dublé Almeida, empeñado en el mejoramiento de la economía colonial. Buscó pues estimular y fomentar las actividades productivas, entre ellas la carbonífera, en cuyo desarrollo este mandatario también tenía esperanzas de progreso general.

Una de las muestras de adelanto era precisamente el ferrocarril carbonero, cuyas obras estaban a cargo del ingeniero José Clemente Castro y que, iniciadas en tiempos de Viel, quedaron concluidas en enero de 1875. La vía, con una longitud aproximada de 11 a 12 kilómetros, unía la mina con el muellecito de la colonia. Por la misma pronto hubo de correr la locomotora que arrastraba los carros cargados de mineral, cuyos pitazos pasarían a hacerse familiares al vecindario, anunciando en su ir y venir la marcha incesante del progreso.

Este y otros trabajos emprendidos por la compañía concesionaria, ahora dirigida por un minero experto, John G. Hamilton, *han contribuido por mucho al adelanto de este pueblo i al desarrollo del comercio, siendo una poderosa palanca de progreso para territorio magallánico*, informó complacido Dublé al ministro de Colonización en abril de 1875, añadiendo optimista: *asegurado el consumo del carbón de Magallanes esta colonia en gran parte tendrá asegurada su vida propia*¹².

¹¹ Oficio 109 de 27-XII-1869. En *Copiador...* citado.

¹² Memoria despachada con fecha 26 de abril de 1875. En Correspondencia *Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75*, Archivo Ministerio de RR.EE.

No obstante su optimismo, tanto esfuerzo resultaría finalmente infructuoso. Los mantos en explotación eran superficiales por razón de los precarios medios de trabajo de que se disponía y el lignito extraído resultó ser de mala calidad, característica suficiente para motivar el rechazo por parte de los capitanes mercantes. No habiendo quien arriesgara más capital en la empresa, con el objeto de mejorar las condiciones de la explotación, esta acabaría por ser paralizada del todo en 1877, al cabo de ocho años de trabajo meritorio que permitiría producir unas 8.000 toneladas de carbón, contribuyéndose de variada manera a la evolución progresista de la colonia. Concluiría de tal suerte la primera etapa histórica en la minería de Punta Arenas y de la península de Brunswick.

b) Costa del mar de Skyring (Río Verde)

En una fecha no precisada de mediados de la década de 1870 el baqueano Santiago Zamora, uno de esos andariegos aventureros característicos de los territorios de frontera colonizadora, durante una de sus incursiones por la comarca litoral oriental del mar de Skyring, en un sector que poco después sería conocido genéricamente como “Río Verde”, descubrió un afloramiento carbonífero, hallazgo que participó al gobernador de la colonia de Magallanes, Óscar Viel. Cabe señalar que el mismo Zamora descubrió por esa misma época evidencias de mantos superficiales en la comarca situada a las espaldas de Punta Arenas, en la vertiente de Brunswick que cae al mar de Otway, y que el propio baqueano bautizó con el nombre de “Mina Rica”.

Tiempo después, hacia 1877, Julius Haase, un animoso y emprendedor inmigrante alemán radicado en Punta Arenas desde años antes, enterado al parecer de aquel descubrimiento, exploró el lugar y encontró la manifestación carbonífera. Interesado en su explotación, Haase consiguió de Viel el traspaso de la pertenencia minera que al parecer él mismo había constituido previamente, y denominó “Mina Marta” al yacimiento mineral. Sobre la marcha decidió invertir capital en la habilitación de la mina con la construcción de las instalaciones y la apertura de varios piques o galerías, iniciando luego la explotación del manto carbonífero. Pronto, sin embargo, se echó de ver que se requería de más recursos para poner la mina en producción en debida forma y, careciendo de ellos, Haase abandonó temporalmente la explotación.

El capitán de fragata Juan José Latorre, de la Armada de Chile, que conoció el lugar a fines de 1878 durante la estadía de la corbeta *Magallanes* en plan de operaciones hidrográficas, dejó una buena descripción del establecimiento minero:

Los edificios que constituyen el caserío están situados en medio de dos ribazos que caracterizan desde cerca los límites de la rada. Las casas son cinco, construidas para la residencia del administrador, los peones i para bodegas de depósito. Los edificios están contruidos con madera del lugar, labradas por medio de una pequeña máquina de aserrar; aquellos están techados con zinc acanalado, hallándose todas las construcciones perfectamente al socaire de los vientos reinantes por medio del espeso arbolado que respalda al caserío.

[...] *Sobre el ribazo que forma la extremidad O. de la rada, se hallan los diversos piques que se han abierto, en número de seis, i que estaban llenos de agua cuando se visitaron. El mayor de ellos era el mejor trabajado i quedaba cubierto por la mayor de las construcciones erigidas en aquel terreno, quedándole vecino un espacioso galpón destinado a guardar el combustible que se extrajera. La boca del pique se hallaba enmaderada, i a su lado tenia dos bombas de mano para desaguarlo, i al parecer de fuerza suficiente para arrojar hasta 25 litros por minuto. Por el lado del mar se deja ver en el ribazo el manto carbonífero, dirijiéndose una parte de él hacia el interior i otra hácia el mar.*

[...] *El establecimiento de las minas posee un muelle que se halla un poco resguardado de la marejada por la punta que forma la parte occidental de la rada. Tiene 50 metros de longitud i arranca de las cercanías del desagüe del riacho. Es de madera i apoyado sobre machones del mismo material, rellenos con piedras, i parece que ha tenido la intención de prolongarlo, pues se ven en la playa otros machones en estado de ser colocados.*

[...] *Quien quiera que vea la serie de trabajos mencionados, que pueden reputarse grandes por haber sido llevados a cabo en parajes tan apartados, no podrá ménos de rendir su tributo de respeto al infatigable empresario, señor Haase, quien venciendo infinitas contrariedades i molestias ha planteado una industria en el corto tiempo de seis meses.*

Las dificultades que ofrece el lugar como embarcadero por una parte i por otra la poca o ninguna salida que tendrá el carbón hasta dentro de algunos años, no compensarán los fuertes desembolsos que será menester llevar a cabo para alcanzar el lucro que se pretende.

La calidad del carbón de las minas Marta, aunque tomado del manto superficial, parece a primera vista superior al de Punta Arenas, notándose desde luego que a pesar del tiempo que se encontraba en contacto con el aire, no ha sufrido aparentemente i que no se había desgregado en menudos fragmentos, como ocurre con aquel horas después de extraído el mineral. Embarcamos algunos toneladas del carbón que habia en el galpón para ensayarlo abordo practicamente¹³.

Haase, entre tanto, no habiendo podido conseguir más capital en la colonia de Punta Arenas para proseguir la explotación, se dirigió a Buenos Aires, donde tenía relaciones, y allí consiguió interesar al Dr. Miguel Estévez Seguí, a Daniel Miró y a Lucio Somoza, con quienes constituyó en abril de 1880 una sociedad en comandita para aquel objeto, que pasó a girar bajo el nombre de Somoza, Miró y Cía.

Así se dio comienzo al fin de aquel mismo año a la actividad minera, la primera tarea colonizadora importante en el sector centro-occidental del territorio, realizándose importantes inversiones complementarias en equipo y maquinarias, y del mismo modo se contrató un grupo de artesanos europeos para trabajar en el establecimiento. Para el transporte de carbón entre la mina y Punta Arenas la sociedad adquirió o arrendó primeramente el vaporcito *Santos*, de bandera brasileña, que se varó en diciembre del año indicado en el canal Fitz Roy. Esta embarcación fue de inmediato reemplazada por otro buque, el vapor de ruedas *Los Amigos*, de matrícu-

¹³ “Diario de la corbeta de la República *Magallanes*, llevado por su comandante, el capitán graduado de fragata don [...] en octubre i noviembre de 1877”. *Anales de la Universidad de Chile*, tomo LIII, Santiago, 510-511.

la y bandera uruguayas, y que tampoco tuvo mucha suerte, pues el 28 de marzo de 1881, encontrándose fondeado a la salida norte del mencionado canal, un fuerte viento lo hizo garrear e irse a la costa, perdiéndose del todo. Con ese siniestro la sociedad explotadora entró en crisis económica anticipadamente a lo que de todos modos habría de ocurrir a breve plazo, pues, no obstante los esfuerzos para recuperar las inversiones o, a lo menos, para salvar los costos de producción, se pretendió vender el carbón a un precio que fue considerado excesivo por los eventuales compradores, máxime si se trataba, como era, de un mineral de calidad deficiente, con lo que el negocio fracasaría finalmente. El mismo esquema se repetiría otras veces en el porvenir con otras explotaciones carboníferas. A fines de diciembre de 1881 arribó al lugar el yate británico *Wanderer*, cuyo propietario, el inglés Charles Lambert, hombre entendido en la faena minera, pues tenía fuertes intereses de esa especie en la zona norte de Chile, dejó una descripción del establecimiento con sabor a réquiem para una actividad extractiva efímera:

A las 5 P. M: anclamos en la rada de la mina de las aguas de Skyring y después de cenar fuimos a tierra para conocerla, siendo amablemente recibidos por el administrador, un caballero de Buenos Aires. Fuimos al foso en la pendiente de la veta desde la superficie hasta una profundidad de catorce yardas, que es lo más que se puede llegar; desde aquí se extiende una galería a través de la que se extrae el carbón. La veta, como lo esperábamos tan cerca de la superficie, es muy quebradiza, y lo mejor de ella es un lignito pobre; en la superficie hay algunas buenas casas de madera, donde reside el administrador y su equipo. Sin embargo de haberse invertido una buena cantidad de dinero en el emprendimiento, el mismo se halla situado en un lugar tan excéntrico y la calidad del carbón es tan indiferente, que abrigó el temor de que habrá de producirse un rápido colapso¹⁴.

Efectivamente así ocurrió antes de mucho tiempo, quedando abandonadas las instalaciones y maquinarias de Mina Marta, que el tiempo cubriría de herrumbre y líquenes, dejando para memoria de la posteridad su nombre como topónimo para la comarca. La cantidad de carbón que pudo extraerse en las dos etapas de producción se desconoce, pero quizá no haya pasado del millar de toneladas en total.

