

MATEO MARTINIC B.*

FERROCARRILES EN LA ZONA AUSTRAL DE CHILE, 1869-1973

En este artículo se entrega una visión completa acerca de los ferrocarriles construidos y explotados en la región austral de Chile y se ofrece asimismo una explicación sobre su modesta expresión histórica, cosa notable en un territorio como la Patagonia chilena en cuya colonización y desarrollo ulterior fue importante la utilización de la tecnología industrial moderna. Se dan a conocer también algunas interesantes iniciativas ferrocarrileras que no llegaron a materializarse.

Palabras clave: Transporte, ferrocarriles, Patagonia Chilena, tecnología industrial.

In spite of the important development in Chilean Patagonia between circa 1870 and 1973, particularly in the old Magellan Territory, an almost surprising fact was that in between many incorporated industrial technology the railroad, a paradigm of modernity, had a scarce representation.

In this paper, a complete review about railroads settled and exploited in southernmost Chile is done and a explanation of its modest expression and some interesting projects that never became materialized which explains the emptiness in the historical information on the subject.

Key words: Transport, railroad, Chilean Patagonia, industrial technology.

INTRODUCCIÓN

La precaria situación por la que pasaba el establecimiento de Punta Arenas al promediar la década de 1860 debido a la condición inconveniente de lugar de relegación y castigo para presidiarios que mantenía desde años antes y la falta de estímulos para llevar adelante alguna iniciativa de fomento que permitiera mutar el estado de cosas, movió al gobernador de la Colonia de Magallanes Damián Riobó a considerar la conveniencia de la explotación del yacimiento de lignito que se sitúa al oeste de Punta Arenas, en el interior del valle entonces conocido como "del río Carbón", como una fuente de actividad económica que sirviera de estímulo para el desarrollo colonial, justamente cuando se conocía el interés de algunos empresarios en Gran Bretaña que planeaban el establecimiento de un servicio regular de

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

navegación a vapor entre Europa y la costa oriental del Pacífico por la vía del estrecho de Magallanes (Martinic 1998, 1992 y 2004).

Fue así que en el curso de 1866 Riobó propuso al Supremo Gobierno la conveniencia de construir una línea de ferrocarril que uniera la rada de Punta Arenas con el yacimiento carbonífero, de modo de permitir la extracción del mineral y su traslado a la playa del puerto para su ulterior oferta y venta a las naves que recalaran en la colonia¹. Aunque, como ocurriera con otras sugerencias y propuestas de ese tiempo, la indicación no tuvo acogida, la de Riobó merece ser consignada para la historia como la primera referida a la construcción de un camino de hierro en la parte austral de América.

Al cabo de algunos años la iniciativa pudo materializarse y se inició de esa manera el historial particular de la actividad ferroviaria que registraría contadas expresiones de carácter menor en cuanto a envergadura, comparado con lo acontecido en otras regiones de Chile, y ello, paradójicamente, en un territorio en el que de manera coetánea se generó y desarrolló un impresionante desenvolvimiento productivo que permitió situar a Magallanes en un rango de progreso general por cierto notable, con una beneficiosa influencia hegemónica sobre toda la gran región meridional del continente.

Si bien las manifestaciones conocidas del género fueron de menor significación, no faltaron algunas propuestas de interés que sensiblemente no llegaron a fructificar y sobre las que también se da cuenta para el registro de la historia ferroviaria chilena.

El propósito de esta monografía es el de dar cuenta sucinta de lo acontecido a lo largo de poco más de un siglo, entre 1869 y 1973, entregando toda la información que ha sido posible compulsar sobre la materia, en buena parte dispersa o casi perdida, con el fin de llenar los vacíos y rectificar algunas informaciones erradas que se advierten en algunas publicaciones que se han ocupado de la misma.

I. FERROCARRILES CONSTRUIDOS Y EN EXPLOTACIÓN

1. *Ferrocarril de la Mina Loreto (1869-1902)*

Con la llegada en febrero de 1868 del sucesor de Riobó en la gobernación colonial, el capitán de corbeta Oscar Viel, de la Armada de Chile, cuyo nombramiento resultaría acertado y feliz por donde se le mirara, se inició la colonización propiamente tal y con ella se encontró el rumbo definitivo y conveniente, camino del progreso, para el antiguo precario establecimiento nacional de la Patagonia. Factores determinantes en lo que devino un cambio de significación histórica fueron las medidas legales y administrativas que concedieron facilidades para la inmigración y radicación de colonos, la instalación de un sistema de libertad aduanera y la habilitación de Punta Arenas como puerto menor para la operación comercial, visto el próximo

¹ Oficio 95 de 20 de octubre de 1866 al Ministro del Interior. En volumen *Correspondencia Ministerio del Interior. Gobernación de Magallanes. Años 1859-1866*. Archivo Nacional, Santiago.

inicio de la navegación interoceánica regular entre Europa y la costa sudoriental americana. Estas medidas, además de la designación gubernativa mencionada y otras concurrentes derivadas, configuraron todo un contexto de fomento que hizo posible un proceso de desenvolvimiento económico y social incipiente, pero sostenido, sobre cuya base se encarrilaría el desarrollo generalizado en los años venideros.

Animoso y creativo, Viel no tardó en impulsar la explotación del yacimiento del río del Carbón, encontrando en Ramón H. Rojas, un empresario chileno que obtuvo la concesión minera en enero de 1869, a la persona que parecía apropiada para el objeto y que no demoró en dar principio a los trabajos de habilitación y preparación de lo necesario para la subsecuente actividad extractiva de carbón. Ello incluyó el diseño y trazado de una línea de ferrocarril entre la mina y el puerto de Punta Arenas. El apoyo de Viel fue decisivo en este último aspecto pues vista la lentitud del concesionario, por una parte, y el apuro que había en que la Colonia exhibiera una fuente de producción económica interesante, por otra, puso a disposición de aquel a un grupo de presidiarios para que realizaran los trabajos de despeje del terreno boscoso por el que pasaría la vía, la elaboración de los durmientes necesarios y el tendido de los rieles.

Así la obra pudo iniciarse y avanzar laboriosamente, a pesar de la falta de experticia de la gente ocupada. Para octubre de 1869 el gobernador Viel podía informar a Miguel Luis Amunátegui, ilustre hombre público de la época, “que el camino de fierro, que aunque de sangre por ahora, se halla bastante adelantado i creo que para fines de Diciembre podrá dar carbón a los buques que lo necesitan”². En efecto así se hizo, con gran satisfacción del mandatario.

Pero este ferrocarril de tiro animal exigía ser instalado en forma para ser utilizado con la tracción mecánica a vapor, según se había previsto desde un comienzo. Esta fue la faena asumida hacia 1874 por el ingeniero José Clemente Castro, hombre entendido al parecer. Bajo su dirección se repararon las primeras tres millas construidas y se prolongó la vía férrea por otras cuatro hasta enterar el total de siete que completó el tendido, de acuerdo con lo informado por el gobernador Diego Dublé Almeida al Ministro de Relaciones Exteriores y Colonización, por nota de 26 de diciembre de 1874, adelantando que la obra quedaría terminada en tres semanas³.

En su recorrido a través de la aldea, que más no era la Punta Arenas de la época, la vía férrea se iniciaba en la playa del puerto, donde se había construido un muelle de embarque para el caso, y proseguía calle de Coquimbo arriba por unos 300 metros hasta la de Aconcagua, continuando por la misma hacia el norte en otros 200 metros para doblar luego hacia el poniente bordeando la plaza Muñoz Gamero y seguir por la calle de Santiago hasta la de Talca, en 100 metros y en seguida otros 200 nuevamente hacia el norte y doblar entonces hacia el poniente siguiendo la llamada avenida de la Patagonia valle adentro del río de las Minas (así se había renombrado el antiguo del Carbón tras el hallazgo de oro en sus arenas), hasta el yacimiento carbonífero. Después se construyó una variante

² Carta de 15 de octubre de 1869, en *Copiador de Cartas de Oscar Viel*, Archivo del autor.

³ *Correspondencia “Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75”*, Archivo Ministerio de RR.EE., Santiago.

que orillaba el recinto poblado pasando por la avenida Colón hasta la calle de Ñuble y de allí cruzando un terreno vegoso entonces no edificado alcanzaba la costa. Hay dos documentos que testimonian este trazado, uno fotográfico en que se muestra la plaza Muñoz Gamero hacia 1880-81 con la vía férrea en primer plano, y el mapa *Sandy Point Road* levantado en 1883 por oficiales del buque de S.M.B. *Sylvia*, y que dimos a conocer por vez primera años atrás (Martinic 1980 y 1988)⁴.

Pese a todo el esfuerzo desplegado y a las esperanzas puestas por la autoridad en el carbón como fuente segura de prosperidad económica para la Colonia de Magallanes, la baja calidad del mineral extraído motivó el rechazo de los capitanes mercantes y la explotación debió ser paralizada pasada la mitad de los años de 1870 (Martinic, 2004). Las instalaciones y equipos, así como dos locomotoras y carros acabaron abandonados y a merced de terceros, además de sufrir el deterioro propio de la incuria.

El ingeniero Alejandro Bertrand que visitó Punta Arenas a comienzos de 1885, recorrió el valle del río de las Minas, dejando el siguiente testimonio de su observación: “Seguimos la línea férrea que, orillando el río, va desde la población hasta las minas de carbón. Esta línea fue construida por la Sociedad Carbonífera de Punta Arenas, la cual fracasó y dejó abandonados las minas i todos los útiles”.

“Hasta el aserradero fiscal, distante unos 4 quilómetros de la colonia, la línea se encuentra todavía en regular estado, sin interrupciones al menos, las que se presentan después en diversas partes. Cerca de ella se encuentran algunos montones de rieles sin uso. Llama la atención el hecho de que se ha colocado en ella rieles de dos secciones mui distintas”⁵. De aquí se infiere que como obra, la misma dejaba que desear en cuanto a su calidad técnica, además de estar en parte inutilizada por razón del daño sufrido.

Otro testigo, ahora el doctor Lautaro Navarro Avaria, que llegó a Punta Arenas hacia fines de los años de 1880, pudo conocer lo que quedaba de aquel primer ferrocarril años después de su paralización: “Recordamos haber visto hasta 1889 o 1890, escribiría, dos locomotoras semi tumbadas, a toda intemperie, de las cuales solo se pudo aprovechar las calderas, [...] i la línea férrea enteramente destruida”⁶. En el Archivo Fotográfico del Centro de Estudios del Hombre Austral se conserva un álbum de fotografías tomadas en los años de 1880 y 1890 por Rodolfo Stubenrauch, en el que se incluye una pequeña que muestra una de esas locomotoras. Una observación detenida permite apreciar que eran máquinas de tamaño mediano o intermedio, comparadas con otras que posteriormente arribaron a Magallanes.

