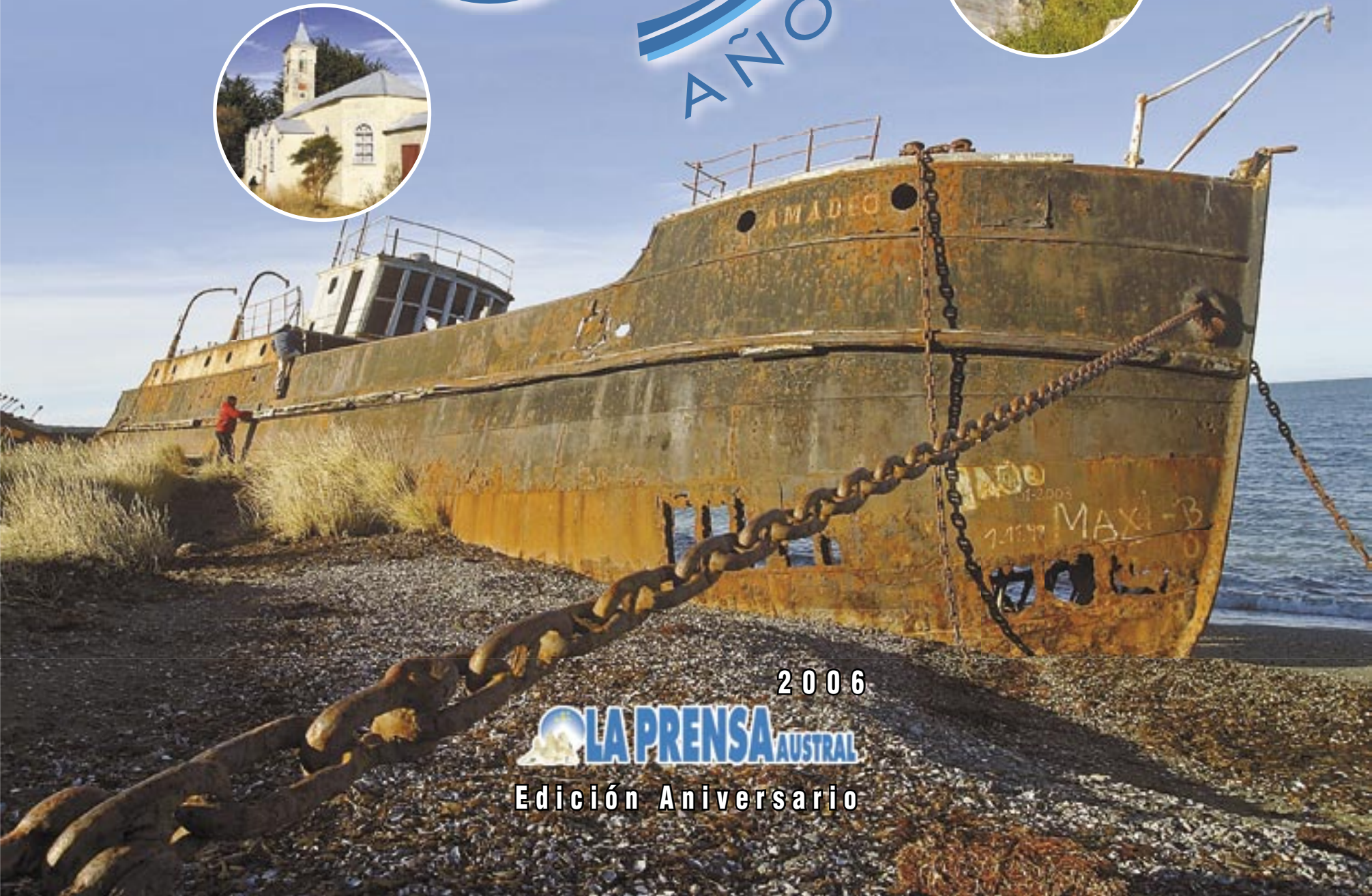


Al rescate del patrimonio histórico

65
AÑOS



2006

LA PRENSA AUSTRAL

Edición Aniversario

Una herencia que nos pertenece a todos

En una sociedad bombardeada con usos, costumbres y técnicas que provienen del exterior, lo local, lo patrimonial adquiere un valor incalculable.

De allí nace la necesidad de preservar nuestros bienes históricos, en el entendido que, desde el prisma cultural, pertenecen a toda la colectividad.

Este suplemento especial, editado con motivo de los 65 años de La Prensa Austral, da una mirada sucinta al estado en que se encuentran aquellas construcciones o elementos que hemos heredado de nuestros antepasados. A primera vista se aprecia la existencia de una enorme riqueza que, en muchos casos, no se está preservando como se debe. En otros, se ve un esfuerzo por rescatarlos, a través de proyectos del Estado o la decisión de particulares.

Sin duda, los bienes históricos que coexisten en paralelo con el patrimonio natural de Magallanes, son muchos más que los abarcados en las 20 páginas de este suplemento. Pretendemos que, al menos, a través de estas crónicas, se despierte el interés por rescatar aquello que se está perdiendo, tanto en el aspecto material como en lo que se conoce como patrimonio intangible.

Para reforzar esta apasionante mirada hacia el pasado hemos incluido en esta edición la reproducción de una magnífica lámina con el mapa de 1635, de Iodocus Hondius, facilitada gentilmente para esta edición por el Instituto de la Patagonia de la Universidad de Magallanes. Agradecemos a esta institución y a todos quienes nos abrieron sus puertas para ver materializado este cuerpo de reportajes.

Atentamente

El director

Monumentos nacionales de la Región de Magallanes

PUNTA ARENAS

- Fuerte Bulnes y toda la península denominada Punta Santa Ana. Ubicación: 58 km. al sur de Punta Arenas.
- Ruinas de la ciudad Rey Don Felipe. Conocido como Puerto del Hambre. Ubicación: 56 km. al sur de Punta Arenas.
- Casa de Mauricio Braun. Ubicación: calle Magallanes N° 949, Punta Arenas. Actualmente Museo Regional de Magallanes.
- Proa y restos del casco del velero "Lonsdale" ex "Ville du Havre". Ubicación: Frente al Parque María Behety.
- Pontón Andalucía. Ubicación: Varado en la costa occidental de la Isla de Tierra del Fuego.
- Cementerio de Kon-Aiken. Ubicación: Villa Kon-Aiken.
- Cementerio de Puerto Harris. Ubicación: Isla Dawson.
- Faro Magdalena. Ubicación: Isla Magdalena, 20 millas al NE de Punta Arenas en el estrecho de Magallanes.
- Palacio Sara Braun. Ubicación: Plaza Muñoz Gamero N°716 esq. Bories.

PUERTO NATALES

- Frigorífico Bories. Ubicación: 5 km. al norte de Puerto Natales.

TORRES DEL PAINE

- Cueva del Milodón (cuevas Grande y Chica) y un radio de 1 km. de c/u y el conjunto rocoso denominado Silla del Diablo. Ubicación: Km. 14 de la ruta Natales a Torres del Paine.
- Cueva de la Leona (incluye 500 m. a su alrededor). Ubicación: Orilla oriental de Laguna Blanca, en la ruta Natales a Torres del Paine.
- Cementerio de Cerro Castillo. Ubicación: Comuna de Torres del Payne.