El ingeniero de minas francés H. Babinsky visitó el lugar en 1893 y recogió algunas muestras de lignito, que analizaría posteriormente, y entregó después un informe a la Gobernación de Magallanes, en parte del cual se expresaba:

Mina Marta, situada en la ribera norte del mar de Skyring, frente al yacimiento Magdalena, del que probablemente es continuación, comprende tres mantos: el primero de 1.50 metros; el segundo de 2 metros; i el tercero, el mas bajo, es de potencia desconocida. Las labores de la mina han llegado a una profundidad como de 60 metros, algunos de los cuales están bajo el nivel del mar de Skyring. El método de explotación era igual al de la mina de Punta Arenas, el de pilares abandonados. En el día la mina se halla anegada i no he podido penetrar, pero he tomado en el propio sitio, bajo un cobertizo que ha quedado en pie, de un montón de unas doscientas

¹⁴ *The voyage of the "Wanderer"* MacMillan and Co., London, 1883, 110-111.

*toneladas dejadas ahí, después de abandonada la obra, una muestra de combustible que se asemeja bastante, en su aspecto, al de la concesión Magdalena*¹⁵.

Tras el segundo intento de Haase, nadie, que se sepa, volvió a interesarse en la explotación del yacimiento carbonífero de Mina Marta.

c) *Costa norte de la isla Riesco*

La zona norcentral de Magallanes, fronteriza como era del ecumene territorial, atrajo desde los años de 1880 a numerosos aventureros que la exploraron en plan de eventuales explotaciones económicas pecuarias, forestales y mineras. Uno de tantos, el francés Jorge Meric, antiguo residente de Punta Arenas como que había inmigrado en 1873, cobró especial afición por esos parajes tan atractivos como distantes en la época. En sus correrías fue el primer hombre blanco conocido en llegar a la isla Riesco, entonces conocida con el casi mítico nombre de Tierra del Rey Guillermo IV¹⁶, en cuya costa septentrional descubrió en 1889 un afloramiento carbonífero que enfrentaba, mar de Skyring de por medio, al de Mina Marta.

Luego de obtener la pertenencia minera y desarrollar algunas faenas iniciales para constatar la potencialidad del manto y poner en marcha su explotación, Meric se dirigió a su patria para interesar a algunos capitalistas en el negocio minero. No encontró allí la acogida que esperaba, pero sí consiguió que en su viaje de regreso lo acompañara el ingeniero Babinsky, ya mencionado, para que verificara la calidad del lignito de Magdalena y sus posibilidades de realizar una explotación económica.

El resultado del estudio de Babinsky reveló que la potencialidad del yacimiento era satisfactoria, pero que su calidad era apenas regular no obstante que el poder calorífico de las muestras analizadas permitió saber que las mismas eran de mejor calidad que las del carbón del antiguo yacimiento del río de las Minas.

Con todo, eso bastó para contentar a Meric y animarlo para llevar adelante el negocio de explotación. En la búsqueda de algún socio capitalista entre la gente de Punta Arenas, acabó por encontrarlo en los importantes empresarios Mauricio Braun y Juan Blanchard, que operaban a través de la prestigiosa firma mercantil, naviera e industrial Braun & Blanchard (1897). Ese mismo año principió la explotación carbonífera consiguiéndose extraer varios cientos de toneladas. La primera partida fue llevada a Punta Arenas en el vapor *Torino* —que dicho sea de paso, realizó un satisfactorio ensayo con el combustible durante el trayecto—, vendiéndose el mineral fácilmente para el consumo domiciliario.

La actividad se mantuvo así por algunos años, hasta que se hizo evidente que era antieconómica, suspendiéndose la extracción en 1900.

Algo decepcionado, Meric retornó a Francia y se radicó en París, e incansable como era se mantuvo empeñado por largos años en la formación de una gran

¹⁵ Citado por Navarro Avaria en su obra mencionada, pág. 138.

¹⁶ Se creía que la misma era una prolongación oriental de la península Muñoz Gamero y, como tal, parte de la Patagonia continental. Su insularidad quedó demostrada en 1904 con el descubrimiento de un largo y estrecho canal que separa a Riesco de aquella península hecho en 1904 por el capitán de fragata Ismael Gajardo, de la Armada de Chile, de quien tomó su nombre dicho accidente.

compañía para la explotación del yacimiento de Magdalena, de cuya potencia y calidad se había convencido. Su sueño empresarial, la Societé Carbonifére de Magellan, no llegó a constituirse en forma y hasta sus fieles antiguos asociados Mauricio Braun y Juan Blanchard acabaron por desentenderse del asunto pasado 1910.

d) Costa centro-occidental de Tierra del Fuego

Durante 1895 un antiguo cateador de minerales en la isla grande de Tierra del Fuego, el griego Cosme Spiro, zarpó con otros aventureros en una embarcación desde el puerto de Punta Arenas y descubrió evidencias de mantos carboníferos en los faldeos de Nose Peak, sobre la costa del fiordo del Almirantazgo. Comprobada científicamente tiempo después la calidad del mineral, los descubridores constituyeron pertenencias sobre un total de 500 hectáreas y echaron las bases de la Sociedad Carbonífera de Tierra del Fuego, en la que formaron como socios, además de Spiro, los vecinos de Punta Arenas Romualdo Romualdi y Luis Díaz, y los inmigrantes italianos Luis Guazzoni, Serafín Minotti, Francisco Rossi, Silvio Lugaro y Luis Lafranconi. El yacimiento al que se denominó “Mina Arturo Prat”, quedaba junto a un excelente puerto natural, que llamaron “Puerto Sofía” (actual Puerto Cándor), fue puesto en explotación en 1897, enviándose el mineral en pequeñas goletas hasta Punta Arenas. Los socios de la flamante compañía pretendieron ilusionados dar envergadura a la empresa y utilizando como intermediario y mandatario al Dr. Lautaro Navarro Avaria procuraron interesar a capitalistas del centro de Chile, pensando en una explotación que sirviera para el aprovisionamiento de las naves de ultramar que hacían la carrera del estrecho de Magallanes. La gestión en definitiva resultó infructuosa atendida la escasa potencia de los mantos y la baja calidad del mineral. Años después, en 1906, se pensó por algunos empresarios instalar en Punta Arenas un servicio de alumbrado a base del gas, utilizándose para el efecto el lignito de Nose Peak, pero en definitiva el emprendimiento no llegó a hacerse efectivo.

Una consecuencia favorable de ese inútil cuanto efímero esfuerzo minero estuvo en el reconocimiento que hizo posible de los terrenos litorales ricos en bosques maderables, mediante cuyo aprovechamiento cobraría desarrollo una importante actividad del género a contar de los años de 1920.

e) Sector noroccidental fueguino

Algunas exploraciones realizadas en la zona noroccidental de la Tierra del Fuego, distrito eminentemente aurífero, permitieron el hallazgo casual de afloramientos de carbón en la desembocadura del río Santa María (bahía Inútil) y en parajes indeterminados de los cursos de los ríos Óscar y del Oro, en la vertiente opuesta.

La información disponible es muy escasa y de ella solo da cuenta Navarro Avaria en su obra citada. Por él se sabe además de un ensayo hecho hacia 1904 a base de una muestra extraída en la ribera del último río nombrado y que resultó ser de bajo poder calorífico, bajo las 4.000 calorías (Tabla I). Es posible que su ubicación correspondiera a la misma de la más tarde llamada Mina “Santa Clara”.

Inclusive hubo alguna extracción artesanal para probar el rendimiento del mineral como combustible para el funcionamiento de una draga aurífera, de varias que por entonces habían comenzado a instalarse en el distrito, y su resultado habría sido satisfactorio.

IV. DESARROLLO CARBONÍFERO (1900-1980)

1. *Período de auge productivo (1900-1950)*

a) Distrito península de Brunswick

a.1. Mina “Loreto”

Con la llegada del siglo XX Magallanes, y Punta Arenas en particular, iniciaron un lapso prolongado de bonanza económica y de progreso general que se extendería con esplendor por los siguientes tres lustros. Para entonces había culminado virtualmente la empresa esforzada de la colonización protagonizada por los pioneros desde treinta años antes y que de modo particular había permitido el establecimiento de la crianza ovina extensiva, de manera tan exitosa que la misma era hacia 1900 la estructura productiva que vertebraba el movimiento económico del territorio. En su evolución la misma había involucrado y condicionado el desarrollo de la navegación intrarregional, del comercio general (exportación, importación y distribución), de la industria y los servicios generales.

En ese contexto económico productivo tan relevante, solo la minería aparecía como una actividad postergada, de tercer orden, apenas con alguna significación en lo referido al lavado de arenas auríferas en la Tierra del Fuego. Ello no deja de sorprender en tanto que había otras manifestaciones minerales conocidas como era el caso del carbón cuya eventual explotación podía resultar de interés para satisfacer las necesidades de combustible que un desarrollo económico tan variado no tardaría en exigir. Hasta entonces el empleo del mineral había estado y estaba referido exclusivamente a su utilización en la navegación a vapor, para lo que el abastecimiento se hacía importando carbón desde Cardiff, en Inglaterra, de modo de mantener *stocks* disponibles para el suministro a los barcos.

El primero que pareció advertir la posibilidad de reintentar la explotación de carbón en Magallanes –bajo bases técnicas y económicas diferentes a las de antaño– y satisfacer de tal modo una necesidad de combustible fósil que se iba manifestando según se multiplicaban las actividades productivas, fue el capitalista chileno Agustín Ross, de notoria fama entonces por sus emprendimientos exitosos en la minería del Norte Chico y en la industria. Es posible que para ese tiempo Ross conociera a James Armett, antiguo ingeniero en los trabajos iniciales de la mina situada al interior de Punta Arenas. Así pudo enterarse sobre las características del yacimiento y tener un interés inicial en su explotación.

Este interés habría sido coincidente con el de otras personas, pues ya en octubre de 1896 se constituyeron varias pertenencias mineras sobre la antigua concesión de

la Sociedad Carbonífera de Magallanes. Como haya sido, el hecho es que al poco tiempo Agustín Ross reunió en sus manos los correspondientes derechos, quedando como tenedor exclusivo y por tanto concesionario único de las pertenencias, a las que dio el nombre común de “Loreto”. A comienzos del año siguiente, James Armett, que al parecer había regresado a Magallanes por encargo del propio Ross para considerar la posibilidad de una explotación renovada, solicitó a su turno, conjuntamente con Alberto Campuzano, pertenencias en terrenos contiguos, las que posteriormente fueron traspasadas a Ross.