De la forma vista concluyó ese primer ensayo ferroviario. Pero la explotación carbonífera volvió a reactivarse a contar de 1896-97, una vez que el empresario y capitalista chileno Agustín Ross adquirió las antiguas pertenencias de la *Sociedad*

⁴ Véase nuestra obra *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898*, Punta Arenas, 1988, las páginas 200 y 224, respectivamente.

⁵ “Memoria sobre la Rejión Central de las Tierras Magallánicas”. En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XI: 205-343, Santiago, 1886, 215.

⁶ *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes* (Punta Arenas, 1908), tomo II, 134.

Carbonífera de Magallanes. Sobre esa base se iniciaron las faenas para volver a poner en explotación el yacimiento al que se le dio el nombre de *Mina Loreto* (Martinic, 2004).

La inversión financiera, ciertamente cuantiosa, comprendió en lo que interesa la reconstrucción de la vía férrea para hacer posible el transporte del mineral desde el yacimiento hasta el puerto. Una ley promulgada el 18 de diciembre de 1900 le concedió la autorización a Ross 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 0-4-2T, con un peso de 28.000 libras (aproximadamente 12,7 toneladas) cada una. La primera que arribó, bautizada “Loreto”, poseía un estanque lateral y cilindros de 9 por 14 pulgadas, según el catálogo BLW, y descrita como perteneciente a la clase 6-11 1/3C N° 47 construida en febrero de 1901, con combustión a carbón (lignito), Baldwin N° 18510. La otra, arribada con posterioridad y nombrada “Punta Arenas”, era de la clase 6-16 1/3C N° 59, fabricada en diciembre de 1906, con combustión a lignito, Baldwin N° 29719⁷. El servicio de transporte se inició con un tren que incluía un coche de pasajeros y vagones de carga.

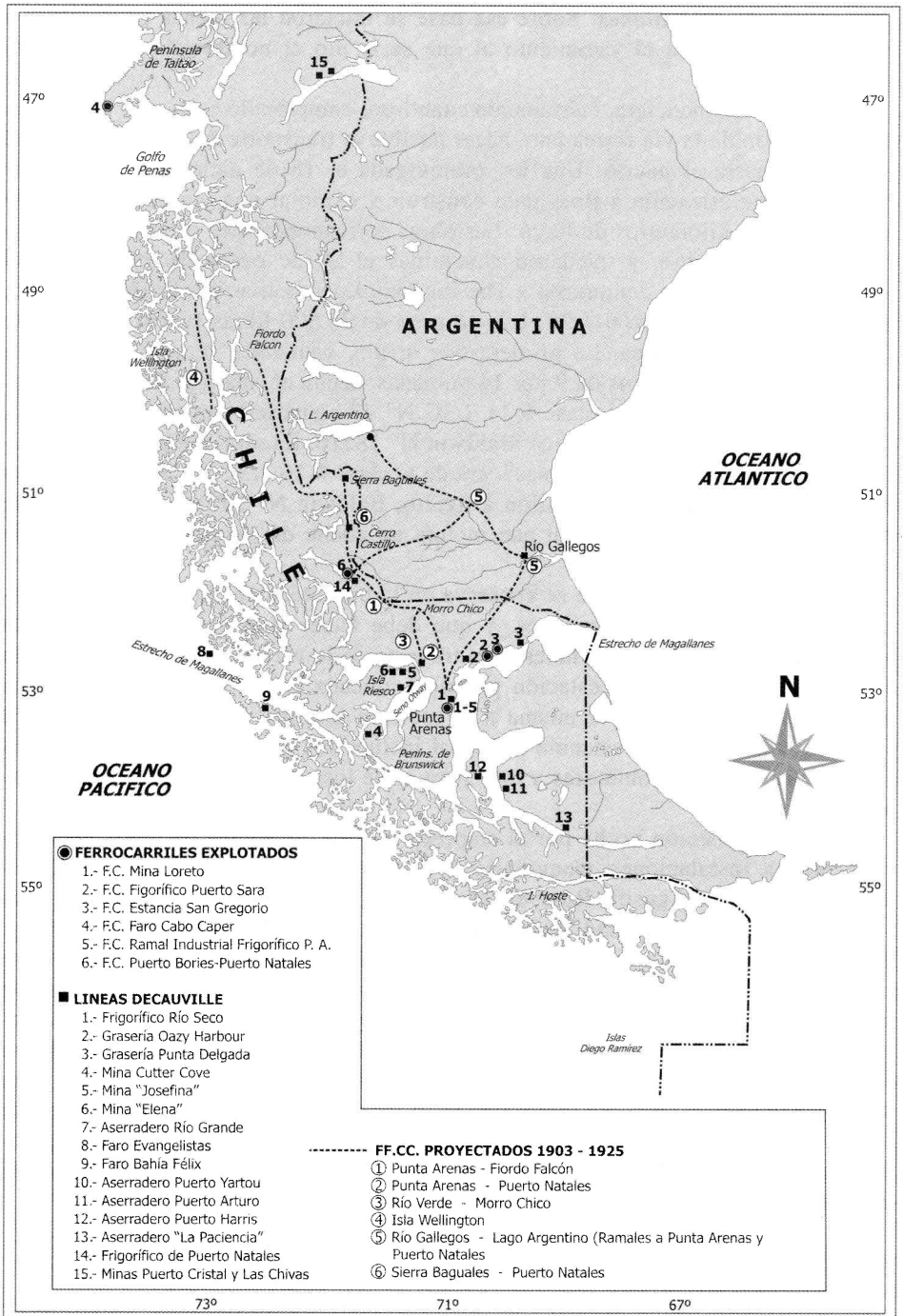
Un plano heliográfico que se conserva en la biblioteca del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, y que debe haber sido elaborado durante la primera década del siglo XX muestra el trayecto de la vía férrea, con un desarrollo de 2,5 kilómetros entre la estación principal ubicada en los extramuros de Punta Arenas y otros 6,5 desde la misma a la estación terminal de la Mina Loreto. El conjunto edificado de la estación principal incluía dos galpones, uno para el estacionamiento de las locomotoras y otro para el de los carros, además de una maestranza⁸.

Tras la adquisición hecha por el empresario José Menéndez de todos los derechos, bienes, instalaciones, maquinarias y demás que integraban el patrimonio minero-industrial de Agustín Ross en Magallanes, aquel traspasó el dominio a su sucesora mercantil Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety. Bajo esta nueva razón social y administración se incrementó el material ferroviario con la compra de otras dos locomotoras y más carros de arrastre y de pasajeros. De aquellas una recibió el nombre de “Magallanes” y la otra el de “Chile”; sus características técnicas eran las siguientes: clase 6-16 1/3C N° 67, construida en febrero de 1917, combustión a carbón liviano, Baldwin N° 44824⁹. Estas locomotoras eran de mayor tamaño y peso (44.000 libras = 20 toneladas cada una), con cilindros de 11 por 16 pulgadas y ruedas con diámetro de 37 pulgadas. Por otra parte, comparadas con las antiguas, las nuevas locomotoras tenían las calderas y los estanques más altos, y sus chimeneas eran más cortas y más anchas.

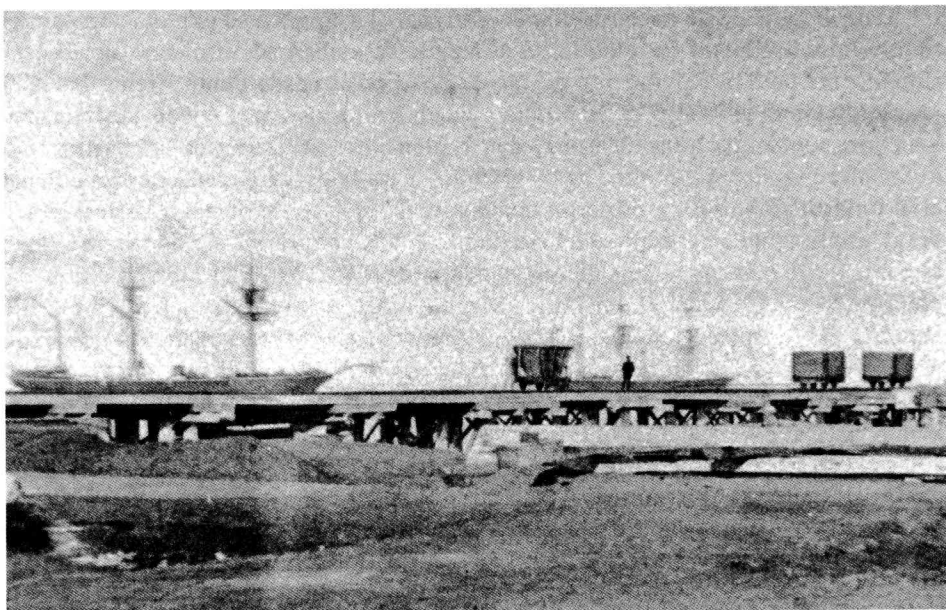
⁷ Martin Coombs, www.ferrocarrilesnelconosur.org.uk.

⁸ *Plano General de las propiedades, concesiones i ferrocarril de la Empresa Mina Loreto*. Propiedad de A. Ross. No hay referencias de autor y fecha.

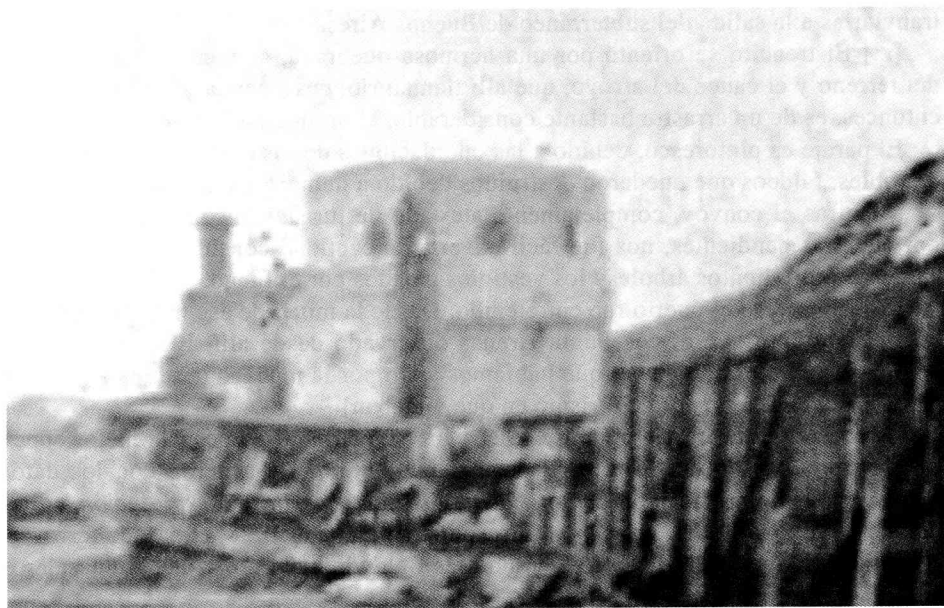
⁹ M. Coombs, id.