LAGUNA BLANCA

- Morro Chico y hasta 100 m. de su perímetro. 150 km. al norte de Punta Arenas por Ruta 9.
- Cueva de Pali Aike con un área de 50 m. alrededor de su entrada. Ubicación: Parque Nacional Pali Aike.

SAN GREGORIO

- Restos de la barca "Ambassador". Ubicación: En la playa San Gregorio.
- Cementerio de Oazy Harbour. Ubicación: Oazy Harbour, comuna de San Gregorio.
- Cementerio de Posesión. Ubicación: Posesión.
- Faro Posesión. Ubicación: Posesión, zona oriental del Estrecho.

PORVENIR

- Valle del Río Chico, comprende el valle del río desde el lugar denominado La Portada hasta la frontera con Argentina. Ubicación: Tierra del Fuego, comuna de Porvenir.
- Cementerio de Onaisin. Ubicación: Onaisin, Tierra del Fuego.
- Cementerio de San Sebastián. Ubicación: San Sebastián.

PRIMAVERA

- Pozo de Petróleo N°1 de Manantiales. Ubicación: Cerro Manantiales.

TIMAUKEL

- Draga aurífera en Russfin. Ubicación: Junto a la carretera que conduce desde Onaisin a Río Grande, 33 km. al sur de Porvenir.

NAVARINO

- Proa de la Escampavía Yelcho. Ubicación: Puerto Williams.
- Cementerio de Mejillones. Ubicación: Isla Navarino.



- Casa Stirling. Actualmente Museo "Martín Gusinde". Ubicación: Aragay N° 1, Puerto Williams.

Zonas típicas

PUNTA ARENAS

- Plaza Muñoz Gamero y edificios que la acotan.

SAN GREGORIO

- Estancia San Gregorio. Incluye el invernadero, casa principal, cabaña, cabaña antigua, capilla, grasería, bodega grasería, bodega, herrería, bodega materiales, dormitorio esquiladores, viviendas, casa administrador, cocina, proveeduría y oficina, casa jardinero, garaje, galpón esquila y baño de ovejas. Ubicación: Km. 120 de la ruta internacional Monte Aymond.

SANTUARIOS DE LA NATURALEZA

- No existen monumentos nacionales de esta categoría en la región.

PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

- En preparación.

Edición Especial

La Prensa Austral - 65 años

Director

Manuel González

Editor general

Alejandro Toro

Editor de suplementos

Nelson Toledo

Diseño

Marcela Vargas
Rossanna Venegas

Digitalización fotográfica

Marcos Flores
Fabián Mansilla

Representante legal

Francisco Karelovic

Domicilio

Waldo Seguel 636
Punta Arenas

Teléfono

(61) 204000

Circulación

Viernes 25 agosto 2006

Impreso en los talleres de
La Prensa Austral
Waldo Seguel 636
Punta Arenas - Patagonia
Chile

Historiador denuncia el deterioro de numerosos monumentos nacionales

Por Marisol Retamal G.

El estado de deterioro en que se encuentra el casco de la Estancia San Gregorio es, para el abogado e historiador Mateo Martinic, uno de los mejores ejemplos de sitios patrimoniales en peligro. Prácticamente en ruinas se encuentra la que en algún momento fue una imponente instalación de acceso a una de las empresas ganaderas más relevantes de la región. El Premio Nacional de Historia (año 2000) señala que en Magallanes hay numerosos ejemplos de patrimonio histórico cultural que exhiben un deterioro preocupante. Explica que esto sucede porque todavía no existe conciencia colectiva acerca del valor que tiene la tradición y el patrimonio como parte de nuestra esencia.

“Somos poco cuidadosos, en general. Basta darse una vuelta por cualquiera de nuestras ciudades y ver el descuido en distintos aspectos: el maltrato que le damos a nuestros monumentos, a las propiedades públicas y privadas, el maltrato por la suciedad que suele advertirse en nuestras calles y que finalmente molesta a toda la comunidad”, dice.

ZONAS RURALES

Es visible el deterioro patrimonial construido y edificado, sobre todo en las zonas rurales. Y no se recogen experiencias de otros países con tradición ganadera como Australia o Nueva Zelanda, o incluso Argentina o Uruguay, donde se preocupan por preservar estos antiguos establecimientos que tienen un valor turístico, histórico y arquitectónico. En la región muchos de esos espacios “se dejan a la buena de Dios, porque ni sus propietarios dan muestras de querer preocuparse por su estado y además porque nadie colabora en su mejoría.

Hay quienes arrancan puertas o ventanas e incluso rompen vidrios. Lo que sucede con la Estancia San Gregorio ocurre con muchos antiguos cascos que están distribuidos en la parte patagónica y fueguina de Magallanes”.

Estas instalaciones patrimoniales despiertan el interés de estudiantes de arquitectura, de los investigadores de la historia y distintos profesionales que han dado forma a numerosos estudios a lo largo de los años. Pero irónicamente no generan la misma preocupación de sus propietarios.

Al abordar los esfuerzos por recuperar construcciones de larga data, Martinic destaca el recurso que significa la declaratoria de monumento histórico nacional. Pero eso no siempre ayuda. Esta condición no trae anexa la posibilidad de un resguardo financiero que permita su mejoramiento o su preservación.

El investigador cree que algún día habrá que renovar la ley de monumentos nacionales y hacer que cada vez que se declara un monumento nacional pueda ser asistido económicamente para su restauración o lo que correspondiera en cada situación.

UNA EXCEPCION

Mateo Martinic no cree que haya una provincia más afectada que otra en términos de daño patrimonial. Dice que lamentablemente hay ejemplos en distintos lugares.

En Tierra del Fuego está el deterioro de las antiguas estancias, pero también eso se aprecia en la parte patagónica, en la zona centro-oriental de Magallanes, donde hay varios y tristes ejemplos, algo que también ocurre en Última Esperanza.

Una excepción digna de ser destacada es la antigua Estancia Río Verde, ubicada a unos 100 kilómetros de



Historiador Mateo Martinic.

Punta Arenas, que formó parte de la sociedad del mismo nombre y que se ha mantenido y que es un gran ejemplo de muestra cultural, histórica y de valor turístico.

A pesar de todos los “lunares negros” que se pueden encontrar, el académico de la Umag se declara optimista por los esfuerzos que hasta ahora se han realizado y por el desafío que significa crear conciencia en la comunidad. Aún así advierte que “falta una conciencia colectiva, hay que hacer un llamado a él o los propietarios de casos como el de la Estancia San Gregorio para que pongan de sí y valoricen debidamente ese monumento con tanta tradición”.

Sitios históricos y su estado actual

Casa Stirling: Reconocida como la casa más antigua desde la zona de los canales hasta Puerto Williams. Fue construida en Inglaterra en 1869 para ser transportada a las islas Falkland o Malvinas. Posteriormente fue llevada a Ushuaia cuando aún no existían casas en esa localidad. De ahí fue derivada a bahía Tekemika, para finalmente establecerse en caleta Douglas, en 1906. La construcción fue declarada Monumento Histórico Nacional el 27 de febrero de 2003.