Sobre esa base el empresario y capitalista inició los trabajos para poner en explotación el yacimiento de lignito allí existente, al que como correspondía se le dio el nombre de Mina Loreto. En fecha reciente se ha conocido una fotografía que muestra la faena de una sonda con torre de madera que podría corresponder a los trabajos de prospección en la búsqueda de nuevos mantos carboníferos¹⁷.

Al decidir la inversión Agustín Ross pasaba a ser para la historia económica de Magallanes una excepción calificada, como el principal inversionista chileno en el territorio, virtualmente el único entre tantos empresarios de origen europeo como eran los que desde hacía años venían impulsando con su empuje, creatividad y recursos financieros el desarrollo de la Patagonia austral y la Tierra del Fuego.

Las inversiones fueron cuantiosas y comprendieron de partida la habilitación de la mina con la búsqueda de nuevos mantos productivos más profundos y de mejor calidad calorífica, incluyendo la apertura de caminos de acceso y de galerías; además la construcción de una estación de carguío del carbón (*shooter*), de la casa de Fuerza, de oficinas, talleres, bodegas y viviendas. La bocamina quedó situada en la ladera norte del río de las Minas. A cargo de todas estas faenas estuvo el ingeniero Mariano Edwards, contratado para el efecto en Santiago, quien así dio comienzo a una prolongada residencia en Magallanes durante la que se ocuparía en diferentes emprendimientos económicos.

Para el transporte del mineral desde el yacimiento al puerto de Punta Arenas Ross planeó la instalación de un ferrocarril. Una ley promulgada el 18 de diciembre de 1900 le concedió la autorización para construir y explotar una vía de un metro de trocha y nueve kilómetros de largo. Las obras correspondientes se iniciaron todavía antes, en octubre, y quedaron concluidas el 29 de enero de 1902. Para el servicio ferroviario se compraron a The Baldwin Locomotive Works de Inglaterra, dos locomotoras del tipo 0-4-2, con un peso de 28.000 libras y una capacidad de arrastre de 80 toneladas cada una, que fueron bautizadas con los nombres de “Loreto” y “Punta Arenas”. La primera máquina arribó a Magallanes en enero de 1902 justamente cuando finalizaban los trabajos de construcción de la vía férrea. El tren incluía un coche de pasajeros y vagones de carga¹⁸.

La obra comprendió asimismo la edificación de una estación principal y depósitos para el carbón, además de galpones para las locomotoras y carros en los extramuros de Punta Arenas, aproximadamente a unos siete kilómetros de la mina. La

¹⁷ Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

¹⁸ Al tiempo de su puesta en servicio este ferrocarril pasó a ser el más austral del mundo.

vía finalizaba en la playa del puerto y allí Ross decidió construir un muelle de carga de 240 metros de largo, incluido un malecón, para el embarque del mineral (Muelle "Loreto"), cuya autorización de construcción y explotación le fue concedida por decreto supremo de 10 de junio de 1903.

Por fin y habida cuenta de las características físicas del mineral, en especial su condición quebradiza que disminuía su calidad, y para hacer más atractivo y rendidor el producto, el empresario decidió fabricar briquetas mezclando el mineral extraído con alquitrán y carbón inglés. Las máquinas se importaron desde Europa y ya para mediados de 1900 la planta se hallaba en producción. La misma quedó instalada junto a la estación principal del ferrocarril, del mismo modo que un aserradero para la producción de madera de construcción, lo que daba al conjunto un carácter de pequeño complejo minero-industrial.

La producción de carbón iniciada hacia 1899 había ido aumentando poco a poco, estimándose en alrededor de 12.000 toneladas anuales para 1906, cantidad que se mantendría estable como promedio durante los años siguientes llegando a ser de 14.200 toneladas durante 1913. Consumidores principales de la misma eran los vapores de la flota mercante regional, algunas industrias (frigoríficos, maestranzas y usina eléctrica de Punta Arenas) y la población de la ciudad para uso doméstico, y en menor grado para el consumo de establecimientos rurales (estancias ganaderas).

En 1906 el total de las faenas de que se ha dado cuenta daba ocupación a 50 hombres. La pertenencia minera cubría 500 hectáreas y se habían adquirido también algunas propiedades urbanas y suburbanas para el funcionamiento de las diferentes actividades, y obtenido asimismo una concesión para la explotación forestal destinada esencialmente a la fabricación de postes para el enmaderado de las galerías. Todo un complejo productivo en verdad, representativo de una inversión ciertamente cuantiosa.

Hacia 1914 se interesó por el yacimiento carbonífero Loreto el poderoso empresario magallánico José Menéndez, quien de ese modo tras un acuerdo con Agustín Ross adquirió sus derechos, instalaciones, maquinarias y demás, los que fueron puestos a nombre de la Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety.

Bajo su dominio y administración se hicieron nuevas inversiones en instalaciones, material ferroviario (se adquirieron otras dos locomotoras Baldwin y más carros de diversa clase¹⁹), y se incrementó la producción, tanto que para 1923-24 superaba las 30.000 toneladas anuales de carbón, parte importante de la cual era exportada a la República Argentina.

Las instalaciones en el sector de bocamina tenían por entonces el aspecto de una aldea, escuela primaria particular incluida, y hasta el lugar era costumbre entre el vecindario puntarenense de esos tiempos hacer visitas de conocimiento y agrado

¹⁹ Para 1924-25 el parque de transporte de la Mina Loreto incluía, además de las cuatro locomotoras, diez carros para pasajeros y cuarenta carros de carga con capacidad de transporte de seis toneladas cada uno. Para el reparto urbano de carbón se disponía de dos tractores y ocho carros tirados por caballos.

durante los días festivos, viajando en el ferrocarril carbonero, disfrutando del paisaje ribereño del río de las Minas, entonces densamente arbolado.

Aunque a contar de los años de 1920 se incorporaron a la producción carbonífera otras minas, tanto en Brunswick como en la isla Riesco, Loreto siguió siendo la más importante, enterando aproximadamente el cincuenta por ciento de la producción regional hasta 1939, que entre tanto había crecido hasta superar en 1937 las 65.000 toneladas.

El año indicado la Mina Loreto produjo 30.905 toneladas, pero a contar de 1940 la producción fue decayendo notoriamente con lo que la Sociedad Menéndez Behety no pudo cumplir con la obligación asumida en 1937 al renovar la concesión carbonífera, en cuanto a producir un mínimo de 20.000 toneladas anuales. Contribuyeron a ello dos circunstancias imprevistas: la ocurrencia de algunos desastres naturales (crecidas del río de las Minas) que afectaron a puentes y terraplenes y por tanto impidieron el tráfico normal del ferrocarril, y la vigencia de la Segunda Guerra Mundial que tornó imposible la adquisición de repuestos y la renovación del material rodante. Para remate, la Municipalidad de Punta Arenas exigió a la compañía levantar la vía en el sector que la misma atravesaba una parte de la ciudad (otro tramo hasta el puerto ya había sido levantado con anterioridad), lo que se cumplió en febrero de 1948.

Antes todavía, en 1946, el directorio de la Sociedad había considerado que la explotación era francamente antieconómica y acordó suspenderla definitivamente. Determinó entonces arrendar la mina a terceros, prefiriéndose en primera instancia al Sindicato Industrial "Mina Loreto", esto es, a los mismos trabajadores del mineral.

El arrendamiento se hizo en condiciones muy favorables para estos, incluyendo préstamos de dinero y sin garantía alguna.

Entendemos que este 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 y maestranzas, a un Sindicato Obrero Industrial, sin estar amparado por fianzas ni cauciones de ninguna índole, expondría más tarde la gerencia general de la Sociedad Menéndez Behety en nota dirigida al Intendente de Magallanes, general Enrique Calvo²⁰.

La experiencia de explotación resultó un fracaso completo, y en 1948 la mina volvió a manos de la concesionaria. Entonces, otra vez se decidió arrendar a un tercero, en el caso al empresario Máximo Álvarez.

La época dorada de la explotación de la Mina Loreto había llegado a su término a la vuelta de medio siglo de actividad.

²⁰ Diario *El Magallanes* de Punta Arenas, edición del día 31 de mayo de 1950.

TABLA II
 PRODUCCIÓN DE LA MINA “LORETO” (1901-1946*)

1901-1905	Sin datos	
1906	12.000	Toneladas
1907-1912	Sin datos	
1913	14.200	Toneladas
1914-1915	11.462	Toneladas
1916	13.070	Toneladas
1917	18.506	Toneladas
1918	22.886	Toneladas
1919	22.128	Toneladas
1920	29.134	Toneladas
1921	21.588	Toneladas
1922	11.309	Toneladas
1923	17.423	Toneladas
1924	27.748	Toneladas
1925	32.451	Toneladas
1926	34.542	Toneladas
1927	36.008	Toneladas
1928	36.344	Toneladas
1929-1938	Sin datos	
1939	30.905	Toneladas

*Fuentes: Propias del autor y Memorias S.A.G.C. Menéndez Behety.

a.2) Otras minas de Brunswick

Entrada la tercera década del siglo la explotación del carbón parecía ser un negocio convincente para algunos empresarios y así fue como durante los años que siguieron a 1920 surgieron varias minas independientes tanto en el distrito de la península de Brunswick como en la isla Riesco y Última Esperanza.

El primero sobre el que se posee información es el correspondiente a la Mina “Soledad”, cuya explotación fue impulsada primeramente por Juan Cañón, José y Evaristo Andía, todos pequeños empresarios españoles radicados en Punta Arenas, para lo cual obtuvieron nueve concesiones mineras valle adentro del río de las Minas, al oeste de la Mina Loreto, sobre ambos flancos de la formación carbonífera de ese nombre (1919). Decidieron realizar una explotación conjunta que llamaron Mina “Soledad”.

Tras una explotación preliminar en pequeña escala y contando con una satisfactoria prueba de rendimiento realizada en una nave de la Armada Nacional, los empresarios mencionados consiguieron interesar a otros vecinos de Punta Arenas, Nicanor Molinare, Luis Cevallos y Florencio Gómez Olivares, con los que constituyeron la Comunidad “Chile-España”, con el propósito de explotar la mina en gran escala. Así entonces, se empeñaron en reunir el capital suficiente para el emprendimiento sin que se haya sabido del resultado de la gestión, que ha de suponerse fallida pues no hemos encontrado otra referencia sobre esta mina. Podría conjeturarse que entre las

razones que impidieron la explotación estuviera también la de la escasa simpatía que pudo tener la iniciativa entre los directivos de la casa Menéndez Behety, toda vez que amén de eventual competidora la nueva mina, toda la circulación hacia y desde la misma, así como la salida de la producción habría debido hacerse por terrenos y con el posible uso de los medios de transporte de la Mina Loreto.