Ferrocarriles en la zona austral de Chile 1869-1973



Vista del muelle de la Sociedad Carbonífera de Magallanes, Punta Arenas. Pueden observarse los vagones del ferrocarril de sangre (1874).



Una de las locomotoras del ferrocarril carbonífero de Punta Arenas. Fotografía del año 1889.

Aunque la razón de construcción del ferrocarril estuvo en su explotación para el transporte del mineral extraído hasta el muelle de embarque, el mismo sirvió ocasionalmente para el movimiento de cargas de terceros desde Punta Arenas hacia el interior y también dentro de la propia ciudad. Entre los casos deben mencionarse los correspondientes a las tuberías y demás elementos utilizados en la construcción de la aducción del servicio de agua potable y para la descarga del correspondiente al alcantarillado (1906) y posteriormente para el traslado de piezas y partes de una draga aurífera que se instaló en el río de las Minas por esa misma época, así como el equipo y demás elementos de una sonda de perforación en un tiempo en que se creía en la posibilidad de encontrar yacimientos de hidrocarburos en ese valle fluvial (1912). Desde temprana época, asimismo, el tren carbonero fue utilizado por el vecindario de Punta Arenas en recorridos de entretenimiento, por lo común en días feriados y de fines de semana, así como por viajeros y turistas que deseaban conocer los parajes naturales del oeste de Punta Arenas y, al mismo tiempo, la actividad de la Mina Loreto.

Un testimonio sobre uno de estos viajes lo dejaría más tarde un turista argentino que visitó la capital magallánica en 1927 ó 1928 y participó en una excursión de placer y conocimiento en el ferrocarril de la Mina Loreto.

“La caravana de turistas se dirigió al punto de arranque del trencito a vapor. Resultó una nota pintoresca y muy atrayente para la mayoría de los moradores de las casas, comprendidas en las calles recorridas, la que ofrecimos los viajeros.

[...] Los tres coches improvisados para pasajeros, especie de vagones-jaulas, con asiento de madera, fueron tomados por asalto por los excursionistas, semejándose a lo que acaece a determinadas horas de la tarde, con las combinaciones tranviarias a la salida del subterráneo de Buenos Aires.

[...] El trencito se orientó por una hermosa quebrada, siguiendo la sinuosidad del terreno y el cauce del arroyo, que allí llaman río, cuyo caudal de agua limitado entonces, es de un arrastre bastante considerable, al producirse los deshielos.

El paraje es pintoresco, debido a las ondulaciones de los cerros otrora cubiertos de robles, faldeos que quedaron destruidos debido a numerosos incendios.

Mientras el convoy, completamente atestado de turistas, avanzó fatigosamente por aquellas pendientes, nos fue fácil advertir la cantidad considerable de troncos caídos de corpulentos árboles y los vestigios dejados por el fuego.

[...] El regreso al puerto fue entretenido. Desde la mitad de ese trayecto, presentóse el conjunto que ofrece Punta Arenas observado desde allí. El cuadro se nos antojó más interesante que el que habíamos visto por la mañana desde a bordo [del Cap Norte, el gran vapor de turismo en que viajaban]¹⁰.

Las décadas que corrieron entre 1921 y 1940 fueron, al parecer, la mejor época para el movimiento del ferrocarril de la Mina Loreto. De acuerdo con los datos contenidos en la publicación *Estadística de los Ferrocarriles en explotación*, editada por el Ministerio de Fomento y correspondiente al año 1928, el parque ferroviario estaba compuesto por cuatro locomotoras Baldwin, cuatro carros para pasajeros

¹⁰ Adrián Patroni, *Bellezas del Sur Argentino. Un crucero a los Canales Fueguinos*, Compañía Impresora Argentina, Buenos Aires, 1928, 123 a 129. Hay tres fotografías del tren con pasajeros.

(según otra fuente estos eran diez para 1924-25), y 44 carros especiales, o sea, 31 cerrados o “cajones” y 13 planos. En cuanto al número de pasajeros transportados, el mismo fue variable, alcanzándose un pico máximo de 18.784 personas en 1938¹¹.

Durante ese lapso el promedio anual de carga transportada debió situarse en alrededor de 30.000/35.000 toneladas, de las que seis quintas partes correspondieron a carbón extraído del yacimiento y el resto a carga general (vigas y postes de madera, petróleo, cemento, animales en pie y abastecimientos varios).

La operación ferroviaria se desarrolló con relativa normalidad durante el período de que se trata, habiéndose registrado escasos accidentes, en su mayoría menores, excepción hecha de un descarrilamiento ocurrido en 1922, en que perdió la vida uno de los empleados del ferrocarril.

Al llegar a los años de 1940 la Sociedad Menéndez Behety, propietaria minera y concesionaria de la explotación ferroviaria, se encontró con dificultades para dar cumplimiento a 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 por el que la misma atravesaba una parte de la ciudad (otro tramo ya había debido ser levantado en 1928), lo que se cumplió en febrero de 1948.

En estas circunstancias, el directorio de la Sociedad Menéndez Behety optó por arrendar la explotación carbonífera al Sindicato Industrial Mina Loreto (1946), experiencia que resultó un fracaso al cabo de dos años de inadecuada gestión operativa. Así las cosas, la explotación retornó a las manos empresariales en un tiempo en que la producción carbonífera magallánica se hallaba en franco decrecimiento por razones de pérdida de mercado, circunstancia que hacía poco o nada rentable la explotación (Martinic 2004). En esa circunstancia la Sociedad Menéndez Behety decidió abandonar definitivamente el negocio y arrendó a un tercero la concesión minera. Simultáneamente optó por deshacerse de sus instalaciones y decidió paralizar la operación del ferrocarril carbonero.

Así entonces la vía férrea y el equipo cayeron en desuso, levantándose entre 1948 y 1950 los rieles de aquella y se enajenó el equipo incluyendo las locomotoras a distintos interesados, en su mayoría compradores de chatarra para su ulterior venta a fundiciones de la zona central de Chile¹².

¹¹ Huidobro Díaz, *Nuestros Ferrocarriles*, Santiago, 1939, citado por Allen Morrison en *The Tranways of Chile*, New York, 1922.

¹² Los terrenos fiscales en que se encontraban las pertenencias carboníferas fueron incluidos en la Reserva Forestal Magallanes, hoy bajo la tuición legal de la Corporación Nacional Forestal. Actualmente y en un plan que considera su puesta en valor desde el punto de vista natural y patrimonial con miras al uso turístico, dicha entidad ha adjudicado el manejo operativo sobre parte de la Reserva a un empresario privado que entre otros aspectos planea la reconstrucción parcial del antiguo ferrocarril.

2. Ferrocarril del Frigorífico de Puerto Sara (1908)

La segunda vía construida en el antiguo Territorio de Magallanes fue la correspondiente al ferrocarril económico (así se denominaba al parecer en la época a los de trayecto breve), puesto en servicio por la Compañía Frigorífica de la Patagonia como parte del complejo de instalaciones de la planta industrial levantada en Puerto Sara (Bahía San Gregorio), cuyas actividades productivas se iniciaron en 1908.

El carril, con trocha de un metro, unía las cámaras de frío con el muelle de embarque, largo de 500 metros, en una vía de doble recorrido que con sus ramales menores alcanzaba un desarrollo total no inferior a un kilómetro y medio, según puede observarse en una fotografía que se conserva en el Archivo Fotográfico del Centro de Estudios del Hombre Austral.

La locomotora poseía una caldera de 10 HP de fuerza y era del tipo 0-4-OT, fabricada por Orenstein & Koppel (N° 4975 con año de fabricación 1906). La procedencia alemana se confirma con el texto de una pequeña placa ovalada que se halla en el extremo de la caldera, en la parte inferior de la cabina, en que se leen con alguna dificultad las palabras *Hadrigstar* o *Hedrigster* y bajo el signo de una flecha, *Wasserstand*, posiblemente el lugar de fabricación. Esta locomotora que por lo demás tiene gran semejanza con la nombrada "Valdés Vergara" de Puerto Bories a la que se hace reverencia más adelante, se conserva en el frontis del Liceo Industrial de Punta Arenas y es la misma que muestra la ilustración contenida en el número 69 de la *Revista Menéndez Behety* (septiembre de 1929), en su página 24. El tren se completaba con una cantidad indeterminada de carros planos en los que se transportaban las reses congeladas y otros productos y conservas elaboradas en la planta, que eran exportados a Gran Bretaña.

El ferrocarril de Puerto Sara se mantuvo en actividad hasta el año 1953.

3. Ferrocarril de la Estancia San Gregorio (ca. 1910)

La estancia San Gregorio, el primer gran establecimiento de crianza ovejera surgido en la Patagonia, fue adquirida por el pionero José Menéndez en 1882 y explotada bajo arrendamiento al Fisco hasta 1903, año en que tras la subasta de terrenos rurales pasó a ser de su propiedad. Es de suponer que una vez adquirida esta calidad, el ganadero propietario se decidió a renovar las instalaciones del establecimiento y a ampliar considerablemente el patrimonio edificado, tal como lo exigía su importancia y según se ha conocido hasta el presente. Entre esas inversiones debió contemplarse el tendido de una vía férrea de trocha de un metro, desde el gran galpón de esquila hasta el puerto de embarque de la estancia, situado aproximadamente a unos dos kilómetros hacia el noreste del casco, al oriente de punta Valle. Así se rectifica la información que da como trayecto el que mediaba entre el casco de la estancia y puerto Sara, situado unos diez kilómetros hacia el suroeste (Simms 2002: 63).