Lleva el nombre de Casa Stirling por su primer ocupante, Waite Stirling, pastor anglicano que efectuó misiones evangelizadoras en el Beagle.

Mateo Martinic la destaca como un ejemplo de recuperación de una construcción histórica y única.

Faros australes: Destacan los esfuerzos de la Armada de Chile por recuperar varias de estas instalaciones. También hay iniciativas privadas, como la que permitió recuperar el faro San Isidro (en la foto), que estaba virtualmente perdido por los destrozos y los saqueos de los pescadores y otras personas que llegaban hasta ese lugar. Pero hay tristes excepciones, como el faro Posesión, que se encuentra en un grado de deterioro impresionante y que necesita ser restaurado.



Casco de la Estancia San Gregorio: Mateo Martinic lamenta el deterioro patrimonial de esas instalaciones. Era el establecimiento ganadero más importante de la Patagonia. Ahí surgió con pleno éxito, a partir de 1878, la introducción

Premio Nacional de Historia, Mateo Martinic, nos lleva por un recorrido conceptual a los principales sitios de interés histórico en la región y los evalúa.

de la ganadería lanar como una actividad económica novedosa que revolucionó la vida y la economía de la colonia de Magallanes hasta ese momento. “Ver ese casco cómo está, en un grado de abandono impresionante, ciertamente duele y uno se lamenta más todavía expuesto sobre una carretera importante, donde se realiza parte del tráfico más importante entre Punta Arenas y Río Gallegos. Por allí pasan los turistas periódicamente y uno ve un patrimonio abandonado y reflexiona: eso en otra parte no ocurriría”, advierte.

Frigorífico Maclean: El historiador magallánico resalta casos ejemplares de particulares preocupados por el tema, como la sociedad Maclean de Puerto Natales, que fueron propietarios del antiguo frigorífico de Puerto Bories. Luego que se desmanteló una parte, la familia supo conservar la parte más preciada que es la edificada con ladrillos y que tiene un valor extraordinario, porque es el único edificio que representa la época de la revolución industrial en la región.

Fuerte Bulnes: Es monumento histórico porque en ese sitio en 1843 tuvo lugar la toma de posesión del estrecho de Magallanes y ahí se reconstruyó, según el modelo original, el primer asentamiento poblacional. Martinic advierte que hay un grado de abandono que preocupa. “La comunidad ha

sido testigo de cómo se echan la culpa unos y otros, pero si se sigue discutiendo el tema continúa avanzando el deterioro. Es vergonzoso lo que está ocurriendo ahí”, afirma.

Sucursal del BCI y expropiedad de Rodolfo Stubenrauch:

La imponente casa ubicada en la esquina de 21 de Mayo y Errázuriz es patrimonial. Fue construida por Rodolfo Stubenrauch, uno de los inmigrantes italianos más importantes por cultura y por participación en el desarrollo de Magallanes. Fue industrial, ganadero, empresario, hombre público y alcalde de Magallanes. Para Mateo Martinic, éste es un ejemplo exitoso de lo que puede hacer una institución bancaria cuando asume el valor del edificio que adquiere y lo recicla preservando lo sustancial. Se rescata la figura exterior, de un bien que es patrimonial, y hacia el interior se transforma para que pueda servir a las necesidades de la institución propietaria. “Este es un muy buen ejemplo de cómo se pueden hacer las cosas cuando hay conciencia”, dice.



Antiguas estancias: Martinic lamenta que en provincias como Tierra del Fuego se aprecie el deterioro de las antiguas estancias. Dice que esto igualmente ocurre en la parte patagónica, en la zona centro-oriental de Magallanes, pero también en Última Esperanza. Una excepción digna de ser destacada es la antigua Estancia Río Verde, que formó parte de la sociedad del mismo nombre y que se ha mantenido y que es un gran ejemplo de muestra cultural, histórica y de valor turístico.

Museo del Recuerdo recibe 11 mil visitantes por año

Por Marisol Retamal G.
Fotos: Gerardo López

El Museo del Recuerdo figura como una de las postales más características del sector norte de Punta Arenas. Ubicado en las instalaciones de la Universidad de Magallanes -específicamente en el Instituto de la Patagonia- el Museo del Recuerdo figura como un espacio al aire libre dedicado a la historia regional.

Cada año recibe un promedio de 11 mil visitas, en su mayoría turistas extranjeros que recorren la región. Pero también destaca un número importante de magallánicos, principalmente estudiantes interesados en conocer aspectos característicos de la vida cotidiana de la región en épocas pasadas.

Juan Sáez es el administrador del museo y destaca cómo éste ha ido creciendo en el número de piezas en exposición y en su relevancia como espacio dedicado a la preservación y al patrimonio. Resalta los esfuerzos desplegados por su principal responsable, el abogado e historiador Mateo Martinic, quien se encarga de recopilar las donaciones que posteriormente se incorporan a la numerosa colección en exhibición.

El mismo Martinic no oculta su satisfacción por el patrimonio histórico que el museo ha ido atesorando con los años, gracias a constantes donaciones. Todavía recuerda cuando hubo voces que criticaron el sentido de este nuevo museo y plantearon que se convertiría en una especie de parque de juegos infantiles. Irónicamente este cuestionado parque infantil se convirtió en uno de los sitios más representativos del circuito turístico cultural de Punta Arenas.

DE TODO UN POCO

El Museo del Recuerdo no abarca una época específica de la historia magallánica. De hecho, incluye piezas correspondientes al siglo pasado, pero también aparecen otras más recientes y que se refieren a décadas anteriores.

Así como hay materiales en exhibición al aire libre, también pueden apreciarse otros en las instalaciones cerradas ubicadas en el lugar. Una cochera que incluye vehículos de larga data, como el carruaje que usaron los Presidentes de Chile, Federico Errázuriz, y de Argentina, Julio Roca, en el llamado Abrazo del Estrecho, en 1899; o



la casa de las profesiones y oficios, que incluye elementos utilizados por antiguos relojeros, farmacéuticos, sastres y dentistas. Otro espacio cerrado de especial atractivo es el que guarda materiales propios de los almacenes de barrio y las pulperías.

Juan Sáez señala que prácticamente el total de las recaudaciones obtenidas por concepto de entrada se utiliza en la restauración de las piezas más comprometidas por el paso del tiempo. En general, los recursos son siempre limitados y escasos y por lo mismo se agradecen las donaciones recibidas de parte de particulares y empresas de la zona.

El Museo del Recuerdo resalta, sin duda, como uno de los atractivos panoramas para los turistas y también para los magallánicos ávidos por conocer parte del pasado regional.



El Museo del Recuerdo cuenta con una valiosa colección de piezas que da cuenta de la historia magallánica.