Años después se constituyeron nuevas pertenencias carboníferas en el flanco sur de Loreto que dieron origen a dos nuevas explotaciones conocidas como Mina “El Chino” y Mina “Chinita”. La primera fue el fruto de una iniciativa de un hombre con idesmentible afición por el negocio minero, el industrial Cardenio Rivas Durán, quien había participado años atrás en la fallida explotación cuprífera de Mina La Serena (Puerto Bahamóndez, canal Gajardo). Rivas obtuvo en 1929 una concesión carbonífera que denominó “El Chino” (50 hectáreas) ubicada en una hijuela de su propiedad en el 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 actividad se planeó en debida forma y para el efecto la firma alemana Vorwerck y Cía. de Valparaíso ofreció e importó desde Alemania para la sociedad mencionada, un andarivel sistema Bleichert, tipo monocable, para el transporte por gravedad de carbón y madera, a fin de aprovechar la diferencia de altura entre la bocamina y la estación de carguío prevista para el mineral. El pedido incluía las estructuras de las torres metálicas de soporte, cables, vagonetas y demás. Todo ello por un valor de 2.600 libras esterlinas.

Los equipos llegaron a Punta Arenas a comienzos de 1930 y las obras de construcción de fundaciones y de instalación del equipo tomaron algunos meses. Al quedar terminadas quedó a punto de servicio el primer y único andarivel para uso minero que se ha conocido en Magallanes, con 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. Era, sin duda, una solución técnica inteligente que resolvía en condiciones muy económicas el problema del transporte de mineral, toda vez que los caminos de acceso al área de la mina propiamente tal o eran malísimos o bien no existían.

En el curso de ese año se incorporó como nuevo socio capitalista el empresario de origen croata Santiago Pesutic, con lo que la entidad pasó a denominarse Sociedad Rivas, Martic y Cía., teniendo en la misma el primero la condición de socio industrial responsable de la producción carbonera, y los otros la de socios capitalistas administradores. En 1932 se incorporó otro croata, Simón Cvitanic, también como socio capitalista, pasando la sociedad a girar bajo el nombre de Rivas, Cvitanic y Cía. Esta entidad se disolvió a su vez en 1936, retirándose los socios originales, haciéndose cargo Pesutic y Cvitanic del activo y pasivo sociales. Estos a su vez formaron la Sociedad Carbonífera Mina “El Chino”, nueva entidad que adquirió la antigua propiedad minera, constituyendo de paso otras dos pertenencias nombradas “Dos Amigos” 1 y 2.

En el transcurso de los cambios sociales se había avanzado lentamente en la habilitación de la mina, que quedó lista hacia fines de la década. La estación de carguío estaba situada a unos dos kilómetros de Punta Arenas, camino del monte Fenton, desde

donde se movilizaba el carbón para su distribución en la ciudad. De su producción se poseen datos para los años 1939 y 1940, que fue de 2.342 y 2.892 toneladas respectivamente, toda para consumo domiciliario de la población puntarenense.

Entre tanto en 1941 la sociedad acordó incorporar como nuevo asociado, en un tercio de los derechos, al industrial Ramón Pedrero, quien asumió la responsabilidad de llevar adelante la explotación minera. Sensiblemente, a poco andar, un incendio destruyó las instalaciones principales en bocamina y la actividad productiva se paralizó definitivamente. Años después, en 1946, ya retirado Simón Cvitanic de la compañía, los socios Pesutic y Pedrero determinaron arrendar la Mina “El Chino” a José Apablaza, de quien se ignora si intentó su explotación.

En buenas cuentas, de este caso bien puede afirmarse que hubo mucho papeleo y escasa producción de carbón, resultado en el que confluyeron al parecer las desinteligencias entre los asociados y un lamentable siniestro.

En el mismo sector sur del río de las Minas –zona del chorrillo Lynch– el empresario Francisco Cekalovic, que tenía a cuestas una experiencia minera en la isla Riesco, constituyó pertenencias que llamó “Chinita” 1, 2 y 3. La única producción que hemos podido registrar para la misma fue de 1.271 toneladas para el año 1943. Lo poco que se conoce sobre esta mina sugiere que se trató de una explotación más bien modesta, que sin embargo se mantuvo por unas dos décadas.

En el flanco norte de Loreto se abrieron otras dos minas. Una, en 1939, denominada “Punta Arenas”, por cuenta del empresario de origen español Avelino Fernández; y otra, que se llamó “Servidora”, por el mismo tiempo gestionada por el croata Pedro Dragusevic. La primera parece haber sido más importante que la segunda, a juzgar por las cifras de producción que han podido compulsarse. Así, mientras “Punta Arenas”, produjo 2.157 toneladas en 1940 y 2.585 en 1943, para la otra tenemos las cantidades de 236, 605 y 240 toneladas de carbón para los años de 1939, 1940 y 1943, respectivamente. Años después, 1946, el comerciante de origen palestino Vicente Félix Serán abrió la Mina “Estela”, de cuya explotación y producción se carece de antecedentes²¹.

Todas estas minas menores tenían en común tanto la estacionalidad de la producción (primavera, verano y parte del otoño), por la dificultad para acceder a ellas durante la época invernal, habiendo como había caminos harto precarios o simples huellas para carretas; cuanto la precariedad del sistema de extracción, apenas artesanal. El mineral extraído era por lo común de baja calidad, con mucho residuo al ser quemado (escoria), por tanto únicamente utilizable para el consumo doméstico menos exigente.

Hacia el noroeste de la formación Loreto, ya en la vertiente de Brunswick que cae al mar de Otway, en el sector conocido desde antiguo como Mina Rica estuvieron en funcionamiento varias explotaciones, a partir de mediados de los años de 1930 y por diferentes períodos.

²¹ Vale este caso para señalar que la compulsión de antecedentes para la elaboración de este trabajo ha resultado cosa ardua por la escasa referencia en los diarios, que ha resultado ser la principal fuente informativa a falta de estadísticas e informaciones oficiales. Es común, inclusive, que los descendientes de los concesionarios carezcan de toda información.

La más antigua fue la mina abierta en el sector de Tres Puentes por la Sociedad Ganadera Bitsch Hermanos, propietaria de los terrenos, que tras su descubrimiento en 1936 y una vez obtenida la correspondiente concesión minera, la puso en explotación en el curso del año siguiente. A poco andar se hizo notar como una actividad extractiva de alguna importancia, aunque no comparable a la de la antigua Mina Loreto. Hacia 1938 la Mina “Tres Puentes” 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 fue creciendo paulatinamente, desde 7.223 toneladas en 1939 hasta alcanzar la cantidad récord de 33.731 toneladas en 1943, aumento que se explica en el último caso por la demanda de carbón para la exportación a la República Argentina, circunstancia que exigió una operación extractiva en tres turnos de trabajo durante las veinticuatro horas, pues los embarques se avisaban con pocos días de anticipación y era necesario satisfacer los pedidos con la mayor rapidez. Sin embargo, el principal cliente de la mina fue por estos años la usina eléctrica de Punta Arenas, que requería el mineral en forma de carboncillo. Pasado 1943 la explotación se vio afectada por la crisis que se cernía sobre la minería carbonífera magallánica, lo que se advirtió en el descenso notorio de la producción, situación que culminaría después de 1950 con la paralización y cierre de la mina, obligada además por el agotamiento del manto en explotación.

Terminado en 1943 el arrendamiento a que se ha hecho mención, Henkes determinó retirarse, mientras que Pacheco y Harambour decidieron seguir trabajando a medias. Para ello arrendaron al abogado Miguel Brzovic la concesión minera que poseía sobre la mina que fue llamada “Vulcano”.

Empleando elementos mecanizados, que incluyeron una gran pala a vapor para la extracción del mineral, los empresarios consiguieron elevar la producción que había sido de solo 930 toneladas en 1939 y de 1.876 al año siguiente, a 11.897 en 1943, cantidad que se mantuvo relativamente pareja durante los años siguientes. El cliente principal fue desde entonces la usina eléctrica de Punta Arenas de la que “Vulcano” pasó a ser el principal abastecedor en vez de la Mina “Tres Puentes”. La sociedad de facto entre Pacheco y Harambour terminó hacia 1945 con el retiro del primero, que fue enviado por la CORFO, para la que trabajaba, a perfeccionarse en los Estados Unidos²², asumiendo por consecuencia el segundo la exclusividad de la responsabilidad productiva.

²² El ingeniero Jorge Pacheco era un calificado profesional de la ingeniería que había llegado a Magallanes a fines de los años de 1930 como funcionario del antiguo Departamento de Minas y Petróleo del Ministerio de Fomento, a cargo de las exploraciones petrolíferas, de allí pasó a la Corporación de Fomento una vez que la misma asumió tal responsabilidad. Tras su estadía de perfeccionamiento en los Estados Unidos retornó a Magallanes donde permaneció por varios años, alcanzando la calidad de Administrador de Magallanes, la máxima responsabilidad jerárquica en lo referido a la explotación petrolera.

En el mismo sector de que se trata estuvo en producción hacia 1930-40 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.

Por fin, más al norte, ya en la costa occidental de la península de Brunswick, la Sociedad Ganadera y Comercial Sara Braun, propietaria de los campos del sector (estancia “Peckett Harbour”), puso en explotación a fines de la década de 1930 unos mantos descubiertos tiempo antes. Fue la Mina “Peckett”, 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.

Ese era en síntesis el cuadro productivo carbonífero en la península de Brunswick hacia la mitad del siglo XX²³.

b) Isla Norte (Tekénika)

En el curso de 1901, durante una visita realizada por el crucero *Presidente Errázuriz* de la Armada de Chile a la estación misionera evangélica ubicada en la bahía de Tekénika, isla Hoste, archipiélago austral de la Tierra del Fuego, el comandante de la nave, capitán de fragata Luis Gómez Carreño, dispuso que se efectuara el relevamiento hidrográfico de aquel accidente. En el curso de esa operación se descubrió una veta carbonífera en una barranca litoral, sin que por entonces el asunto pasara más allá del hallazgo, para contentamiento de los misioneros que temían una avalancha de mineros, como aconteciera años antes durante la época aurífera con serio riesgo moral y físico para la población indígena yámana del lugar y su entorno. Al respecto, no deja de sorprender la ubicación de un manto carbonífero en una posición geográfica muy alejada de la cuenca magallánica, según se la ha descrito en un comienzo.