Así pudo operar el ferrocarril económico compuesto por una locomotora del tipo 0-4-OT, marca Hanomag N° 4567 del año 1910, fabricada por *Hannoverische Maschinenbau* de Hannover, Alemania, y un lote de carros planos sobre los que se

transportaban los fardos de lana y de cueros producidos anualmente en la estancia, además de otros productos, generalmente insumos, recibidos desde Punta Arenas. La locomotora fue bautizada con el nombre de "María" en homenaje a la esposa del pionero fundador, doña María Behety de Menéndez, y se conserva desde 1973 en el Museo del Recuerdo del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas. Su caldera original le fue cambiada en 1926. Hacia 1944 ó 1945 la locomotora a vapor fundadora fue reemplazada por una máquina de tipo diésel, fabricada por Drewry en 1944, con el número de orden 2203 (Baguley N° 2206)¹³, que se exhibe en el mismo museo.

Se ignora con certeza la época hasta la que corrió este ferrocarril económico, pero debe suponerse que no debió ser mucho más allá de 1950.

4. *Ferrocarril del Cabo Raper (ca.1912)*

Como parte del importante esfuerzo de mejoramiento de la señalización marítima del litoral nacional a fin de brindar las mejores condiciones de seguridad a la navegación por aguas de la República, el gobierno de Chile encomendó en 1900 al ingeniero escocés George Slight el proyecto de diseño arquitectónico y de construcción de un faro que debía erigirse en el cabo Raper, en el istmo de la subpenínsula de Tres Montes, parte de la mayor de Taitao.

La sola ubicación elegida, zona de topografía quebrada y con condiciones normales de clima de conocida inclemencia por su rudeza, supusieron desde un principio enormes dificultades para la obra. El acceso difícil en toda estación, las dificultades de abastecimiento, la inhospitalidad del lugar para la vida de los trabajadores, el agobiante aislamiento en que allí debían estar, en fin, dificultaron en extremo el curso de los trabajos iniciados en septiembre del año indicado, los retrasaron y condujeron a su paralización temporal. Solo la constancia y la energía desplegadas por Slight permitieron que la obra prosiguiera de modo más regular a contar de 1910.

Llegar al sitio donde debía alzarse el faro con los materiales de construcción supuso otro desafío formidable, que exigió un prolongado y harto sacrificado esfuerzo de ingenio, técnica y laboriosidad que tomó casi tres años, pues para ello fue necesario tender 7,5 kilómetros de vía férrea afirmada sobre estructuras soportantes a modo de puentes, con pilares de concreto hasta dieciocho metros de altura y con una plataforma de madera sobre la que se fijaron los raíles. Por la línea de trocha angosta (0,60 m), comenzó a correr una locomotora a vapor liviana que tanto pudo ser una Koppel 0-4-0T o bien la máquina O & K (Orenstein & Koppel) de la misma clase N° 4975 que fue enviada en 1912 a la Gobernación Marítima de Punta Arenas. Era característica su chimenea casi cónica invertida de ancha boca (contrachispas) diseñada para el uso de leña combustible¹⁴. Esta máquina tiraba de un convoy formado por cuatro carros de volteo y tres carros planos de metro y medio de plataforma.

¹³ Coombs, citado.

¹⁴ Antecedentes debidos a la gentileza del ingeniero señor George A. Slight.



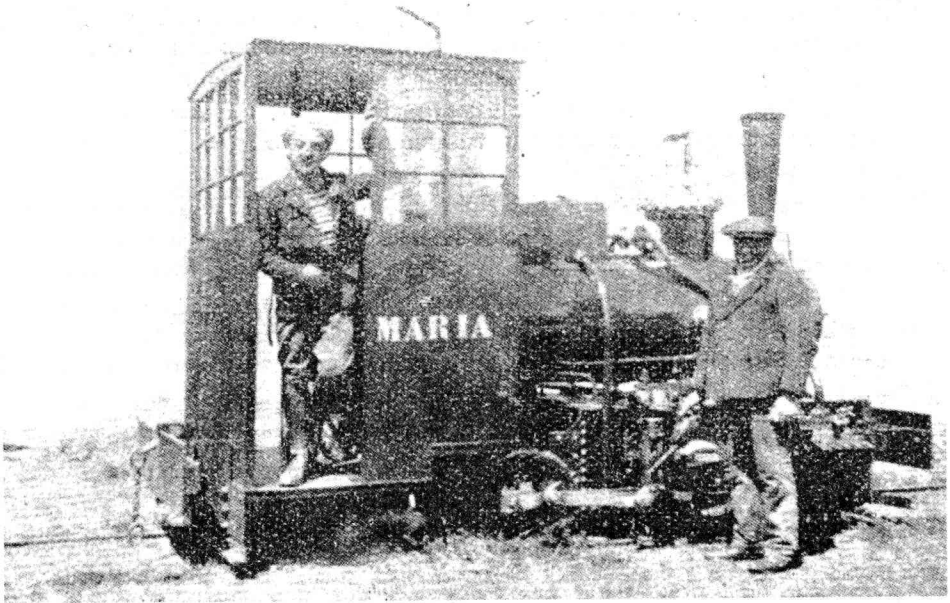
*Ferrocarril de la mina Loreto transportando pasajeros.
Fotografía del año 1918.*



*Ferrocarril de la mina Loreto transportando carbón.
Fotografía hacia 1930.*



*Ferrocarril económico del frigorífico de Puerto Sara.
Fotografía hacia 1930.*



*Locomotora "María" del ferrocarril económico de la estancia San Gregorio.
Fotografía hacia 1930.*

Con este sistema de transporte pudo realizarse el traslado del personal y los materiales desde el campamento base situado en Puerto Slight (fiordo Hoppner) hasta el lugar de la construcción, faena que se concluyó en noviembre de 1913. Con posterioridad, el ferrocarril continuó en servicio para el abastecimiento normal del faro hasta el año 1921, cuando la locomotora se averió sin que fuera posible repararla.

Fue este el único caso histórico en el que el tendido y operación de un ferrocarril liviano fue condición obligada para ejecutar una obra de importancia, sirviendo ulteriormente para otro fin de utilidad. Por otra parte, esta instalación mecánica fue la única del género conocida para el antiguo territorio de Aysén. Valorizando aquella circunstancia, la Dirección del Territorio Marítimo planeó en 1974 el desarme del ferrocarril del cabo Raper para su rearme en el recinto del faro de Punta Angeles, decisión que nunca se materializó¹⁵.

5. *Ferrocarril del Frigorífico Hoeneisen, Punta Arenas (ca. 1913)*

Juan Hoeneisen, de origen suizo, fue un notable empresario industrial de Magallanes en los comienzos del siglo XX. A su visión y empuje se debieron diferentes iniciativas en el rubro de la fabricación de alimentos y otros productos derivados de la ganadería lanar. Entre ellos estuvo la instalación durante los primeros años de la década de 1910, al parecer, de un establecimiento de grasería en los extramuros de Punta Arenas, hacia el norte de la misma, que en su desarrollo llegó a ser un complejo industrial integrado por un frigorífico, fábrica de alimentos cárneos, otra de sebo y jabón y otros subproductos de la ganadería, una fábrica de ladrillos, un aserradero, una carpintería industrial y otros servicios. Esta gran actividad hizo que el negocio personal del empresario deviniera una entidad anónima, que comenzó a operar y girar en 1916 con el nombre de Sociedad Frigorífica de Punta Arenas, que funcionó de manera regular hasta 1923, luego que la industria se viera afectada por las consecuencias regionales sobrevinientes durante el transcurso de la primera postguerra mundial.

Pues bien, entre sus diferentes instalaciones se contaba un ferrocarril que hacía el servicio de transporte de los productos industriales y de los insumos para la actividad desde el centro de operación fabril hasta el puerto de Punta Arenas y viceversa. La vía, con trocha de un metro debió tener un desarrollo del orden de un kilómetro y medio, incluyendo los ramales interiores del recinto industrial, que partía desde el mismo y seguía hacia el sur hasta empalmar con el ferrocarril de la Mina Loreto en la estación principal del mismo, trayecto que configuró la actual calle Sargento Aldea del Barrio Arturo Prat de Punta Arenas, que incluso en su trazado conserva la curva inicial de la vía férrea¹⁶.

¹⁵ Antecedente debido a la gentileza de doña Carmen Slight O., quien además nos suministró varias fotografías que ilustran sobre el tren y la vía férrea.

¹⁶ En la mapoteca del Instituto de la Patagonia se conservan dos planos manuscritos hechos sobre tela, identificados con los nombres de "Chacras ex Ladouch" y "Chacras Meric y Siegers", escala 1:1000, sin fecha de ejecución. Ambos muestran dibujada en su parte inferior una línea férrea sobre la actual calle Sargento Aldea, con la leyenda *FERROCARRIL AL FRIGORÍFICO*.

El tren estaba formado por una locomotora liviana del tipo 0-4-0T cuyas características se desconocen pero que debiera suponerse eran semejantes a otras piezas de la especie, y a lo menos seis vagones cerrados, con una puerta lateral y tres carros planos para carga. El único registro fotográfico sobre este hasta ahora virtualmente ignorado ferrocarril se muestra en la página 71 del *Álbum Punta Arenas y Magallanes* de Carlos Foresti (Punta Arenas, 1920). No obstante lo acontecido con el complejo industrial de que formaba parte, el ferrocarril habría continuado en actividad con posterioridad a 1923 y hasta una época indeterminada de los años de 1930. Al parecer, según el testimonio fidedigno de antiguos vecinos que aún viven y que vieron el ferrocarril en movimiento¹⁷, el tren de Hoeneisen carecía de locomotora propia y el servicio de tracción se lo prestaba el ferrocarril Loreto, con cuyas vías empalmaba el ramal ferroindustrial de que se trata en su estación principal en los extramuros de Punta Arenas. Para el efecto se utilizaba una de las dos locomotoras Baldwin, más antiguas y de menor tamaño, a las que se ha hecho referencia anterior. Esta información hace perfectamente explicable la ausencia de la locomotora en la fotografía de Foresti mencionada. El desmantelamiento final de las instalaciones ferroviarias de que se trata se realizó hacia 1939-40, conjuntamente con el resto del que fuera importante complejo industrial.