Al rescate del Teatro Municipal José Bohr

Por Edmundo Rosinelli

El mejor regalo que podría recibir la ciudad de Punta Arenas para la conmemoración del Bicentenario de Chile, sería la remodelación del Teatro Municipal. Una idea que el alcalde Juan Morano observa con mucho interés, sobre todo después de escuchar declaraciones de la intendenta, Eugenia Mancilla, que apuntan en la misma dirección. No es para nadie un misterio que el vetusto edificio necesita urgente una "manito". Así como está no sirve para realizar muchas de las manifestaciones artísticas, como la presentación del ballet nacional o de orquestas sinfónicas. Para esto es primordial ensanchar la "boca" del escenario. A raíz de lo mismo el año pasado la municipalidad tomó el proyecto en sus manos y encargó los diseños a los arquitectos Carlos Descourvieres y Rodrigo Velásquez Pérez. Era necesario contar con este valioso instrumento para saber de qué se estaba hablando. Fue así que los profesionales trabajaron durante 9 meses y a principios del año pasado lo entregaron a la entidad mandante. Un trabajo que incluyó una maqueta virtual para que las autoridades conocieran el "nuevo teatro", proyecto que rescata parte de los diseños originales. Porque es importante recordar que el municipal en sus inicios fue una réplica (guardando las proporciones) del afamado Teatro Colón de Buenos Aires.

UN POCO DE HISTORIA

Este inmueble comenzó a construirse el 25 de mayo de 1887 por el arquitecto Numa Mayer y financiado por el pionero español, José Menéndez. Y fue inaugurado en junio de 1899.

En su estado original contaba con 25 palcos, 150 plateas, un balcón y una galería, que lo hacían idéntico al estilo neoclásico del Teatro Colón de Argentina, pero con menor capacidad. En sus primeros años de funcionamiento se llamaba "Teatro José Menéndez".

En febrero de 1905 fue adquirido por la Municipalidad de Punta Arenas, decisión que se tomó en una sesión extraordinaria (según consta en actas) de la Comisión de Alcaldes, bajo la presidencia del gobernador del territorio Alberto Fuentes y con la asistencia de los alcaldes Juan Bautista Contardi, Jorge Matta y Ernesto Manns. Fue en 1935 que se eliminaron los balcones y palcos para dar paso a una sala de cine.

En marzo de 2002, por iniciativa del actual alcalde y del concejo municipal, previo concurso público, se oficializó denominarlo Teatro Municipal José Bohr Elzer, en memoria del destacado artista, compositor y autor del himno a Punta Arenas. El establecimiento se ubica en Magallanes 823.

AL RESCATE DEL MUNICIPAL

El alcalde no oculta su optimismo de ver algún día concretado el sueño del nuevo municipal, que por ahora disfruta mirando en su computador gracias a la presentación virtual de los arquitectos.



Esta panorámica tomada desde el escenario permite imaginar el proyecto terminado, con los 3 niveles de balcones.



El mismo deseo manifestó Carlos Descourvieres, un profesional muy comprometido con el proyecto, al punto que se le nota el cariño cada vez que se refiere a él. Con los diseños en la mano, "lo que ahora corresponde es buscar los recursos", planteó Morano, propuesta que está ingresada al Banco Integrado de Proyectos, aunque sin priorización.

Recordó los deseos de la intendenta cuando expresó su voluntad de concretar la remodelación del municipal.

En el intertanto, a la espera, el municipio postuló un proyecto para la reposición de iluminación y amplificación. "Ahora lo que falta es meterle mano a la remodelación para recuperar el esplendoroso Teatro Municipal, que actualmente muestra el paso de los años y por eso está en condiciones francamente malas".

Uno de los arquitectos que trabajó en los diseños, Rodrigo Velásquez, dice que en todo momento se buscó retomar la idea original de la arquitectura del teatro. Entre los desafíos que plantea la propuesta está la eliminación de los elementos instalados con posterioridad y revivir los palcos. Para esto se hace necesario ganar espacio

por los costados del recinto, lo que haría crecer el teatro hasta los medianeros.

"Si sacamos todo lo que es decorativo y llegamos al muro de la estructura ganamos, a lo menos, un metro cincuenta", explicó. Los tres palcos corridos se construirían en igual cantidad de niveles.

Hacer realidad este sueño costaría unos mil 200 millones de pesos. Lo más complicado del proyecto es la intervención de la estructura existente, lo que encarece mucho la remodelación. Velásquez explicó que es necesario el refuerzo de muchas estructuras debido a la intervención de varios sectores.

Además, es necesario que el edificio cumpla con la Ordenanza de Urbanismo y Construcciones. Para este tipo de locales tiene requerimientos bastante específicos, como la dimensión de los camarines, escalas de evacuación y ensanchar la boca del escenario para que se puedan presentar expresiones como el ballet nacional. Además, es necesario nivelar el piso. "Como arquitectos, realmente nos gustaría ver concretado este proyecto para el Bicentenario, lo que sería un verdadero sueño", destacó.



El hall central presentaría este aspecto, según las imágenes virtuales preparadas por los arquitectos Carlos Descourvieres y Rodrigo Velásquez Pérez.

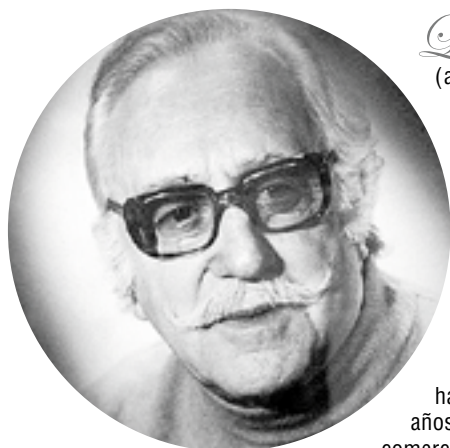


Un evidente deterioro exhibe hoy en día el Teatro Municipal.

¿Y qué hacemos con la casa del poeta Grimaldi?

Mientras el deterioro la sigue carcomiendo en su interior, el Club de Leones Cruz del Sur dice que la tiene entre sus prioridades.

Por Nelson Toledo



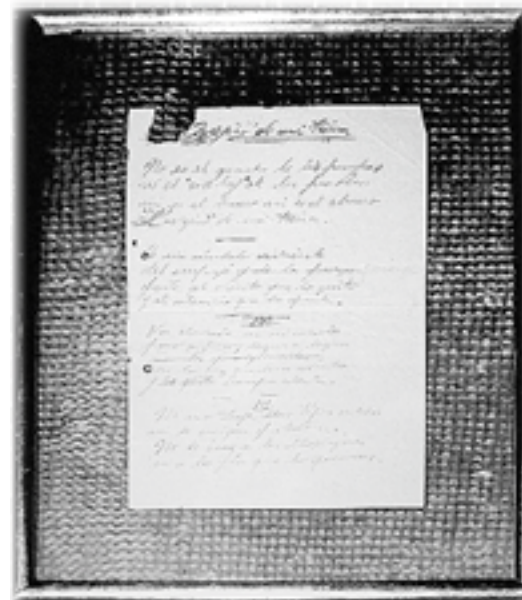
José Grimaldi, el poeta del ovejero.