Pasó el tiempo y algunos años después, en diciembre de 1904, en el contexto de la fiebre aurífera que sacudió el ambiente mercantil puntarenense, se constituyó en el escritorio del abogado Santiago Edwards la Tekénika Coal Mining Company, para explotar los mantos de carbón descubiertos en la bahía misionera y su vecindad. Al parecer no se pasó de eso, quizá una movida especulativa como fue común

²³ En el Registro del Conservador de Minas de Magallanes otras inscripciones de pertenencias carboníferas de las que no se conoce con precisión la ubicación geográfica, como tampoco se sabe si de las mismas derivó alguna explotación en forma. Ellas son: “Francisca” de Antonio Franulic; “Julio” de Óscar Tagle Montt y “Margarita” de Pedro Cueto, todas del año 1915; “Isabel” de Francisco González (1916); “Juana” de P. A. Pettersen (1917); “Mercedes” de Eloise Acuña y “Nalona” 1-3 de Leovino Fernández; “Irmita” y “Raquelita” de Marco Davison; “María” de Rafael Rusovic (tal vez la única que pudo estar situada en Tierra del Fuego), “Robertina” y “Purísima” de Antonio Cárcamo, y “Silvia” y “Zulema” de Julio Calderón, todas del año 1925; “Talcahuano” de Brasilio Gómez (1926) “Loreto” 1-29 del abogado Jorge Lagos Rivera.

en el tiempo, y nunca se intentó la explotación del yacimiento; el caso es que jamás, que se sepa, volvería a mentarse el carbón de Tekenika.

c) Isla Riesco

En 1918 y tal vez sin que durante el lapso que había mediado desde fines del siglo XIX hubieran dejado de realizarse algunas precarias y primitivas extracciones de carbón en los yacimientos conocidos de la costa norte de la isla Riesco, el ingeniero noruego Ove Gude, radicado desde tiempo antes en Magallanes, descubrió nuevos mantos carboníferos con mineral de mejor calidad en el sector de la Mina Magdalena, cuya explotación emprendió de inmediato, obteniendo una regular producción. La marcha promisorio de la explotación llevó a Gude a asociarse con un connacional, el armador de Punta Arenas Hans Samsing, naciendo así en 1922 la Comunidad Minas de Carbón de Río Verde, entidad que pudo impulsar en mejor forma la actividad al grado de situarla, para la época, en el segundo lugar entre las explotaciones carboníferas regionales. Sus instalaciones iniciales incluían el uso de un guinche y bomba de vapor para el servicio de la mina, un aserradero a vapor para elaborar las maderas necesarias para los edificios e instalaciones y el maderamen de las galerías, y un muelle de longitud suficiente como para permitir su uso por barcos de hasta doce pies de calado, el que más tarde sería ampliado hasta tener 25 pies de agua en baja marea. Para el embarque de carbón se instaló una línea Decauville con carros y elementos suficientes para una entrega de veinte toneladas por hora. Por fin, un gran depósito capaz de contener hasta 1.000 toneladas de carbón, pudiéndose así embarcar hasta 500 toneladas por día. El campamento minero correspondiente, con viviendas, talleres, cocina y otros servicios, reunía 66 habitantes en 1920. Durante 1922 se extrajeron de la mina, denominada “Elena”, 3.500 toneladas de carbón, parte del cual fue vendido para consumo en la ciudad de Punta Arenas y otra parte destinada a la exportación a la República Argentina que comenzaba a abrirse como un interesante mercado. El curso favorable del negocio condujo a los comuneros a incorporar algunos socios capitalistas, con los que se constituyó una sociedad en comandita que se denominó Compañía de Minas de Carbón Río Verde.

Además de la Mina “Elena”, otros dos yacimientos de la isla Riesco fueron puestos en trabajo durante la década de 1920. Uno de ellos fue denominado Mina “Chilenita”, explotado a partir de 1924 por la comunidad formada por Jorge Ihnen y Francisco Cekalovic. Se trataba de un establecimiento más bien pequeño, aunque dotado de un buen campamento para sus trabajadores y con un muelle para el carguío del carbón que era embarcado y despachado a Punta Arenas, su principal centro consumidor. No se poseen cifras precisas sobre su producción, pero dada la actividad que tuvo a lo largo de una década de vigencia puede estimársela en varios miles de toneladas. La mina paralizó su producción a fines de los años de 1930 o a principios de los 40. La otra mina puesta en actividad fue la nombrada “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 de Punta Arenas, arrendataria de los campos fiscales en donde aquella

se encontraba. Su período de actividad fue breve, desarrollándose una producción modesta a juzgar por las cantidades que se conocen para los años 1940 y 1943, que fue de 765 y 647 toneladas, respectivamente. Hacia esta última época la mina pasó a manos de la Sociedad Carbonífera Josefina, en la que tenía una participación mayoritaria la Sociedad Ganadera José Montes, de Punta Arenas, que puso en actividad una nueva explotación que se llamó Mina “Josefina”, cuya producción fue destinada principalmente al mercado argentino de la Patagonia. En 1940 su producción alcanzó a 3.118 toneladas, subiendo a 11.062 tres años después.

Pero fue la Mina “Elena” el establecimiento productor de carbón que alcanzó un mayor desarrollo y proporciones, tipificando la vida económica del distrito de Río Verde por un par de décadas, la de los años de 1930 y 1940. Allí se formó un importante establecimiento, con empleo de elementos mecanizados y el uso inicial de la fuerza del vapor, que en 1940 agregó el de la energía eléctrica, siendo así el primer establecimiento rural de Magallanes en adoptar esa expresión de modernidad productiva. Contaba con un gran *shooter* para el carguío de mineral e instalaciones complementarias tales como depósito, bodegas, maestranza y talleres, pulpería, escuela y demás requerimientos para una población que llegó a superar los cuatro centenares de almas pasado 1940. En rigor histórico, el poblado de Mina Elena fue el único con características singulares en el acontecer minero carbonífero de Magallanes. Para entonces, importa mencionarlo, la Sociedad Ganadera José Montes había adquirido la propiedad accionaria de la Compañía Minas de Carbón Río Verde.

De ese modo, entre los años de 1925 y 1953 la minería de carbón en la isla Riesco vivió su época de oro, alcanzándose una producción *récord* de 100.000 toneladas en 1943, esto es, dos tercios del total regional, que estuvo destinada toda ella o la mayor parte a la exportación hacia Buenos Aires y otros mercados argentinos. Entonces la Mina “Elena” contribuyó a ese total con una producción que llegó a 81.026 toneladas, vale decir, más que duplicó la mejor cifra conocida con anterioridad para la Mina “Loreto”, y con un carbón de indudable mejor calidad calorífica, lo que explica su gran aceptación. Durante esos años, especialmente en los correspondientes al primer tercio de la década de 1940, los vapores de las distintas compañías regionales, así como naves de bandera extranjera iban y venían entre las minas “Elena” y “Josefina” y Punta Arenas, y también navegaban hacia y desde puertos argentinos, animando un tráfico permanente y expresando una actividad de gran importancia para Magallanes.

d) *Última Esperanza*

El inicio histórico de la explotación carbonífera en la zona norte de Magallanes, en el distrito histórico de Última Esperanza, debe remontarse hacia 1925, época en que Enrique Rothenburg, un empresario de Punta Arenas, intentó aprovechar los mantos carboníferos descubiertos en la sierra Baguales. Aunque la explotación se hizo efectiva, el esfuerzo debió paralizarse por lo antieconómico que resultó el transporte del mineral extraído hasta Puerto Borjes y Puerto Natales que eran los principales centros de consumo previstos, situados a centenar y medio de kilóme-

tros de distancia. Esta circunstancia, unida a la precariedad de los caminos y a la reducida capacidad de carga de los automotores de la época, condujo a Rothenburg a pensar en la posibilidad de construir un ferrocarril para tal objeto, pero pronto la idea debió desecharse y la actividad extractiva se paralizó. La explotación intentó ser reactivada más tarde por otros empresarios puntarenenses, Ernesto Pisano y Carlos Fischer, pero resultó ser igualmente infructuosa y una vez más se abandonó la extracción mineral.

El próximo intento de que hay memoria estuvo a cargo de la Sociedad Carbonífera Montero, constituida por 23 vecinos de Puerto Natales, entre otros Alfredo Traut, Kenneth Morrison, Lino Montecinos, Constantino Gafo, Venancio Fanjul, Floridor Sobarzo y Rafael Imperatore. El propósito era el de explotar los mantos descubiertos en la parte alta de la sierra Dorotea, en la proximidad de la frontera con la República Argentina. La concesión minera fue concedida a nombre de Traut en 1935 y se sabe que dos años después se había iniciado la producción de carbón, de buena calidad, que estuvo destinada principalmente al abastecimiento de los frigoríficos de Puerto Natales y Puerto Bories, de la población de Puerto Natales. De esta mina, nombrada "Natales", se conocen los siguientes datos de producción:

1939	1.500 toneladas
1940	564 toneladas
1941	743 toneladas
1942	3.782 toneladas (hasta octubre)
1943	5.792 toneladas

Como sucedió por entonces con otros yacimientos carboníferos en explotación en Magallanes, alcanzando el *peak* productivo en 1943, la actividad entró en una fase menguante de la que no se recuperaría.

Se sabe también de otra actividad del género, aunque no pasó de una fase inicial o tentativa, ahora referida a otro yacimiento ubicado en el sector septentrional de la Sierra Dorotea, zona del valle del río Tres Pasos, unos 40 kilómetros al norte de Puerto Natales.

Allí en época indeterminada, que debe situarse hacia fines de los años de 1930 o comienzos de la década siguiente, Floridor Sobarzo, ya mencionado, Juan B. Díaz y Lorenzo Mella, igualmente vecinos de la ciudad mencionada, descubrieron un afloramiento carbonífero que denominaron mina "Tres Pasos", cuya explotación pareció interesante. El análisis de las muestras extraídas hecho en el Laboratorio Químico Municipal de Punta Arenas, dio un poder calorífico de 5.480 calorías para el mineral. Con ese antecedente y no disponiendo de capital para llevar adelante la empresa, en 1943 los descubridores, que habían constituido la pertenencia minera a sus nombres, optaron por ofrecer su transferencia a Finn Samsing, empresario de Punta Arenas. Sin embargo de su interés inicial ni el negocio ni la explotación llegaron a concretarse por razones que se desconocen.