6. *Ferrocarril de Puerto Bories a Puerto Natales (1916)*

Otro importante centro fabril del antiguo Territorio de Magallanes fue gestado por el empuje empresarial y el capital del inmigrante alemán Rodolfo Stubenrauch, uno de los pioneros responsables del poblamiento colonizador y del desarrollo económico inicial del distrito de Última Esperanza a contar de 1893 y 1894. Allí este empresario entre tanta actividad desplegada con tales propósitos decidió instalar hacia 1900 una grasería industrial, un aserradero a vapor, una fábrica de toneles y de otros elementos para la producción en el lugar conocido como arroyo Cucharas, más tarde renombrado Puerto Bories, centro que prosiguió creciendo hasta el año 1906, época en que el conjunto fue vendido por Stubenrauch a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, entidad que había rematado más del noventa por ciento de las tierras fiscales pastoriles del distrito en la subasta de 1905.

En manos de su nueva propietaria el establecimiento industrial continuó desarrollándose, hasta transformarse en 1912-13 en una gran planta fabril que pasó a denominarse Frigorífico de Puerto Bories. Entre las nuevas instalaciones que requirió su operación estuvo la de un ferrocarril, tanto para el traslado de los productos al muelle de embarque, como para la intercomunicación con Puerto Natales el núcleo administrativo, comercial y social de Última Esperanza.

Aunque debiera darse por seguro que en el antiguo establecimiento de Stubenrauch hubo una línea Decauville para el movimiento de productos y cargas generales, la decisión empresarial para construir una ferrovía entre Puerto Bories y Puerto Natales se adoptó antes de 1915. Así lo sugiere el *Plan of Proposed Railway Line*

¹⁷ Referencia a los señores Marcos y Alberto Harambour Davet, de 96 y 90 años, respectivamente, al tiempo de la consulta hecha por encargo del autor.

Puerto Bories to Puerto Natales Última Esperanza, escala 1:2000 elaborado por Kenneth Cara, profesional al que la Sociedad Explotadora entregaba la responsabilidad del género técnico por la época, y que está fechado en noviembre del año mencionado¹⁸.

Por lo tanto las obras debieron ejecutarse durante el año 1916, pudiendo presumirse que para fines de ese año el ferrocarril se encontraba en servicio. La primera locomotora adquirida fue del tipo 0-4-0T, marca Orestein & Koppel (O&K), número 6912 del año 1913, de 20 HP de fuerza, y bautizada inicialmente con el nombre de "Guacolda", para ser renombrada posteriormente "Valdés Vergara", en homenaje a Francisco Valdés Vergara, primer presidente de la sociedad luego de su reestructuración del año 1905. Tenía una capacidad de tracción de hasta 120 toneladas (6 carros cargados).

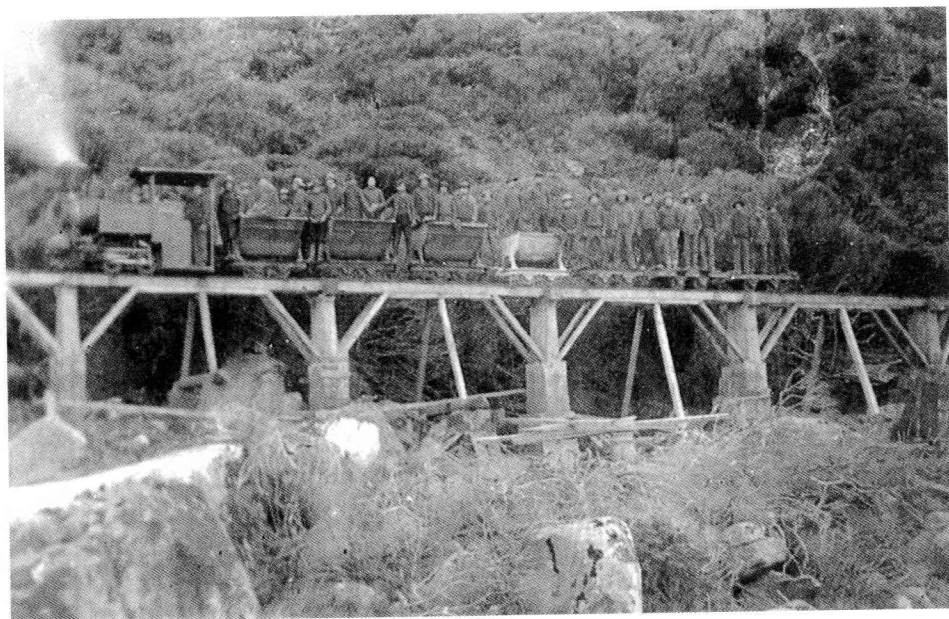
El año 1920 se compró una segunda locomotora, ahora del tipo 0-6-0T, N° 1861, fabricada por The Avonside Engine Co. Ltd. de Bristol, y que al ser puesta en servicio recibió el nombre de "Mc Clelland", en recuerdo de Peter H. Mc Clelland, presidente fundador de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego en 1893. Su capacidad de tracción era de 350 toneladas (12 vagones). Por fin, hacia mediados del siglo XX se compró una locomotora diésel fabricada por Ruston & Hornby, clase LBT o LAT. La dotación de medios de transporte incluía 12 vagones para pasajeros con capacidad para treinta personas cada uno, y una cantidad indeterminada de coches cerrados y otros planos para el transporte de carga. Las calderas de las dos primeras locomotoras utilizaban comúnmente leña como combustible, pero es posible que también emplearan carbón liviano (lignito) extraído de la Mina Natales (sierra Dorotea), a lo menos durante la época en que la misma estuvo en actividad. La velocidad de la locomotora "Mc Clelland" alcanzaba hasta 60 kilómetros por hora¹⁹.

El ferrocarril funcionó de manera continuada durante sesenta y siete años, con cuatro servicios diarios, hasta el mes de octubre de 1973. Años después la línea férrea fue levantada y las locomotoras "Mc Clelland" y "Valdés Vergara" fueron reemplazadas como motivos de adorno en sendas plazas públicas de Puerto Natales²⁰.

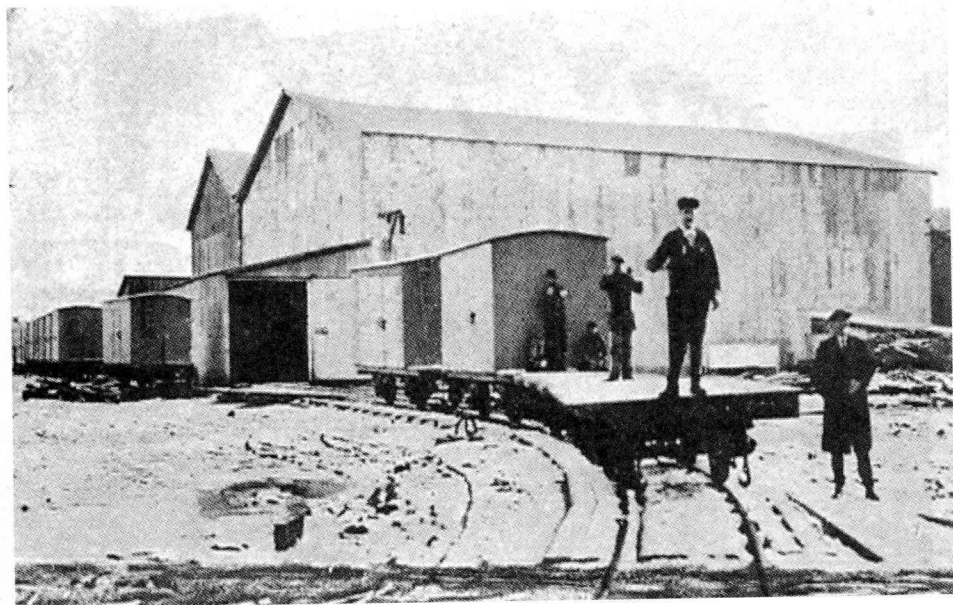
¹⁸ Este plano manuscrito se encuentra enmarcado y se exhibe en el Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

¹⁹ Su primer maquinista fue Manuel Pérez Figueroa, que trabajó desde el principio del servicio ferroviario hasta 1945, cuando se acogió a jubilación y fue reemplazado por su hijo Ernesto Pérez, que se desempeñó hasta la paralización del ferrocarril.

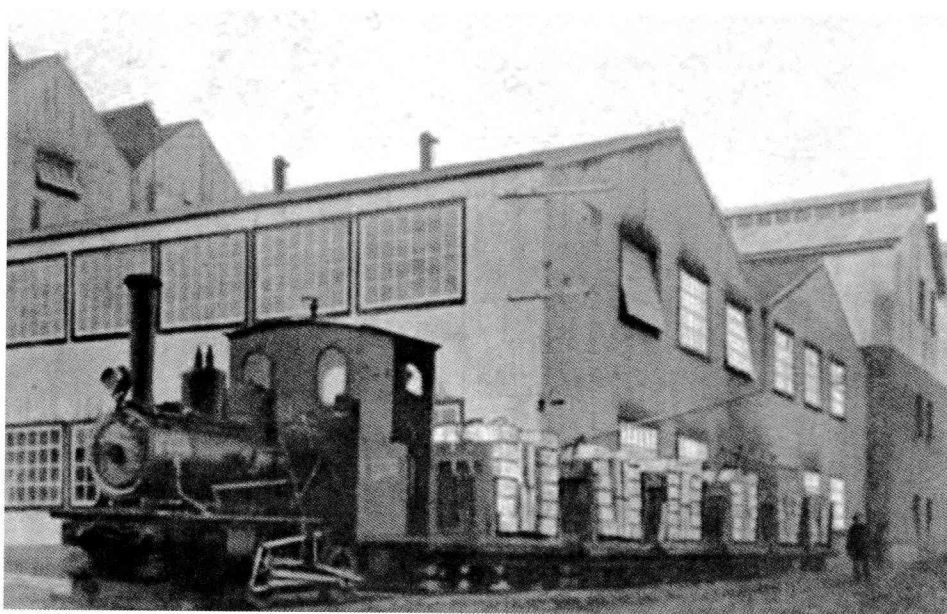
²⁰ En el curso de 2004 la Municipalidad de Puerto Natales decidió impulsar un proyecto destinado a reconstruir la vía férrea que antiguamente unía a esa ciudad con Puerto Bories, para hacer circular por ella un tren turístico, proyecto que incluye la rehabilitación de la locomotora "Mc Clelland". Actualmente se trabaja en el proyecto de diseño del conjunto, comprendiendo el trazado, la construcción de una estación y la puesta en funcionamiento de la locomotora, además de la fabricación de coches de pasajeros. Para ello se cuenta con recursos proporcionados por el Fondo para el Desarrollo de Magallanes y para la ejecución del proyecto, cuyo costo se estima del orden de 1.800.000 pesos; se espera el apoyo del presupuesto regional.