La casa de José Grimaldi Acotto (avenida Bulnes N° 383 esquina Sarmiento), del poeta del ovejero, de quien elogiara tan apasionadamente a Punta Arenas, figura emblemática de la literatura y de la historia regional, se cae a pedazos por dentro. Para colmo, hasta hace un par de años lucía un feo letrero comercial. El año pasado fue recuperada por el Club de Leones y, al menos exteriormente, ya fue pintada y refaccionada. Pero resta el interior que demanda una inversión de unos 30 millones de pesos. La actual presidenta del Club de Leones Cruz del Sur, Susana Alasevic, señala que necesitan urgente los recursos para detener y revertir ese deterioro. "Antes colaboramos en la construcción de la plaza Grimaldi, ahora para nosotros la casa de Grimaldi es prioridad número uno, pero necesitamos esos recursos para repararla interiormente", señala a modo de llamado a empresas y espíritus sensibles. Explica que circula la idea de transformarla en un museo, aprovechando su ubicación privilegiada, frente al Museo Maggiorino Borgatello, lo que aseguraría una gran cantidad de visitantes. O quizá en un punto de ventas de artículos elaborados por los niños discapacitados y así generar recursos para el Centro de Rehabilitación Cruz del Sur. Como sea, agrega que por el peso histórico que tiene

se han fijado el objetivo de, en un plazo no superior a dos años, recuperar esta vivienda, donde vivió no sólo el poeta, sino también sus padres, José Grimaldi Piacenza y Emilia Acotto ("de las Italias venían y eran jóvenes los dos").



El poeta a los pocos meses de edad junto a sus padres. Nótese que, aunque varón, está vestido de mujer, como era el uso de la época.



Original del poema *El Ovejero de mi Tierra*. Se conserva en el Museo Regional Braun Menéndez.

LA VOZ DE LOS ESCRITORES

El poeta Marino Muñoz Lagos fue amigo personal de José Grimaldi y opina que sería una excelente iniciativa transformar esa casa en museo. "Fui amigo de él desde que llegué a Punta Arenas en 1948. Era muy jovial, amistoso y continuamente nos juntábamos los escritores en los bares de la época a conversar, al compás de unas copas y caldos de medianoche, sobre literatura hasta bien avanzada la madrugada", recuerda. Eran los tiempos románticos del Centro de Escritores de Magallanes, que contaba entre sus miembros dilectos a Grimaldi, Mario Garay, Silvestre Fugellie, Rosa de Amarante, Osvaldo y Enrique Wegmann, además de Marino Muñoz. Un verdadero festín de poesía.

El escritor Silvestre Fugellie comparte la idea y recuerda que hace años se solicitó que esa vivienda fuese destinada a los escritores. Hoy sugiere que se transforme en una casa de la cultura. "Podría tener una sala destinada a realizar tertulias literarias y algunas otras habitaciones a exhibir patrimonio fotográfico del poeta y de otros escritores regionales como Osvaldo Wegmann, Rolando Cárdenas, Coloane, en fin". Cree que de este modo, además, se ayudaría a mantener la memoria de Grimaldi, porque falta difundir más su vida y obra. "El mejor homenaje que se le puede hacer es enseñar sus creaciones en las escuelas. Hubo un momento en que se recitaba sagradamente en las escuelas en el acto de cada lunes el *Ovejero de mi Tierra*. Eso se ha perdido en las nuevas generaciones", dice. Para él ese poema es valioso porque muestra la antigua estampa del trabajador de los campos magallánicos, "porque hoy hasta los ovejeros se han modernizado y, de seguro, algunos recorren los campos en jeep". Recuerda a Grimaldi, unos 9 años mayor que él, como una excelente persona, muy abierto de carácter, muy amigable, que siempre andaba de buen humor. "Cuando venía Coloane nos reuníamos todos y pasábamos momentos muy agradables. Su padre fue uno de los que organizó la Escuela Nocturna Popular, que se ubicaba en Colón, entre O'Higgins y Lautaro Navarro", agrega.

El director del Museo Regional de Magallanes, Mauricio Quercia, secretario ejecutivo del Consejo Asesor de



¿Museo o casa de la cultura? Cualquiera de las dos opciones es válida, lo que sí está claro es que la casa del poeta José Grimaldi debe ser recuperada y puesta en valor.



Escritor Silvestre Fugellie.



Klaus Thormann, jefe de planificación de Sernatur.



Escritor Marino Muñoz Lagos.

Escritores sugieren transformarla en un museo o en una casa de la cultura.

Monumentos Nacionales, estima que sería bueno que se conservaran las características exteriores de esa vivienda vernacular, que es una vivienda pionera. En dicho museo se guarda una valiosa colección de efectos personales que pertenecieron a José Grimaldi. Se molesta cuando le preguntan por qué no están esos objetos a la vista del público, ya que se encuentran en el segundo piso en una pieza bajo llave. Se apresura a responder que se está trabajando en eso. Que ya se llamó a licitación para restaurar los cimientos de la que fuera la casa de Mauricio Braun Hamburger (más adelante se espera restaurar el exterior). El proyecto, donde se invertirán casi 142 millones de pesos, permitirá habilitar una superficie de 800 metros cuadrados en el

subterráneo de la vivienda. Entonces sí estarán a la vista del público no sólo la valiosa colección del poeta Grimaldi y el manuscrito original del famoso poema El Ovejero de mi Tierra, sino también bitácoras de navegación del pionero José Nogueira, colecciones arqueológicas, pictóricas y otras. "La idea nuestra es que todo sea visitable de aquí a un año más", sostiene Quercia. "Por el momento, la colección y objetos del poeta José Grimaldi está estabilizada, con temperatura y humedad constante, inventariada, a buen recaudo y esperando las condiciones propicias para ser expuesta al público", añadió.

Klaus Thormann, jefe de planificación de Sernatur, considera que Grimaldi es una figura emblemática de la

historia regional y que sería muy bueno que se convierta su casa en museo, por la ubicación privilegiada, frente al Museo Maggiorino Borgatello y como un merecido homenaje al poeta. Afirmo que esta vivienda es un atractivo turístico que debe ser explotado y que se ha demorado mucho la ciudad en reaccionar. De paso, menciona un desaparecido faro de madera de la época pionera de Punta Arenas con un fanal en su cima y que estaba en avenida Colón. Cree que se puede recuperar con facilidad, fanal incluido. No significaría una gran inversión, sino más bien es asunto de decisión. Así se agregaría un nuevo punto de atracción turística. Como para recoger el guante.



Objetos que pertenecieran a don José Grimaldi. Pronto podrán ser vistos por el público en el Museo Braun Menéndez.

Dragas auríferas fueguinas en riesgo de desaparecer

Consejo de Monumentos Nacionales no ha dado respuesta a la petición para declararlas monumentos históricos.

Por Félix Iglesias

En un territorio tan inmenso y difícil de fiscalizar como Tierra del Fuego, que contiene muchos elementos que fueron parte de la avanzada pionera, son también innumerables las amenazas a ese valioso patrimonio de los inmigrantes y sus descendientes, que son quienes más aprecian los testimonios materiales de esa época colonizadora.

Entre éstos se cuentan las dragas mineras y demás equipamiento utilizado en la explotación aurífera de la isla, en un lapso de la historia que no se extendió más allá de una década, entre los primeros intentos de uso mecánico de 1902 hasta tan sólo el año 1910.

Con una actividad febril que significó también la inmigración de centenares de soñadores de diversas nacionalidades, las vistosas palas mecánicas movidas a vapor, los enormes tubos de colación llamados trommel, los cachos que forman parte de la maquinaria y, sobre todo, las imponentes dragas, son piezas que se encuentran dispersas por cerros, valles, orillas de ríos y cañadones del célebre -y a veces mítico- cordón Baquedano (antes conocido como sierra Boquerón), la costa fueguina y un chorrillo del sur de la isla.