2. Relevancia de la minería carbonífera magallánica al promediar el siglo XX

En la historia económica de Magallanes durante la primera mitad del siglo XX, en particular en la parte final de la misma, la información disponible es más bien escasa y mucho más todavía en lo tocante a la minería carbonífera, sin embargo de la importancia evidente que para la época revistió la última. Afortunadamente, para el caso, se dispone de una memoria preparada por alumnos del antiguo Instituto Comercial de Punta Arenas²⁴, y a la misma nos remitimos, usando de sus datos, para considerar la relevancia de la actividad por esos años.

De partida la producción carbonífera que en 1940 había superado por vez primera las 100.000 toneladas anuales (108.678), prosiguió creciendo de modo sostenido llegando a ser de 173.569 toneladas en 1943, cantidad que por años sería el *peak* histórico de la misma (Tabla III).

Razón directa de ese aumento era la demanda de carbón para la exportación a la República Argentina, desde que con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial ese país se había visto privado del abastecimiento de carbón de Polonia, producto del que consumía gran cantidad para satisfacer los requerimientos de energía y fuerza de su industria, lo que movió a los importadores argentinos a recurrir a un antiguo proveedor como era Chile y, en lo que interesa, a Magallanes, que desde fines de los años de 1910 abastecía en escala menor a mercados locales de la Patagonia oriental. Así entonces, la demanda subió de punto y parte importante del mayor esfuerzo productivo regional se destinó a la exportación a Argentina y, ocasionalmente, también a Uruguay y Brasil.

Las minas con mayor producción eran entonces “Elena” y “Josefina”, de la isla Riesco, y “Tres Puentes”, “Loreto” y “Vulcano”, de la península de Brunswick, cuya producción conjunta representó el 93% del total regional que incluía a otras seis minas.

El destino de la producción en porcentaje, sobre la base de los antecedentes disponibles para 1943, era el siguiente:

Exportación	40%
Consumo domiciliario Punta Arenas y Porvenir	25%
Marina mercante y Armada de Chile (consumo de naves)	23%
Usina eléctrica de Punta Arenas	8%
Industria regional	4%

Ahora bien, en la época no se llevaban las cuentas regionales como se hace en el presente y por tanto es imposible saber cómo concurría la producción carbonífera a la formación del producto geográfico regional, pero, sin embargo de ello, puede afirmarse que la misma debió haberse situado en segundo lugar, tras la gravitante primera importancia de la producción ganadera y sus derivados industriales propia del tiempo histórico que se considera. De igual modo, como fuente de ocupación de mano de obra la minería del carbón representaba una actividad

²⁴ Marta Cerón y otros, *Magallanes en su primer centenario*, Punta Arenas, 1944.

interesante. En el año indicado y considerando solamente siete minas, para el mes de junio, esto es, el período del año con la menor ocupación por razones estacionales (muy marcadas en la época), esos establecimientos daban trabajo a 692 personas, cantidad que razonablemente pudo ser bastante mayor en la estación veraniega y, como tal, no irrelevante en el conjunto de la población masculina activa de la Región. De ese total, solo las minas “Elena” y “Josefina” concentraban el 69% del empleo, lo que destaca otra vez su importancia relativa. Por fin, para concluir el párrafo, debe mencionarse que la producción carbonífera máxima precedentemente señalada representó entonces el 7,7% del total nacional en ese rubro mineral.

3. Decadencia de la producción carbonífera (1951-1980)

La vuelta del siglo trajo consigo la declinación progresiva de la actividad extractiva durante los siguientes treinta años, con lo que tendría término el extenso lapso durante el cual tuvo desarrollo la que denominamos minería carbonífera histórica.

Así como el principio de la segunda conflagración mundial había sido la razón indirecta suficiente para estimular el desarrollo productivo del carbón, su término en 1945 significó la baja notoria de las exportaciones con la normalización en el comercio mundial que trajo consigo la paz, las que virtualmente cayeron a cero al cabo de un lustro. Ello se advierte mejor con la comparación del promedio de producción registrado para el período 1941-1945, que fue de 143.045 toneladas anuales, en tanto que en el segundo alcanzó a 78.608 toneladas, o sea una caída cercana al 50%.

Si de suyo las mismas habían representado desde varios años antes a lo menos un tercio de la producción, esta no se estabilizó sino que continuó descendiendo aunque con más lentitud durante los años de 1950 y los que siguieron hasta 1980. Los promedios para las tres décadas fueron:

1951-1960	64.987 toneladas anuales
1961-1970	47.724 toneladas anuales
1971-1980	14.900 toneladas anuales

Aunque se trata de promedios, la verdad es que durante la última década la caída fue vertiginosa a contar del lustro 1976-80, tanto que la producción de carbón descendió prácticamente a cero, señalándose así la paralización virtual de la actividad.

Responsables de ese descenso, además de la pérdida del mercado externo, fueron las circunstancias propias de la crisis que se abatió sobre la economía magallánica desde el comienzo de la postguerra hasta 1953²⁵. En síntesis, con la paz mundial sobrevino la caída en la demanda de carnes y ello determinó en pocos

²⁵ Para una debida información sobre la materia sugerimos consultar nuestra obra *Historia de la Región Magallánica*, Santiago, 1992, tomo II, capítulo “Decadencia y crisis. Colapso de un modelo de estructura productiva”, 1094-1110.

años el cierre de tres de los grandes frigoríficos que producían carne de reses ovinas para la exportación a Europa, a Gran Bretaña particularmente, y de todas las graserías que elaboraban sebo para uso industrial, unos y otras consumidores de carbón; añádase el impacto indirecto de ello en industrias subsidiarias y en servicios para entender una baja adicional y, por fin, el colapso de la navegación mercante regional al cabo de sesenta años de actividad, con repercusión notoria en la pérdida de consumo.

Pero hay más, la postguerra expandió por el mundo con inusitada rapidez el reemplazo de la fuerza motriz generada por el vapor —que requería del carbón como combustible—, por el consumo del petróleo diésel, con lo que se agregó una nueva y significativa baja en la demanda industrial. Y antes que la actividad extractiva de carbón se volviera a estabilizar en baja, se hizo notar paulatinamente la consecuencia de la sustitución de dicho combustible en el uso hogareño por el consumo de gas licuado, y natural posteriormente. Con este golpe de gracia la producción histórica no demoró en caer al nivel absolutamente mínimo, de ninguna significación.

Considerada la situación por distritos carboníferos, el primero que resintió el embate de la baja fue la isla Riesco, que principalmente producía mineral para la exportación. El mismo fue de tal fuerza que para 1952-53 las dos minas que quedaban, “Elena” y “Josefina”, esta antes que aquella, paralizaron su actividad y comenzaron a ser desmanteladas.

En el distrito de Brunswick la situación fue un tanto diferente. En efecto, en lo referido al sector Loreto, la mina homónima prosiguió después de 1950 su producción a manos de un arrendatario, aunque siempre en descenso resentida por la escasa demanda y pasado 1960 acabó por paralizar toda actividad. Otro tanto ocurrió con las minas “Punta Arenas”, “Estela” y “Servidora” que lo hicieron en diferentes momentos del período. También se sabe de otras minas, como la nombrada “Arauco”, explotada por un tal Ramón Sigonier; “Soledad”, que lo era por Juvenal Sepúlveda, caso en el que no podría descartarse que se tratara de la anterior mina homónima; y “El Bosque”, de Leandro Fernández. Todas ellas eran explotaciones menores que parecen haber estado en manos de arrendatarios de los titulares de las correspondientes pertenencias. De ellas se desconoce tanto la producción que en todo caso hubo de ser muy baja y el período en que se mantuvieron en actividad. En el flanco sur, el sector Lynch, la Mina “Chinita” que venía en baja sostenida fue vendida en 1955 por su concesionario Francisco Cekalovic a un connacional, Santiago Florio, empeñoso pequeño empresario que había trabajado con anterioridad en servicios de transporte para la Mina “Elena”. No tuvo suerte Florio y debió abandonar al cabo de un tiempo la mina, cuyas galerías se inundaron e inutilizaron completamente a raíz de las grandes nevazones del invierno de 1958. Incansable, se esforzó en conseguir una nueva concesión carbonífera en el sector, que obtuvo al cabo de dos años y la llamó Mina “Santa Rosa”, poniéndola en producción en 1960. Se trató en todo caso de una explotación algo más que rudimentaria y que con tenacidad increíble mantuvo hasta los años de 1980, con una producción bajísima, no superior a unas 2.000 toneladas anuales, que todavía se redujo más pues en la realidad ya no había compradores para el mineral. Santiago

Florio por su empuje y porfía devino una suerte de pionero tardío y final para una actividad minera que en 1980 no brindaba perspectiva de futuro.

En el sector de Mina Rica (Tres Puentes), al agotarse la mina de este nombre, la sociedad concesionaria, Bitsch Hnos, que había recuperado su explotación, tras ubicarse un nuevo manto productivo, se preparó para dejarla en estado de producir. Cuando así parecía que iba a suceder, un incendio intencional consumió totalmente las instalaciones, dando al traste con los planes empresariales y la iniciativa se abandonó definitivamente antes de 1960.

A su tiempo otro porfiado empresario carbonero como era Alberto Harambour mantuvo la producción de la Mina “Vulcano”, aunque en baja, hasta 1957, año en que decidió cerrar la mina. Para entonces contaba, desde el año anterior, con una nueva concesión, ahora algo más al norte, en el sector de Peckett. Allí abrió una explotación que llamó Mina “Salvadora”, que solo alcanzó a mantener en producción a baja escala por un año, hasta 1958, pues debió enfrentar el hostigamiento de la Sociedad Ganadera y Comercial Sara Braun, propietaria minera del yacimiento Peckett. Aunque Harambour ganó el pleito judicial que aquella le entabló por la legitimidad de la pertenencia carbonífera, acabó desilusionado y decidió paralizar del todo la actividad.

Quedó así como única productora de alguna importancia en Brunswick la Mina “Peckett”, que fue explotada por su concesionaria con algún grado de modernidad tecnológica. Su producción favorecida por la extracción de un carbón de buena calidad, se elevó y mantuvo promediando las 30.000 toneladas anuales por alrededor de una década, pero al fin, afectada como otras minas anteriores por las circunstancias conocidas y la nula demanda de carbón, la misma se redujo notoriamente y acabó por paralizarse la explotación pasado 1970.