*Ferrocarril económico del faro Cabo Raper.
Fotografía hacia 1913.*



*Carros de carga del ferrocarril del frigorífico Punta Arenas.
Fotografía del año 1920.*



*Ferrocarril Puerto Bories - Puerto Natales.
Fotografía hacia 1930.*



*Ferrocarril de Puerto Bories a Puerto Natales.
Fotografía hacia 1960.*

7. *Ferrocarriles del sistema Decauville en establecimientos industriales, mineros y de servicio marítimo.*

La materia en consideración no puede eludir la mención de las líneas Decauville que fueron instaladas en diversos establecimientos productivos durante el transcurso del medio siglo corrido entre 1890 y 1940. Su objetivo o fin propio era el de permitir el movimiento interno de cargas originadas en diferentes explotaciones económicas desde los sitios de elaboración o extracción según el caso, hasta los muelles de embarque de los productos para su ulterior traslado por la vía marítima o mercados regionales (Punta Arenas) o a la exportación a la República Argentina.

De acuerdo con la compulsa realizada en fuentes documentales gráficas y escritas, tales sistemas fueron instalados en las graserías que funcionaron en Oazy Harbour y Punta Delgada a contar de 1894 y 1896, respectivamente; en las factorías madereras de Puerto Yartou, Puerto Arturo y La Paciencia (isla grande de Tierra del Fuego) desde los años de 1910; y en las de Puerto Harris (isla Dawson) y Río Grande (isla Riesco) aproximadamente por la misma época. También en los frigoríficos de Río Seco (1905) y Puerto Natales (1917), en los centros mineros de Cutter Cove, península de Brunswick (1907) y en las minas Josefina y Elena de la isla Riesco (décadas de 1920 en adelante). También en los faros de Evangelistas y de Bahía Félix, a contar de 1895 y 1907, respectivamente. No podrían excluirse de este recuento algunas grandes estancias ovejeras como las de Gente Grande, Bahía Felipe y Caleta Josefina en la Tierra del Fuego, que contaron con muelles propios para las correspondientes operaciones de carguío de sus producciones y para la recepción de abastecimientos variados.

Todas las localidades mencionadas corresponden al territorio de la actual Región de Magallanes y en lo que concierne a la Patagonia central chilena, actual Región de Aysén, cabe mencionar la línea Decauville instalada por la Sociedad Industrial del Aysén en su sede empresarial del puerto homónimo y que para 1920 ya estaba fuera de uso. Al parecer operó igualmente una línea del tipo Decauville durante las faenas iniciales de construcción del canal de Ofqui, en el istmo del mismo nombre, hacia 1940, obra que a poco andar fue definitivamente interrumpida. Al iniciarse las faenas de extracción mineral en la costa norte del lago General Carrera, hacia 1945-50, las instalaciones correspondientes de Puerto Cristal y Las Chivas incluyeron desde el principio un servicio de transporte semejante y que se mantuvo operativo, mientras lo hicieron ambas minas.

En todos los casos, los reales y los supuestos si se dieron, el sistema de tracción empleado fue la fuerza humana (empuje al parecer mediante la modalidad de construcción de las líneas férreas con una ligera pendiente, de modo tal que fuera posible el movimiento de carros y vagones de forma gravitacional con el solo impulso del hombre, como consta que efectivamente sucedió en Río Seco). En las minas de carbón mencionadas se contó, en parte al menos, con sistemas de tracción con guinches movidos con fuerza a vapor. También se utilizó el tiro animal (caballo), también combinado con fuerza humana, como ocurriera en el aserradero de Puerto Yartou, según se ha documentado fotográficamente. En el caso de los faros

Evangelistas y Bahía Félix la tracción correspondiente pendiente arriba se realizaba mediante el empleo de guinches mecánicos.

II. IDEAS, INICIATIVAS Y PROYECTOS FERROVIARIOS QUE NO LLEGARON A MATERIALIZARSE

Si el desarrollo ferrocarrilero en el antiguo Magallanes fue modesto en términos concretos, como que la suma de líneas tendidas no llegó a superar los 25 kilómetros de recorrido, en el historial del género se conocieron durante el lapso comprendido entre 1900 y 1940 varias iniciativas, algunas de ellas de real interés y envergadura, pero que no pudieron materializarse según pasa a verse.

La primera conocida lo fue el 2 de junio de 1903 cuando el diario *El Mercurio* de Valparaíso publicó una extensa carta escrita por Andrés Arentsen, un noruego inmigrado a Magallanes, cuyo título era “La colonización de Magallanes y el progreso de la colonia”.

“Quizá consiga desvanecer ciertas erradas ideas, escribía al comenzar, y provocar interés en la construcción de un ferrocarril, algo que considero de la mayor importancia.

En mis cartas anteriores manifesté que la colonización de Magallanes debe iniciarse en Punta Arenas, lo que es indiscutible. Sin embargo, cabe aquí espresar que los inmigrantes de hoy poseen ideas mui diferentes de los de hace 50 años. Creo que mui pocos de aquellos se establecerían con gusto donde no pudiesen permanecer en contacto con un centro civilizado de importancia y careciesen de medios de tránsito para acarrear productos al mercado a precios convenientes.

Ningún otro punto podría servir mejor que Punta Arenas como centro y como mercado: su posición geográfica resuelve por sí sola la cuestión.

La colonización del territorio se encuentra tan íntimamente ligada al progreso de Punta Arenas, que sería imposible que aquella diera éxito si no se procura el adelanto de este puerto. Creo también que con escaso o ningún sacrificio, podría hacerse mucho en este sentido”.

Y tras abundar sobre el punto, agregaba,

“He hablado mas arriba de la situación geográfica de Punta Arenas, posición que no puede ser mas apropiada para el desarrollo comercial. El estrecho de Magallanes es una de las grandes vías comerciales del mundo, cuya importancia irá en aumento de aquí a diez años o sea hasta la apertura del canal de Panamá. Punta Arenas queda situada casi en medio de los dos océanos, siendo probabilísimo que mas tarde llegue a ser una estación carbonera de importancia.

En efecto, no comprendo por qué Punta Arenas no podría anualmente proveer de 40 a 50.000 toneladas de carbón a los vapores de tránsito, siempre que el negocio estuviera en manos enérgicas y experimentadas. Cuando los vapores llenen sus carboneras, mientras desembarquen un par de centenares de toneladas de mercaderías, entonces abaratarán los fletes sin tardanza.

Resolvamos el importantísimo problema del puerto de Punta Arenas y dejemos que se resuelva sin subvención alguna la cuestión fletes baratos.

Luego de otras consideraciones, Arentsen pasaba al punto principal, expresando [...] Si a fin de promover la colonización, se construye un ferrocarril, debe éste, como es lógico, prolongarse lo mas al norte que sea posible y tenderse al mismo tiempo que se construya el puerto de Punta Arenas.

Y dejando de cargo directo del Gobierno la construcción del puerto, agregaba en lo que era el centro de su propuesta:

No puedo preciarme de especial conocimiento del territorio que cruzaría el ferrocarril, pero me atrevo a indicar que debiera rematar en un buen puerto del punto marcado en el mapa con el nombre de Seno Falcon.

La línea tendría de largo unos 400 kilómetros de los cuales 130 quedarían al oriente del grado 72 de longitud y 270 al occidente. Se adoptaría la trocha angosta por ser más barata.

La construcción del puerto y del ferrocarril, ocuparía numerosos trabajadores que, en su mayor parte, quedarían viviendo en el territorio. Ahora bien, si calculamos en 25 kilómetros por lado, el ancho del territorio en que la línea férrea dejaría sentir su benéfica influencia, encontraremos que 15 o 16.000 kilómetros cuadrados de terrenos completamente nuevos, quedarían entregados a la explotación; espacio mas que suficiente para recibir 25.000 inmigrantes.

Y como estos irían presentándose poco a poco a medida que adelante la construcción del ferrocarril, evitaríase de esa suerte los peligros comerciales que acarrea el repentino ingreso de mucha jente en localidades reducidas.

El resto de la carta se extiende en consideraciones sobre la forma de abordar la construcción de la vía férrea propuesta, su costo y los beneficios de la obra, para concluir así:

Supongo que todo lo que explicado respecto de este asunto merece alguna atención. Sea aprobado o no lo sea, opino que la colonización de Magallanes jamás dará éxito si no se sigue el trazado que he expuesto. Seré asimismo incansable en hacer comprender al gobierno que la colonización debe poseer las siguientes bases: [...] 2° Construcción de un puerto en Punta Arenas y un ferrocarril al norte, para poner punto final diciendo: Si a mayor abundamiento, se toman las medidas conducentes a dar a conocer el territorio y sus recursos, en condiciones que inspiren plena confianza, la buena inmigración no se hará esperar.

Comentando la propuesta y descontando la sana y progresista inspiración que la motivaba, en verdad la misma, en lo referido al ferrocarril era una empresa imposible.

En efecto, desconocedor de la realidad geográfica de Magallanes, como todos cuantos allí habitaban, Arentsen no imaginaba que el hipotético trazado ferroviario que debía alcanzar la costa del fiordo Falcón, jamás habría podido superar la formidable barrera que conforma el gran Campo de Hielo Patagónico Sur que, bien se sabe, es una elevada meseta que promedia los 1.500 metros de altura cubierta por una masa de hielo permanente desde hace milenios. Así su “ferrocarril imposible” habría alcanzado, en el mejor caso, a dos tercios de su desarrollo y nunca, se reitera, habría llegado a su destino geográfico. La iniciativa, en

cualquier caso, quedaría en el registro de las cosas curiosas de la historia magallánica²¹.

En secuencia cronológica le siguió la iniciativa conocida en el seno de la Junta de Alcaldes de Magallanes, organismo edilicio único del territorio, en el transcurso del mismo año 1903 o del año siguiente en orden a la conveniencia de construir un ferrocarril entre Punta Arenas y la costa del fiordo de Última Esperanza, cuyo objetivo era el de acceder por suelo nacional hasta ese importante sector rural cuya condición chilena había sido reconocida por el reciente laudo arbitral de S.M.B. el rey Eduardo VII de Gran Bretaña (1902), distrito entonces aislado geográficamente, y permitir así la salida de su producción económica como su abastecimiento. De paso, la construcción de la vía férrea permitiría incorporar tierras marginales del ecumene para la colonización (distrito occidental de Morro Chico en la zona central magallánica), y las estaciones que surgirían en el trayecto podían servir como núcleos generatrices de futuros pueblos. Pero entonces el asunto no pasó más allá del mero enunciado y las consiguientes especulaciones acerca de su importancia.