DEPREDADORES DE METALES

La imposibilidad de defender estos restos históricos de los llamados "depredadores de metales" (que compran y venden metales) debido a las circunstancias descritas, ha significado que en particular las partes móviles, piezas adosadas, trozos y elementos de menor peso estén expuestos a robos o apropiaciones por parte de diversas personas. De alguna manera, esto ha sucedido a través de los años con las instalaciones ganaderas, hasta donde han ido a parar partes importantes de los restos que quedaron abandonados al término de las actividades extractivas, después de sus fracasadas tentativas por alcanzar las metas de recolección de oro que se habían trazado.

Tanto empresarios extranjeros como nacionales, en general, habían formado ingentes asociaciones mineras con aporte de capitales voluminosos, ante resultados al principio prometedores y potencialmente prósperos, pero que al fin dieron rendimientos tan insignificantes que llevaron a los emprendedores de ese "intento dorado" a irse sin desembolsar más recursos para llevar su maquinaria.

A la vista de lo que estaba sucediendo con lo que aún se conservaba, numerosas voces comenzaron primero a solicitar y más tarde a exigir la intervención del Estado para recuperar esas piezas consideradas valiosas desde el punto de vista histórico y de pertenencia de la comunidad.

Así, en 1976 se oficializa la primera medida de protección de una de las dragas más importantes e imponentes

que aún ostentaba un alto porcentaje de integridad, la del río Russfin en la zona austral de la isla, decretándose como Monumento Histórico Nacional por el Ministerio de Educación Pública.

CATASTRO DE DRAGAS

Hace pocos años fue la Municipalidad de Porvenir quien tomó la iniciativa de encomendar diversas expediciones y estudios de reconocimiento de los elementos que todavía permanecían en las serranías de Baquedano y costa de Bahía Inútil, entre ellas el catastro que emprendió la directora del Museo Fernando Cordero, Tamara Torres.

Así la funcionaria plasmó un registro de los restos con carácter patrimonial en 5 dragas ubicadas a lo largo del río del Oro, 2 palas mecanizadas del estero Paravic, 2 dragas en el río Verde, una en el sector de Mina Nueva, otras 2 en los ríos Pérez y Oscar, una en Caleta Discordia y otra en el campo Progreso. Tras ello se contactó con el director del Instituto de la Patagonia y Premio Nacional de Historia, Mateo Martinic, quien después de estudiar la importancia, significación y calidad integral de las diversas ubicaciones, determinó que correspondía peticionar al Consejo de Monumentos Nacionales su declaración como monumentos históricos a las 2 palas a vapor del Paravic y la draga del Oscar. Pese al esfuerzo, la iniciativa no ha prosperado reconoció Tamara Torres y tampoco el municipio ha recibido respuesta a las consultas hechas después de la tramitación. Mientras no se oficialice esta gestión, el peligro de "depredación" sigue presente, advirtió.

"HAY QUE INSISTIR"

"Ya van como 3 años y si no hay respuesta a la petición. Hay que insistir", recomendó el propio Mateo Martinic, miembro del citado Consejo. Recordó que si bien no era condición hacer el traslado de la antigua maquinaria a Por-

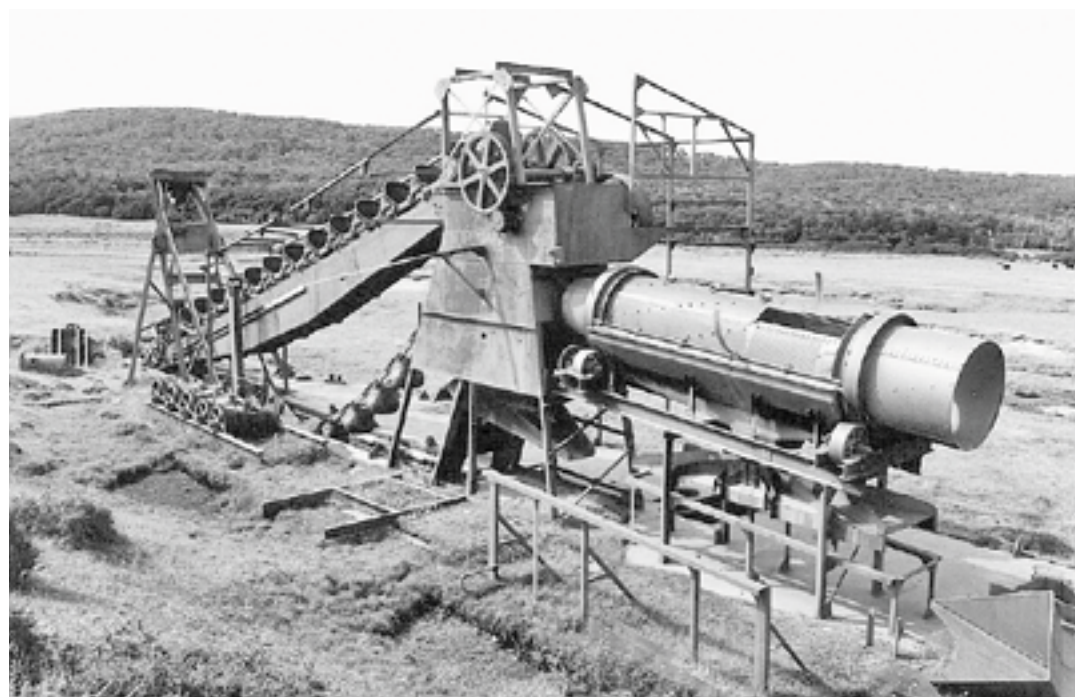


venir, se había acordado solicitar a Enap u otra instancia, ayuda para traerla a la ciudad fueguina.

"Se envió toda la información y los registros fotográficos, pero hasta la fecha no tenemos noticias del Consejo -detalla Tamara Torres- ni en qué trámite puede ir la postulación".

El tema es complicado, admite, porque al tratarse de piezas que están en predios particulares no se puede intervenir, ni fiscalizar, ni resguardar su potencial desarme.

"Por otro lado -explica- no tienen dueño y el propietario del loteo donde están ubicadas las dragas las podría considerar suyas, porque no hay una legislación clara de a quién pertenece en realidad ese patrimonio. De hecho, con el paso del tiempo se han ido desarmando y usando sus componentes en distintas cosas". Le preocupa que lo poco que queda de las dragas se lo sigan llevando cuando lo que interesa es que se conserve y -en lo posible- se mantengan en su ubicación original, para conocer en terreno lo que fue la laboriosa epopeya del oro que forma parte de la historia de Tierra del Fuego.



Porvenir

Quieren convertir en museo la Parroquia San Francisco de Sales

Por Félix Iglesias

Cuando en forma paulatina se comenzaron a hacer oficios religiosos en el flamante nuevo Templo Parroquial de Porvenir -un edificio moderno, elegante y amplio, según cualquier observador, digno de una catedral- también de modo paulatino se comenzó a abandonar la antigua Parroquia San Francisco de Sales.