Tocante al distrito de Última Esperanza, sector de la antigua Mina “Natales”, que había pasado a ser conocida como Mina “Chilena” para diferenciarla de la contigua argentina “Mina Uno”, del gran yacimiento de Río Turbio, su producción había sufrido los mismos avatares que los establecimientos del género de más al sur de la Región: cada vez menos demanda y consecuentemente menores ventas y una explotación progresivamente antieconómica. En su gestión se sucedieron varios esforzados empresarios, entre los que cabe recordar a Manuel Tolosa, Marcos Harambour, Mario Rodríguez y el ya conocido Santiago Florio (entre 1960 y 1963), sin que se consiguiera levantar la producción, en baja constante. La mina se cerró en 1968 tras paralizar la actividad su único consumidor importante, el frigorífico Bories.

Cuando la explotación carbonífera en el sector parecía cosa olvidada, años después, en 1975, el ente estatal argentino Yacimientos Carboníferos Fiscales, que operaba en la cuenca del Turbio, planteó por la vía diplomática su interés por explotar la parte del manto de carbón situada en suelo chileno y que era la continuación natural del yacimiento en producción desde 1948. Poco más se supo de ello por entonces, y todo lleva a suponer que la idea no recibió en Chile la acogida esperada. La misma volvería a plantearse en el curso de la siguiente década.

Con la excepción ya consignada de la pequeña Mina “Santa Rosa” que, se reitera, carecía de toda relevancia, para 1980 llegada a término una etapa productiva iniciada en las postrimerías del siglo XIX. Al cabo de la misma se había extraí-

do del subsuelo magallánico, en los diferentes distritos, una producción histórica acumulada superior a 3.400.000 de toneladas brutas de carbón. En dicho esfuerzo participaron muchos empresarios individuales y varias compañías, parte importante de los cuales eran inmigrantes europeos que se habían establecido en Magallanes y con su proverbial empuje habían contribuido en este caso, como en otros, a dar forma y relieve a la economía productiva de la Región, principalmente entre el cuarto final del siglo XIX y la primera mitad del XX.

V. EXPLOTACIÓN RECIENTE O MODERNA (1983 EN ADELANTE)

En tanto que para la gente común de Magallanes, e inclusive para cuantos podían pasar por informados sobre aspectos de su desarrollo, la explotación del carbón era ya decididamente cosa del pasado, en Santiago, y sin que se le hubiera dado mayor difusión, la Corporación de Fomento de la Producción había creado en 1976 el Comité de Carbones con el objetivo de realizar estudios que permitieran desarrollar nuevos yacimientos de carbón en el territorio nacional. Tal responsabilidad pasó en 1979 a la Comisión Nacional de Energía. Conocidos como eran los antecedentes que daban cuenta de la magnitud de las reservas carboníferas de que disponía la Región de Magallanes, su estudio particularizado fue una de las tareas que se realizaron con prioridad en el contexto del plan general de actividades prospectivas.

El estudio concluyó a fines de la década y se centró principalmente en el sector de la Mina "Peckett" donde fueron identificados trece mantos de carbón distintos, con una cubicación de sobre 100.000.000 de toneladas de mineral. Los mantos tienen un espesor variable de entre 4 y 8 metros y por su ubicación con relación a la superficie del suelo hacían posible una explotación a rajo abierto. El análisis de las muestras ratificó la información anterior disponible sobre la calidad del mineral, esto es, que se trata de un carbón subbituminoso con un poder calorífico de referencia de 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 de toneladas²⁶.

a) Proyecto "Peckett"

Sobre esta base la Comisión Nacional de Energía en marzo de 1980 llamó a la precalificación de empresas interesadas en la licitación del yacimiento Peckett. Se interesaron nueve entidades chilenas y extranjeras, de las que la CNE seleccionó seis, pero al tiempo de la apertura de las ofertas (abril de 1981), únicamente se presentó el consorcio denominado Compañía de Carbones de Chile (COCAR),

²⁶ Puede conjeturarse que en la elección del sector Peckett pudo concurrir no solo la información geológica previa que sugería la posibilidad de un importante yacimiento, sino también su relativa cercanía de Punta Arenas (30 km en línea recta), centro fundamental para efectos de servicios, suministros y demás, y el hecho de la vecindad del paraje con las costas del mar de Otway y del estrecho de Magallanes para la posible instalación de un muelle para el embarque de carbón.

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 Peckett. 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.

Con fecha 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. Las condiciones básicas de producción eran las mismas acordadas por la CORFO y se estableció que los trabajos de instalación debían comenzar a más tardar en enero de 1983. 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, adquisición de equipos, contratación de personal y, por cierto importante, a gestionar un contrato de suministro de mineral para garantizar la explotación económica de carbón.

En síntesis, el plan propuesto suponía la posibilidad de una explotación a rajo abierto para extraer hasta 23.600.000 de toneladas, de un total explotable mayor superior a 35.000.000. La inversión prevista era de US\$ 136.000.000, estimándose un tiempo de duración para el proyecto de veinte años a contar de 1983. Se estimó una ocupación de mano de obra de entre 200 y 300 personas, con una producción estable de 1.200.000 toneladas de carbón al cuarto año de operación de la mina.

Simultáneamente habían adelantado las gestiones para la colocación del mineral a producir, formalizándose un contrato de suministro entre COCAR S. A. y la Corporación Chilena del Cobre (CODELCO-Chile), para la entrega de 880.000 toneladas al año, a partir de 1987 y por un lapso de diez años. El mineral estaba destinado al funcionamiento de la central termoeléctrica que CODELCO-Chile tenía en construcción en el puerto de Tocopilla.

Con una inversión real que totalizó US\$ 67.000.000 COCAR S. A. puso en marcha el proyecto productivo que en lo esencial se refería a la adquisición de equipos mineros (palas hidráulicas de diferente capacidad, grandes *bulldozers* y motoniveladoras); a la construcción de un puerto mecanizado en la costa del mar de Otway, junto al yacimiento, con un muelle de 1.800 metros de longitud (el más largo de Chile), suficiente para recibir naves de entre 130 y hasta 240 metros de eslora, con capacidad de carga de hasta 65.000 toneladas, y la instalación del equipo de carguío (sistema de correas transportadoras del mineral, brazo telescópico móvil y otros elementos; y finalmente la edificación de la planta de chancado de carbón, bodegas, talleres y servicios anexos, además de un edificio para oficinas y

otros para la debida instalación del campamento para el personal (comedores y cocina, seguridad, salud y otros). Simultáneamente se contrató con la Empresa Eléctrica de Magallanes la construcción del sistema de alimentación eléctrico desde la central de Punta Arenas hasta el yacimiento, se habilitaron o mejoraron los caminos de acceso al mismo y para la vialidad interna, y se realizaron otras obras complementarias menores.

El desarrollo de las obras someramente descritas representó un despliegue de tecnología y de una actividad constructiva en la que participaron diferentes empresas contratistas, ciertamente no común en Magallanes, que hizo recordar a algunos el tiempo ya lejano del comienzo de las actividades de exploración y explotación petroleras, y, lo que es más, permitía fundar sobre lo que se veía y lo que habría de hacerse a corto plazo, la ilusión de estar la Región en el umbral de una nueva era de progreso económico y social.

Concluidas las obras de construcción, instalación y habilitación mencionadas, la explotación carbonífera comenzó según se había previsto y pasó a desarrollarse a contar de 1987 sin mayores estridencias noticiosas, en una suerte de rutina productiva admirable por su eficiencia tecnológica y financiera. Para quienes se preocupaban de la realidad del presente y futuro de la Región era evidente que tal actividad minera era la propia de un nuevo tiempo de vanguardia, en nada comparable a lo ocurrido históricamente antes de 1980.

La producción real de carbón registrada para el lapso 1987-1997 fue la siguiente:

1987	292.000	Toneladas
1988	940.000	Toneladas
1989	997.693	Toneladas
1990	1.131.869	Toneladas
1991	1.262.847	Toneladas
1992	974.888	Toneladas
1993	821.269	Toneladas
1994	1.033.417	Toneladas
1995	981.488	Toneladas
1996	1.067.054	Toneladas
1997	1.160.468	Toneladas

Vencido el contrato de suministro con CODELCO-Chile y no habiéndose renovado el mismo, COCAR S.A. consideró cumplida su misión y puso término a la actividad de explotación carbonífera. Decidió entonces arrendar el yacimiento para su trabajo por terceros, interesándose primeramente la firma constructora Ingeniería Civil Vicente S. A., y posteriormente la empresa Ingeniería del Sur INGESUR, ligada al grupo económico con intereses en el yacimiento carbonífero de Catamutún, Valdivia, Región de Los Lagos.

En uno y otro caso se mantuvo la producción, notoriamente más baja aunque siempre de importancia, para el suministro a compradores del centro y norte de Chile, con una producción anual promedio para el lapso 1998-2002 de sobre 250.000 toneladas de carbón, con un *peak* de 400.000 toneladas (Tabla III).