En 1905 el Supremo Gobierno concedió a unos tales Aurelio Ruiz y Jorge Dorzo el arrendamiento de la isla Wellington, situada en el vasto distrito del Archipiélago Patagónico. Entre los compromisos contraídos por los beneficiarios estuvo el de construir un ferrocarril de 100 kilómetros de vía, peregrina iniciativa cuyo objetivo no llegamos a comprender, a menos que con ella solo se pretendiera impresionar a las autoridades y funcionarios que debían resolver sobre el asunto, la asignación de tierras, gente que por norma ignoraba todo respecto de Magallanes y más de su geografía²². Por supuesto que esta disparatada propuesta jamás pasó de su mera formulación.

Por ese mismo tiempo y al calor de la fiebre aurífera que entonces consumía a tanta gente ilusa en Magallanes²³, hubo un grupo de interesados en explotar las presuntas arenas auríferas del río Gallegos Chico y propuso la construcción de un camino de hierro entre Río Verde, paraje situado en la costa del canal Fitz Roy, entre los mares de Skyring y Otway, y Morro Chico, para permitir el traslado de los elementos y equipos propios de una explotación minera mecanizada, pudiendo servir el ferrocarril para otros ulteriores fines de interés colectivo. Pero tampoco esta iniciativa tuvo futuro y acabó con la caída del entusiasmo minero pocos años después, al comprobarse que lo de la abundancia del oro era una quimera.

Años después la idea de un ferrocarril entre Punta Arenas y Puerto Natales (fundado oficialmente en 1911) planteada a comienzos del siglo, recobró vigencia luego que al promediar la década de 1910 se la planteó como mayor fundamento.

En efecto, hacia 1914 Juan Enrique Precht había escrito en los diarios *La Unión* y *El Mercurio* de Valparaíso, proponiendo como muy conveniente el “camino de hierro” tanto para el progreso general de la región austral en general y el de Última

²¹ Citado por el autor en *Archipiélago Patagónico, la última frontera*, (Punta Arenas, 2004), 171 a 173.

²² Basta mirar un mapa para comprender cómo la sola condición de su quebrada orografía y su despedazado litoral hacen de la isla Wellington un lugar imposible para una obra como la propuesta.

²³ Véase del autor, “*La minería aurífera en la Región Austral americana*”, *Historia* N° 36:219-254 (Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2003).

Esperanza en particular, cuanto para la afirmación de la soberanía nacional sobre el territorio magallánico. Tiempo después el proyecto llegó a conocimiento del Congreso Nacional, siendo presentado por el senador de Aconcagua Luis Claro Solar. En efecto, en sesión del 30 de julio de 1917 de la cámara a la que pertenecía, este propuso para su consideración una moción destinada a conceder la autorización legal para la construcción de un ferrocarril de Punta Arenas a Última Esperanza.

El extremo sur del país —señaló entonces el legislador al fundar el proyecto— necesita de una atención inmediata del Estado. Existe en dicha rejión una industria que hoy día da ocupación a muchos individuos i produce injentes sumas de dinero que incrementan la riqueza pública. Se puede decir que actualmente el extremo sur de la República iguala en riqueza al extremo norte, si es que no lo supera, i seguramente todo lo que contribuye a facilitar el aprovechamiento de las tierras i el desarrollo de la industria ganadera, exige una inmediata i eficaz atención de los poderes públicos. Por esto creo que el Senado ha de mirar con interés todo lo que tiende a incrementar la vida mercantil en el sur²⁴.

La moción fue enviada para su consideración a la Comisión de Industrias y Obras Públicas de la corporación, de donde volvió a la sala con recomendaciones para su aprobación. De tal manera fue tratada la iniciativa en sesión del Senado de 27 de agosto, surgiendo una inesperada discusión a propósito del punto que indicaba la garantía del Estado para la inversión de los particulares que se harían cargo de la obra. Respondiendo a la observación pertinente el senador Claro Solar creyó necesario reiterar las bondades del proyecto bajo distintos aspectos económicos, sociales y de afirmación de soberanía.

“La construcción de este ferrocarril es una necesidad hondamente sentida en Punta Arenas. Existen los capitales para hacer este trabajo por los mismos habitantes de esa ciudad, que cuentan con los elementos necesarios para ella i solo exigen como garantía i seguridad del capital, un pequeño interés del Estado que será en realidad nominal, porque, dada la situación de prosperidad que tiene los establecimientos agrícolas en el seno de Ultima Esperanza, es evidente que el ferrocarril va a ser costeadado en condiciones de tener, no digo el interés garantido, sino un interés mui superior, afirmó respondiendo al senador que impugnaba la garantía.

Y enseguida creyó conveniente agregar para ilustrar a sus pares: Está en la conciencia de todo el mundo, en Punta Arenas, que si este ferrocarril no se inicia pronto en la Patagonia chilena, el Seno de la Ultima Esperanza tendrá que ser en mui poco tiempo más una dependencia argentina, pues todo el movimiento comercial de esta zona tiene a dirigirse a Puerto Gallegos²⁵.

Hai también otra necesidad ineludible de hacer este ferrocarril, pues existe ahí este verdadero anacronismo de que no se puede ir a Puerto Natales, que es, se puede decir, la capital del seno de Ultima Esperanza, por territorio chileno, sino que hai que atravesar más de cuarenta o cincuenta kilómetros de territorio argenti-

²⁴ Boletín de Sesiones del Senado, 1917, 550.

²⁵ Para entonces se conocían las primeras informaciones sobre un proyecto de ferrocarril desde Río Gallegos hacia el interior de Santa Cruz.

no, estando la Patagonia chilena aislada del centro de su comercio, que es Punta Arenas.

Y luego de argumentar desvirtuando las objeciones del senador Urrejola respecto de la garantía propuesta, concluyó Claro Solar manifestando: Lo que se ha querido con este proyecto i que ha sido pedido encarecidamente por todo lo que hai de actividad en el comercio i las industrias de Punta Arenas es tener una base de seguridad para la construcción de este ferrocarril. Si esta lei se dicta, en el acto se organizará la sociedad, hará los estudios i quedará en condiciones de presentar el proyecto para la construcción.

Por otra parte el interés mismo de los estancieros, que serán los principales accionistas de este ferrocarril, hará que la construcción de esta línea se haga con la mayor economía posible; de manera que el Estado tendrá un ferrocarril en condiciones mucho más favorables que en cualquiera otra parte del territorio²⁶.

No obstante tan justificado empeño, el proyecto quedó pendiente, aguardando mejor oportunidad. Esta pareció darse tiempo después, en octubre, cuando el diputado Mauricio Mena Larraín presentó por su cuenta una iniciativa semejante, pero con variación en cuanto a la responsabilidad de ejecución que pasaría a ser fiscal, para su ulterior administración por una compañía particular. Aprobado el proyecto, pasó a la cámara alta del Congreso para su consideración. El día 18 del mismo mes el Senado comenzaba a tratar el proyecto, informando la prensa de Punta Arenas que se daba por segura la aprobación del mismo.

No obstante aquel anticipado optimismo, el asunto no mereció el respaldo de la cámara alta del Congreso y el proyecto acabaría archivándose.

Pero la iniciativa tornaría una vez más a reactualizarse, aunque esta vez por la vía privada.

A principios de 1919 se conoció en Punta Arenas la información que señalaba la posibilidad inminente de la construcción de un ferrocarril desde Río Gallegos hasta el lago Argentino, con ramales que alcanzarían hasta Punta Arenas y Puerto Natales. En realidad en su parte principal, la vía al lago Argentino, el proyecto databa de 1907 en que la firma Pyñeiro, Sorondo y Cía., se había preocupado de él. Pero ahora lo promovía con las variantes indicadas, la *Compañía Ferrocarrilera de la Patagonia Austral*, cuyos principales accionistas eran Mauricio Braun y Alejandro Cobos, ambos de Punta Arenas y el primero un poderoso hombre de empresa.

Comentando la iniciativa el entonces capitán del Batallón Magallanes, Javier Palacios Hurtado, señaló que con su construcción se perjudicaría la hegemonía mercantil chilena en el sur de la Patagonia, al trasladar el centro del comercio desde Punta Arenas, que lo monopolizaba virtualmente, hasta Río Gallegos. Contrapropuso en cambio, en bien meditado artículo publicado por el diario *El Magallanes*, la construcción de un ferrocarril desde Punta Arenas a Cerro Castillo, haciendo así suya la iniciativa formulada tiempo antes por un grupo de comerciantes de Punta Arenas.

²⁶ Boletín de Sesiones citado, 787.

El trazado propuesto por el capitán Palacios para el ferrocarril era el siguiente: Punta Arenas-Cabeza del Mar-Oriente de Laguna Blanca-Morro Chico-Chorrillo de los Alambres-Llanuras de Diana, pasando entre los lagos Balmaceda y Diana-Puerto Natales y Cerro Castillo, con una longitud total de 325 kilómetros. Este proyecto había llegado a avanzar tanto, que un ingeniero se adelantó a hacer el trazado formal de la línea entre Punta Arenas y Cabeza del Mar, por cuenta de la importante casa Menéndez Behety. Sin embargo, el capitán Palacios consideraba malo el trazado del ingeniero en razón de que su cercanía a la costa podría hacerlo vulnerable en tiempo de guerra y sugería un trazado distinto más hacia el interior de la península de Brunswick.

Pero y no obstante el interés y compromiso que una y otra iniciativa llegaron a concitar en la opinión pública y entre los empresarios vinculados a las mismas, ni el ferrocarril de Punta Arenas a Cerro Castillo, ni el de Río Gallegos al lago Argentino con ramal hacia Última Esperanza llegaron a materializarse y nadie procuraría revivirlos en el futuro como proyectos factibles.

Fue el descrito, debe señalarse, el proyecto más serio y, de lejos, el más atractivo de cuantos llegaron a plantearse durante las dos primeras décadas del siglo XX. En efecto, más allá de las ventajas de la vinculación de un importante distrito productivo como era el de Última Esperanza por suelo nacional con la parte metropolitana del territorio de Magallanes, la propuesta habría permitido adelantar en la colonización de las zonas centro-occidentales del ecumene y contribuir eficazmente al poblamiento rural. Vale decir, bajo todo punto de vista era una iniciativa conveniente y plausible. De allí que y por idéntica razón dos décadas después, hacia 1940, la idea fue revivida por el coronel Ramón Cañas Montalva, a la sazón comandante en jefe de la Región Militar Austral, él mismo hombre de talento y visión, aunque nuevamente sin mayor eco en la comunidad.