La histórica construcción de los salesianos de Magallanes data de fines del siglo XIX, cuando se comenzó a edificar a medio ascenso de una colina que enfrentaba la bahía de Porvenir, donde a la vez se fundaba el pueblo de Porvenir y al paso de los años quedaría a espaldas de la Plaza de Armas y distanciada de ésta por una cuadra.

La sencilla aunque hermosa parroquia luce ya construida al centro de la calle Soto Salas (hoy Croacia), una de las primeras y principales de la población, con su torre coronada por una cruz modesta y 3 esferas de reloj en su frontis y laterales, cuando el Presidente Jorge Montt firmó el decreto de fundación de Porvenir, el 20 de junio de 1894.

Con presencia de altas autoridades eclesiásticas, civiles y militares, y siendo la segunda iglesia en importancia de la región, fue inaugurada el 30 de septiembre de 1898, designándose por la Prefectura Apostólica de Magallanes e Islas Malvinas como su primer párroco al sacerdote Víctor Durando, con jurisdicción sobre todo el territorio de Tierra del Fuego, otorgándosele bendición canónica en 1926.

INCESANTE ACTIVIDAD

Desde entonces la actividad eclesial en el nuevo edificio del naciente poblado fue incesante: bautizos, matrimonios, comuniones, celebraciones litúrgicas y oficios religiosos en las fechas instituidas como sagradas se celebraron todas en la Parroquia San Francisco de Sales, a cuya nave se accedía por una breve pero empinada escalinata de cemento, que hacía redoblar los esfuerzos cuando se sacaba o entraba la estatua de la Virgen en las procesiones de rigor.

La mayor parte de la ciudadanía católica del territorio fueguino participó desde entonces en los oficios religiosos de la iglesia, que se incrementó cuando pocos años después -en abril de 1908- se fundan las escuelas San Francisco de Sales, de varones y María Auxiliadora, de niñas.

Los nuevos porvenireños eran bautizados, más tarde recibían los sacramentos de primera comunión y confirmación, con el paso de los años contraían matrimonio en el sobrio interior de madera de la iglesia fueguina, para después repetir los ritos con sus propios hijos y, al final de sus vidas, sus restos recibían la bendición del párroco o los sacerdotes que lo secundaban.

Víctor Durando, Federico Torre, Santiago Giacomussi, Antonio Clemencé, Vidal Pérez, Roberto Sánchez, José Tardivo, José Tarditti y el más recordado, el padre Mario Zavattaro (luchador social de la comunidad y fundador de la Escuela Salesiana Las Mercedes, hoy desaparecida) fueron párrocos fueguinos y algunos dirigieron el colegio salesiano de Porvenir.

ABANDONADA POR UN NUEVO TEMPLO

Un sacerdote español que antes se había desempeñado como profesor y rector del establecimiento educacional, el padre Santiago Redondo (primer cura ordenado en Porvenir) fue también un entusiasta partidario de edificar

una nueva parroquia, frente a la Plaza de Armas y que tenga más presencia y capacidad.

Así, entre los años 1981 y 1986, después de desempeñar maratónicas jornadas de gestiones, convencer a incontables hombres de negocios y a la propia comunidad, convirtió en realidad el nuevo edificio, que ya en los años 90 del siglo pasado se convirtió de lleno en el nuevo templo.

Con ello, la añosa parroquia original quedó casi abandonada y surgieron voces para recuperarla y transformarla en un Museo Salesiano. Una idea que más tarde encontró eco en la Congregación Salesiana, que la hizo propia, para recordar la vasta labor de su obra apostólica en la isla grande.

LENTO TRANSITO A MUSEO

“La Congregación tiene la intención de hacer un Museo Religioso y para eso tuvo unos inicios como cambiar el techo que se llovía todo; segundo, pintar el interior, que ya se hizo; y tercero, se renovó toda la instalación eléctrica. Eso está todo hecho y se invirtió una gran cantidad de millones para hacerlo”, afirma el actual vicepárroco Santiago Redondo.

A esas obras siguió el cambio de ventanas de madera según la concepción original del estilo de su arquitectura pionera, aseguró, todo lo cual ha sido complementado con la presentación de diversos proyectos de financiamiento estatal, ninguno de los cuales ha prosperado a pesar de los años transcurridos, sostuvo el sacerdote.

“Han venido de aquí y de allá muchos profesionales haciendo estudios, tomando medidas y ninguna ha resultado. El plan era pintar el exterior también, la torre y los techos, pero lo más inmediato es cambiar todo el frontis porque las raíces de los pinos están levantando todo. Y al interior habría que hacer los baños, que ya tienen los puntos preparados”, detalla el padre Redondo.

“Pero no hay más medios y a pesar de que ya se han juntado varias cosas -agrega- se requiere que salga un proyecto para hacer armarios, vitrinas, después hay que ampliar fotografías, hacer mapas, buscar todo lo del padre D’Agostini, en fin, queda un trabajo muy amplio”.

Por eso es que aún no se puede hablar de fechas, recalcó, porque “ahí está sólo el cascarón. Ahora hay que mejorar el frontis, meter todas las cosas, el mobiliario, pero hay que tener medios porque es una obra muy valiosa de más de 100 años. Es una joya dentro del pueblo. Hay que recordar que fue el segundo templo de la región después de la Catedral de Magallanes”, resaltó el padre Redondo.



La histórica Parroquia San Francisco de Sales fue construida por el sacerdote Juan Bernabé.

La historia de Pedro Mayorga Ruiz

El solitario minero del Valle de las Minas

Conaf impulsa proyecto para rescatar turísticamente dos antiguos boquerones del manto carbonífero Loreto, en la Reserva Forestal Magallanes, a sólo ocho kilómetros de Punta Arenas.

Por Alejandro Toro
Fotos: José Villarroel



Pedro Mayorga con algunos trozos de su compañero de toda la vida.

Sólo ocho kilómetros del centro de Punta Arenas, muchas horas del invierno en la vida de Pedro Mayorga Ruiz transcurren a casi 200 metros de profundidad, en el frío, el barro y la humedad de un estrecho y antiguo socavón que se interna en la tierra.

Don Pedro, quien asegura tener "como 73 años" de edad, es el único minero vigente en la histórica zona carbonífera del Valle de las Minas, donde el año 1900 comenzó a ser explotada la mina Loreto, sucesora de una labor carbonífera iniciada a mediados del siglo XIX, en los albores de la colonización de Punta Arenas (Ver recuadro).

Este valle minero es parte desde 1986 de la Reserva Nacional Magallanes, administrada por la Corporación Nacional Forestal (Conaf). Aproximadamente a 1,5 kilómetros del acceso a la reserva vive don Pedro. Llegamos a él con la ayuda del administrador del recinto, Neftalí Zambrano. El primero que nos recibe es "Cortito", un quiltro pequeño cuyo color, salvo en el rostro, se confunde con la nieve, y que junto a un gato son en esta época del año la única compañía de don Pedro. Al principio, no quiere hablar. Neftalí trata de convencerlo, pero no hay caso. Le pedimos permiso -en rigor el permiso debería ir entre comillas porque él es el invitado en un terreno estatal- para conocer la mina. Nos deja pasar, pero no nos sigue. Vuelve a entrar a su "rancho".