TABLA III

PRODUCCIÓN CARBONÍFERA DE MAGALLANES 1870-2002

1956	66.240	Toneladas				
1870-1875	8.000	Toneladas		1957	65.490	Toneladas
1876-1900	¿2.000/3.000?	Toneladas	(a)	1958	58.160	Toneladas
1901-1905	¿25.000/30.000?	Toneladas	(b)	1959	49.000	Toneladas
1906	12.000	Toneladas		1960	54.000	Toneladas
1907-1912	S/datos			1961	60.370	Toneladas
1913	14.200	Toneladas		1962	54.840	Toneladas
1914-1915	11.462	Toneladas		1963	61.083	Toneladas
1916	11.462	Toneladas		1964	55.553	Toneladas
1917	18.506	Toneladas		1965	57.000	Toneladas
1918	22.886	Toneladas		1966	49.106	Toneladas
1919	22.128	Toneladas		1967	46.227	Toneladas
1920	29.314	Toneladas		1968	39.000	Toneladas
1921	21.588	Toneladas		1969	41.000	Toneladas
1922	14.809	Toneladas		1970	26.052	Toneladas
1923	17.423	Toneladas	(c)	1971	34.000	Toneladas
1924	27.748	Toneladas	(c)	1972	36.000	Toneladas
1925	40.943	Toneladas		1973	29.000	Toneladas
1926	34.542	Toneladas	(c)	1974	25.000	Toneladas
1927	36.008	Toneladas	(c)	1975	14.000	Toneladas
1928	36.344	Toneladas	(c)	1976	4.000	Toneladas
1929	S/datos			1977	3.000	Toneladas
1930	54.942	Toneladas		1978	2.000	Toneladas
1931	37.842	Toneladas		1979	¿1.000?	Toneladas
1932	47.582	Toneladas		1980	¿1.000?	Toneladas
1933	53.812	Toneladas		1981	S/datos	(d)
1934	58.682	Toneladas		1982	S/datos	(d)
1935	57.023	Toneladas		1983	43.000	Toneladas
1936	54.182	Toneladas		1984	41.613	Toneladas
1937	63.999	Toneladas		1985	S/datos	(d)
1938	58.927	Toneladas		1986	S/datos	(d)
1939	65.246	Toneladas		1987	292.000	Toneladas
1940	103.251	Toneladas		1988	940.000	Toneladas
1941	138.989	Toneladas		1989	997.693	Toneladas
1942	150.639	Toneladas		1990	1.131.869	Toneladas
1943	173.569	Toneladas		1991	1.262.847	Toneladas
1944	129.999	Toneladas		1992	974.888	Toneladas
1945	122.040	Toneladas		1994	1.033.417	Toneladas
1946	90.420	Toneladas		1995	981.488	Toneladas
1947	82.490	Toneladas		1996	1.067.054	Toneladas
1948	76.740	Toneladas		1997	1.160.468	Toneladas
1949	61.970	Toneladas		1998	180.428	Toneladas
1950	81.420	Toneladas		1999	340.291	Toneladas
1951	75.440	Toneladas		2000	260.777	Toneladas
1952	67.840	Toneladas		2001	419.517	Toneladas
1953	72.740	Toneladas		2002	321.685	Toneladas
1954	70.980	Toneladas				
1955	69.630	Toneladas				

Producción histórica acumulada 14.830.908 toneladas (e)

(a) Estimación mínima

(b) Estimación mínima

(c) Se ha considerado solamente la producción de la Mina "Loreto".

(d) Sin datos por no haberse registrado producción.

(e) Estimación mínima

Fuentes: O. Wenzel y E. González (1972), Secretaría Regional de Minería de Magallanes y propias del autor

b) Otros proyectos conocidos

Mientras el Proyecto Peckett se encontraba en su etapa de materialización, el gobierno regional de Magallanes consideraba la posibilidad de impulsar una iniciativa parecida, aunque de menor envergadura financiera y productiva, referida al yacimiento carbonífero de Dorotea, en Última Esperanza. Para ello se encomendó a la Secretaría Regional de Planificación la elaboración de un anteproyecto técnico. El mismo, una vez entregado, contemplaba la posibilidad de explotación con una producción de 280 toneladas por día y un total de hasta 84.000 toneladas de carbón extraído por año, en una modalidad de trabajo mecanizado y con dos turnos laborales. Su fundamento económico estaba en la capacidad de consumo eventual de combustible de un orden inicial de sobre 11.000 toneladas al año, destinadas a ser utilizadas en un 85% por consumidores de la zona rural de Última Esperanza y el resto por usuarios de Puerto Natales.

Era una proyección más que hipotética, utópica, pues la tendencia cultural de la población prefirió el empleo del gas natural extraído del yacimiento de Tranquilo, cuyo uso no demoró en generalizarse en Puerto Natales hasta tenerse una cobertura total, en tanto que los consumidores rurales prefirieron el uso de gas licuado para la satisfacción de sus necesidades domésticas o bien continuaron con el consumo de leña combustible. Así el ante-proyecto, fundado en una base tan endeble como irreal, acabó por ser olvidado.

Poco tiempo después, en 1986, comenzó a retomar vigencia la antigua iniciativa argentina de explotación de los mantos carboníferos de Dorotea por parte de YPF, ahora en una alternativa que suponía un acuerdo con COCAR S.A. y, por consecuencia, una eventual operación conjunta. Aunque efectivamente se sucedieron varias reuniones informativas y técnicas, el asunto marchó con extrema lentitud por tratarse de una materia que comprometía el interés de Chile y Argentina. Al fin, conjeturamos, la iniciativa quizá pudo resultar inviable y acabó por abandonarse. Si la conjetura no es válida, de cualquier manera el curso del tiempo la haría irrealizable, visto lo acontecido con la explotación del yacimiento de Río Turbio que durante el curso de los años de 1990 entró en una franca crisis productiva, agravada por problemas financieros que condujeron finalmente a la privatización del ente estatal a cargo, y a una drástica reducción en la producción debida principalmente, al parecer, a una baja sostenida en la demanda.

En fecha reciente ha cobrado relevancia otro antiguo distrito carbonífero de Magallanes, como es la isla Riesco. Allí, tras el desarrollo de un plan se constató la existencia de reservas de gran magnitud, con una potencia inferida del orden de 3.200.000.000 de toneladas, mantos situados en el área de la estancia "Invierno", hacia la zona oriental de dicha isla.

Tal evidencia despertó el interés de empresarios privados y así ha sido como la Corporación de Fomento de la Producción, dueña de la propiedad minera correspondiente, ha arrendado a comienzo de 2003 la concesión correspondiente a la Estancia "Invierno" a la Sociedad Inmobiliaria, Agrícola, Industrial y Comercial Vicente S. A., participando además en el proyecto INGESUR y otros empresarios vinculados con el yacimiento de Catamatún.

De acuerdo con lo informado por algunos medios de prensa santiaguinos (*Estrategia, La Tercera*), la empresa adjudicataria realizará durante los primeros seis meses

diversos estudios geológicos para confirmar las reservas de mineral, que se estiman serían de unos 670.000.000 de toneladas de carbón, 280.000.000 de las cuales corresponden a la categoría de reservas probadas y el resto a la de probables. El proyecto, de resultar satisfactoria aquella operación, contempla la explotación del yacimiento con una producción y venta tentativas de 400.000 toneladas de mineral al año para el mercado nacional, con el empleo de tecnología avanzada y la contratación de unos cincuenta puestos de trabajo directo y una cifra superior de empleo indirecto. Para ello, uno de los problemas que habrá que resolver previamente será el de transporte del carbón extraído, para cuya solución se consideran diferentes alternativas.

VI. CONCLUSIÓN

De la manera vista se brinda una información, tan completa como ha sido posible, sobre lo acontecido con la explotación carbonífera en Magallanes desde 1869 hasta el presente, en sus dos fases, la histórica que en cierto modo culminó en 1980 y la más reciente y moderna en actual desarrollo. En conjunto durante ambas se ha acumulado una producción histórica de carbón superior a 15.000.000 de toneladas, cuatro quintas partes de ella a contar de 1983.

La continuidad de la operación del yacimiento Peckett y el interés constatado para el de estancia “Invierno” permiten suponer una reactivación en el corto plazo para la producción carbonífera magallánica. Pero, sin duda alguna, sus perspectivas de desarrollo más espectacular para el porvenir están cifradas en el progreso de la tecnología de modo tal que resulte económicamente viable el uso del carbón, ya no como combustible, sino como materia prima para el proceso industrial de hidrogenización, base a su vez para la actividad productiva carboquímica.

Si así en efecto pudiera llegar a suceder, en el mineral descubierto en las playas del Estrecho hace más de cuatro siglos y visto como *pedra negra que, echada al fuego, arde como haceyte...* podría fundarse uno de los pilares del progreso general de Magallanes durante el transcurso del siglo XXI.

FUENTES DE CONSULTA

a) Fuentes inéditas

Cocar S. A. *El proyecto de carbones de Peckett. Magallanes, Chile*. Santiago, sin fecha.

Secretaría Regional de Minería Estadísticas mineras y papeles varios. Punta Arenas.

Wenzel, Osvaldo y Eduardo González P. *Proyecto Prospección Carbones de Magallanes*. Empresa Nacional del Petróleo. Punta Arenas, 1972.

b) Impresas

Busolich, Francisco 2003 *Rescate y difusión del patrimonio Histórico, Cultural y Paisajístico de Última Esperanza*. Punta Arenas.

- Cerón, Marta y Otros 1944 *Magallanes en su primer centenario*. Punta Arenas.
- Lambert, Charles 1883 *The voyage of the "Wanderer"*. MacMillan and Co. London.
- Latorre, Juan José 1878 Diario de la corbeta de la República "Magallanes", llevado por su comandante, el capitán graduado de fragata don ... en octubre i noviembre de 1877. *Anales de la Universidad de Chile*, tomo LIII, 481-577. Santiago.
- Martinic B. Mateo 1972 *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle*. Editorial Francisco de Aguirre. Santiago-Buenos Aires.
- Martinic B. Mateo 1980 *La Tierra de los Fuegos*. Municipalidad de Porvenir. Punta Arenas.
- Martinic B. Mateo 1985 *Última Esperanza en el tiempo*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- Martinic B. Mateo 1988 *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898*. Edición del autor. Punta Arenas.
- Martinic B. Mateo 1992 *Historia de la Región Magallánica*. Edición del autor. Santiago.
- Martinic B. Mateo, Alfredo Prieto, Manuel Arroyo y Rodrigo Cárdenas 2002. *Río Verde, su historia y su gente*. Municipalidad de Río Verde. Punta Arenas.
- Navarro Avaria, Lautaro 1908 *Censo Jeneral Del Territorio De Magallanes*, Tomo II.
- Noriega, Guillermo 1984 Propiedades y características de los carbones Chilenos. En *Primer Seminario de Carbones Chilenos*. Universidad de Magallanes, Facultad de Ingeniería. Punta Arenas.
- Pedrals, Juan 1990 *Energía 1979-1990*. Fundación BHC para el Desarrollo. Santiago.
- Swett, Ricardo 1924 *Guía Marítima de Chile 1923-1924*. Valparaíso.
- Vivallo, Waldo P., Moyra Gardeweg, Andrés H. Tassara, Juan C. M. Zanettini, Marcelo J. Márquez y Rafael A. González 1999 *Mapa de Recursos Minerales del área fronteriza argentino-chilena entre los 34 y 56°S*. Servicio Nacional de Geología y Minería. Publicación Geológica Multinacional N° 1. Santiago.
- Zorrilla, Manuel 1925 *Magallanes en 1925*. Punta Arenas.
- Diario "El Magallanes" Ediciones completas 1930-1955; Diario "La Prensa Austral", Punta Arenas, ediciones varias años 1960 a 2003.



Zona carbonífera de Magallanes

Fecha de recepción: diciembre de 2003.

Fecha de publicación: junio de 2004.