Como suele darse con algunos emprendimientos económicos y de otro género, ocurre que estos tienen su tiempo para ser convertidos en realidad, es decir cuando se dan las coyunturas y circunstancias favorables, pasadas las cuales suele resultar inviable su replanteamiento. Así sucedió con el proyecto del ferrocarril Punta Arenas-Puerto Natales-Cerro Castillo, cuya mejor época para una concreción se tuvo entre principios del siglo XX y 1920. Después un conjunto de hechos y de circunstancias desfavorables hicieron que la propuesta pareciera cada vez más utópica y como tal impracticable. Este interesante proyecto no pasó entonces, para la historia, de ser un bello sueño.

En 1925, por fin, Enrique Rothenburg, un empresario que se hallaba interesado en explotar unos mantos carboníferos descubiertos en la zona norte de Última Esperanza (sierra Baguales), consideró la posibilidad de construir una ferrovía entre el yacimiento y Puerto Natales, eventual lugar de embarque para la producción proyectada, pero la idea acabó por desecharse luego que la explotación mineral se paralizó por antieconómica.

A contar de entonces, excepción hecha del replanteamiento formulado por el coronel Cañas Montalva en 1940, nadie, que se sepa, volvió a mentar el tema de los ferrocarriles a lo menos por los siguientes sesenta años.

En lo que se refiere a la actual Región de Aysén, entre las iniciativas que alguna vez se conocieron y que no llegaron a materializarse deben mencionarse la correspondiente al ferrocarril del Palena y al ferrocarril a través de los valles Aysén y Simpson. El primero surgió entre los compromisos asumidos por Frank Lumley, José Campelo y Guillermo Jones, quienes en 1906 obtuvieron una vasta concesión para uso pastoril y forestal en el distrito conocido como Yelcho-Palena, para cuyo efecto dieron forma después a la Sociedad Ganadera e Industrial de ese nombre. La ferrovía propuesta debía instalarse entre la costa del golfo de Corcovado y la frontera con la República Argentina. El fracaso de la iniciativa colonizadora incluyó el de todos los proyectos complementarios y del asunto jamás volvió a hablarse o escribirse.

Más interesante, casi con carácter de curiosidad histórica, fue la iniciativa surgida en 1838 en la Dirección de Obras Públicas del antiguo Ministerio de Fomento y que consideraba la ejecución de obras ferroviarias en suelo patagónico chileno, de Reloncaví al sur. En lo que interesa, esto es, para Aysén, se contemplaba una línea principal destinada a vincular a Puerto Aysén, entonces la capital provincial, pasando por el valle del río homónimo y por el valle Simpson que habría de prolongarse hasta los distritos del Lago Buenos Aires y del Baker, además de un ramal secundario entre Puerto Aysén y Puerto Chacabuco. La longitud del tendido era de unos 90 kilómetros, con un trazado que incluía el cruce de catorce ríos y la construcción de doce túneles, con un costo estimado en más de \$ 1.000.000.000 de la época según los detractores del proyecto, en tanto que los promotores lo reducían a la quinta parte, haciendo caer el financiamiento en un contrato entre el Fisco y las empresas que se interesaran en construir la vía férrea y explotar el servicio. Pero como ha sucedido con tantas otras iniciativas del género, esta no pasó de su formulación y nunca adelantó sustancialmente, acabando por desecharse y olvidarse.

III. CONCLUSIÓN

La historia económica sudpatagónica, propiamente la magallánica, en sus etapas de desarrollo pionero y de la época dorada, esto es, entre 1880 y 1920, abunda en acciones y emprendimientos individuales y empresariales en su mayoría exitosos y algunos hasta sorprendentes por la magnitud de la inversión financiera comprometida y por las dificultades que fue de menester superar en su desarrollo (Martinic 1992). De allí que, reiteramos, no deja de llamar la atención el hecho de haberse construido en el antiguo territorio solo una media docena de ferrocarriles que en su conjunto sumó un kilometraje de vías ciertamente modestísimo.

Para explicar tal hecho recurrimos principalmente a las características propias de la geografía magallánica, en la que la hidrografía (estrecho de Magallanes, espejos tributarios, canales y fiordos patagónicos y fueguinos) juega un papel determinante, de manera tal que ningún sector de explotación económica (pastoril principalmente, pero también forestal y minera) distaba como máximo un promedio de medio centenar de kilómetros hasta la costa marítima más cercana (ver

mapa). Allí había siempre la posibilidad de recalar con una nave, fuera esta a vapor o a vela, de las muchas que había en la época en Magallanes. Se configuró así una trama estructural de transporte marítimo entre los diferentes sectores o distritos productivos y el puerto de Punta Arenas (lugar central de recepción y despacho de cargas), muy eficaz y eficiente, que satisfizo todos los requerimientos de una actividad económica muy intensa. Agréguese a ello que por lo común las factorías forestales y las minas estuvieron situadas casi todas junto al litoral, lo que hacía innecesario disponer de una vía de transporte ferroviario de envergadura superior a la que se conoció históricamente; y en cuanto a los establecimientos de crianza ovejera (estancias), los mismos estuvieron ubicados en sectores orográficamente plano-ondulados y limpios, circunstancia que favoreció el desarrollo de vías para carros de caballos o carretas de bueyes, con las que se hacía el transporte desde los mismos hasta la costa correspondiente. Posteriormente inclusive, se recurrió al uso de unos pesados camiones-tractores a vapor que podían arrastrar un tren de carros planos²⁷, o a la inventiva local (Maestranza “Minerva” de Braun & Blanchard), fabricándose así “calderas automóbiles” para un uso semejante.

De ese modo, queda claro, la peculiaridad de la configuración de la geografía interior magallánica, advertida por los colonos y productores, fue aprovechada con ventaja para el uso de los transportes y comunicaciones, permitiendo ahorrar significativamente en el costo de instalación y de servicio de los medios de transporte, privilegiándose en su desarrollo el medio marítimo por sobre el terrestre.

FUENTES DE CONSULTA

a) *Manuscritos inéditos*

Compañía Frigorífica de la Patagonia. Historia y Estadística del Frigorífico de Puerto Sara 1908-1948. *Archivo de Documentos Inéditos, Biblioteca del Instituto de la Patagonia*, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Correspondencia Ministerio del Interior. Gobernación de Magallanes. Años 1859-1866. *Archivo Nacional, Santiago*.

Correspondencia “Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75”. *Archivo Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago*.

Copiador de Cartas de Oscar Viel. *Archivo del autor. Punta Arenas*.

b) *Impresos*

Armada de Chile. *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 2003* Faros de Chile. *Santiago*.

Bertrand, Alejandro 1886 *Memoria sobre la Reji3n Central de las Tierras Magallánicas*. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, tomo XI: 205-343. *Santiago*.

²⁷ La única pieza conocida se exhibe en el Museo del Recuerdo, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

- Díaz, Contardi & Cia. (Editores) 1920 *Ganadería, Industrias y Comercio del Territorio de Magallanes*. Punta Arenas.
- Foresti, Carlos 1920 *Álbum Punta Arenas y Magallanes*. Punta Arenas.
- Martinic B. Mateo 1980 *Patagonia de Ayer y de Hoy*. Sociedad Editora Patagonia. Punta Arenas.
- 1988 *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898*. Edición del autor. Punta Arenas.
- 1992 *Historia de la Región Magallánica*. Edición del autor. Santiago.
- 1995 *Última Esperanza en el tiempo* (2ª edición). Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 1999 *Cartografía Magallánica 1522-1945*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 2003 *La minería aurífera en la Región Austral Americana (1869-1950)*. Historia, volumen 36:219-254. Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.
- 2004 *La minería del carbón en Magallanes 1869-2003*. Historia, 37 vol. I, enero-junio 2004: 129-167. Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.
- 2004 *Archipiélago Patagónico: la última frontera*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 2005 *De la Trapananda al Aysén*. Pehuén Editores. Santiago.
- Patroni, Adrián 1928 *Bellezas del Sur Argentino. Un crucero a los Canales Fueguinos*. Compañía Impresora Argentina. Buenos Aires.
- Simms, Wilfrid F. 2002 *The Railways of Chile*. Volumen V Southern Chile. Rustington, West Sussex, U. Kingdom.
- Sin autor 1917 *Boletín de Informaciones del Senado*. Santiago.
- Thompson, Ian y Dietrich Angerstein 2000 *Historia del Ferrocarril en Chile* (2ª edición). DIBAM. Santiago.

c) *Documentación electrónica*

COOMBS, M. www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk

d) *Cartografía*

- Sandy Point Road. *Surveyed by the Officers of. H.M.S. Sylvia under the directions of. Captain W.J.L. Wharton R.N.* 1883. *Archivo José Toribio Medina*. Biblioteca Nacional. Santiago.
- Ferrocarril de Punta Arenas a Mina Loreto*. Sin autor. Escala 1:100.000. *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*. Año 10, N° 428. Santiago.
- Mapa de Ferrocarriles en explotación y en construcción de la República de Chile*. Año 1914. F.C. Austral de Punta Arenas a Mina Loreto. Escala 1:500.000. Santiago.
- Ferrocarril de Punta Arenas a Mina Loreto*. Inspección de F.C. Particulares 1919. Escala 1:100.000. Santiago.
- Plano General de las propiedades, concesiones i ferrocarril de la Empresa Mina Loreto*. Propiedad A. Ross. Sin fecha, sin expresión de autor. Escala gráfica. Punta Arenas. Mapoteca. Biblioteca Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

Plano-Guía Gráfico Punta Arenas 1920. Edición Oficial IV Centenario de Magallanes. Punta Arenas. Mapoteca. Biblioteca Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

e) Fotografía

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

Foresti, Carlos 1920 Álbum Punta Arenas y Magallanes. Punta Arenas Archivo Fotográfico Histórico, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

Ribas, A. Sin fecha *Album Última Esperanza*. Punta Arenas.

Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety 1927, 1929 y 1933 Revista Menéndez Behety, números 41 (mayo de 1927), 69 (septiembre de 1929) y 117 (septiembre de 1933). Punta Arenas.

Fecha de recepción: marzo de 2004.

Fecha de publicación: noviembre de 2005.