Cincuenta metros más adelante se encuentra la mina "Caupolicán". La entrada está protegida por un cobertizo. Por el túnel descienden, en unos 45 grados, los rieles, con una trocha de unos 80 centímetros, sobre los cuales baja vacío y sube lleno de carbón un carro de madera tirado por una cuerda metálica mediante un sistema de huinche manual.

Nos animamos. A tientas comenzamos a bajar. Está muy húmedo; cuesta no resbalarse. Después de introducirnos cerca de 10 metros, el agua en el suelo detiene nuestro andar a tientas.

Según nos comentó antes Neftalí Zambrano, la idea de la dirección regional de Conaf es integrar esta mina a un circuito turístico que entregue a los visitantes nociones de la pasada explotación carbonífera en el sector. Y en este cuento, don Pedro sería un protagonista principal. El proyecto incluye también la restauración de la mina "Santa Rosa", a 500 metros de la "Caupolicán". Hoy en día con un evidente deterioro, este boquerón, explotado hasta su ocaso por Santiago Florio, conserva gran parte de la estructura



Las minas están en medio de los bosques de la Reserva Forestal Magallanes.



Con este huinche manual, el minero baja y sube el carro.



El administrador de la Reserva Forestal Magallanes, Neftalí Zambrano (a la izquierda), también se internó en la mina "Caupolicán".



A diez metros, la humedad y el agua se apoderan del boquerón. Hasta aquí llegamos.

original. El propósito es postular la iniciativa a fondos nacionales de la Conaf o a recursos regionales.

Comenzamos a regresar a la superficie. Arriba vemos a "Cortito", pero también a don Pedro, quien, seguro, quiso verificar las andanzas en su mina del grupo de intrusos.

Ahora no pone ningún problema. Incluso, no se complica ante la solicitud del reportero gráfico de que pose para las fotografías.

Cuesta entender el habla de don Pedro, tan propia del trabajador oriundo de Chiloé, en su caso incontaminada con otras entonaciones en la soledad del monte. Pero afinando el oído, uno logra saber que trabaja en esta misma mina hace 30 años; que comenzó a oficiar de minero del carbón a los 20 años, en Río Turbio (Argentina); que hoy está solo, pero que hubo un tiempo en que llegó a haber 13 mineros en la "Caupolicán"; también que, cada quince días, dos carros de carbón que extrae los vende a 16 mil pesos, dinero que, junto a una pensión de poco más de 40 mil pesos, le sirve para subsistir.

Don Pedro asegura estar bien de salud. Sólo le causa problemas una molestia en la pierna derecha, seguramente resabio de las dos horas como máximo que permanece al interior del pique, encorvado y sólo alumbrado por el carburo de la lámpara, el mismo que ilumina su casa y que cada vez le cuesta más caro en la ciudad (1.500 pesos el kilo). De visitas al médico ni hablar. A Punta Arenas sólo baja cuando necesita comprar algo. En invierno demora más de una hora y media en llegar caminando a la ciudad y en verano, 45 minutos.

Antes de irnos, le pedimos que nos muestre algo de carbón. Vuelve de su cabaña con una bolsa plástica y adentro tres trozos. Sosteniéndolos en sus manos desgastadas en la oscuridad, se toma las últimas fotos. Le damos las gracias y dejamos a don Pedro de nuevo con su soledad, sólo mitigada por el gato que se calienta al sol en la ventana y por "Cortito" y sus ladridos.



"Cortito", la principal compañía del minero.



Se nota que las manos de Pedro Mayorga han estado en contacto con el carbón desde que tenía veinte años.



La mina "Santa Rosa" conserva gran parte de su estructura. La idea de Conaf es restaurarla para que turistas la visiten.



Veinticinco metros se interna en línea recta el socavón en la tierra. Después, dobla a la izquierda 150 metros hasta la veta de carbón.

El ferrocarril de la mina Loreto

La siguiente es la historia del ferrocarril de la mina Loreto, contada por Ernesto Vargas Cádiz, en el sitio web www.amigosdeltren.cl:

"Este ferrocarril, tal vez el más austral que tuvo Chile, servía a un pequeño valle minero dedicado a la extracción del carbón en las cercanías de la ciudad de Punta Arenas. Su historia puede dividirse en dos etapas.

La primera de ellas comienza en 1869, cuando un señor de apellido Rojas obtiene la concesión para construir un tranvía con una trocha de 3 pies (91,44 cm.) arrastrado primero por caballos y luego por un par de locomotoras presumiblemente británicas. Su objetivo era el transporte del carbón producido en el llamado "Valle de las Minas" hacia el puerto. Esta concesión fue traspasada en 1872 a la Sociedad Carbonífera de Magallanes. El constructor fue el ingeniero José Clemente Castro.

La ruta de este tranvía recorría alrededor de 5 km. desde las afueras del pueblo, donde se ubicaba el aserradero (actual barrio Prat) para cruzar a través de las calles del pueblo y llegar hasta el puerto.

Con el tiempo, se construyó un ramal que pasaba prácticamente por las afueras del pueblo para llegar hasta el puerto, a través de lo que hoy es la avenida Colón y la calle O'Higgins.

El tranvía duró pocos años. Para finales de la década de 1870 cayó en desuso y fue abandonado. Un cronista de la época escribió en 1890 que las locomotoras se encontraban abandonadas cerca de la costa semi-enterradas en la arena y que gran parte de los rieles habían sido levantados y utilizados en el muelle.

La segunda parte de esta historia comienza junto con el siglo XX, el 16 de diciembre del 1900, cuando el señor Agustín Ross obtuvo una nueva concesión. Le dio el nombre de mina Loreto a los yacimientos carboníferos y reconstruyó el tranvía, esta vez con una trocha de 1 m., extendiendo además su recorrido hasta la mina misma siguiendo el curso del río, por lo que la longitud del recorrido era de alrededor de 9 kilómetros. En esta ocasión, el ingeniero a cargo de la construcción de la vía era el señor James Arnett.

Para 1902, las estadísticas indicaban que el ferrocarril contaba con dos locomotoras Baldwin 0-4-2T de 12,7 toneladas, un coche

de pasajeros y 23 carros de carga. A fines del mismo año ya había transportado alrededor de 3.500 toneladas de carbón, además de agua potable, herramientas e insumos para la mina y eventualmente pasajeros en excursiones especiales los domingos.

Ese mismo año se construyó una casa de máquinas y maestranza cerca del aserradero, en lo que ahora era el punto central del recorrido.

En 1914, la mina y su ferrocarril fueron adquiridos por el grupo Menéndez Behety.

Un informe de 1928 indicaba, entre otras cosas, que la vía tenía 9 km. de largo, 13 estaciones, tres puentes y que el radio mínimo de las curvas era de 40 m.

Contaba con cuatro locomotoras, fabricadas por Baldwin, aunque siempre se mantenían en uso sólo dos a la vez. Poseía además cuatro coches de pasajeros de 20 a 24 asientos cada uno (comprados alrededor de 1910), 31 cajones, 13 carros planos y 44 carros especiales.

Aparentemente, la empresa había comprado alrededor de 1917 dos Baldwin 0-4-2T para sumarlas a las dos adquiridas en 1902, aunque más grandes, con ruedas de tracción de 37 pulgadas y un peso aproximado de 19 toneladas.

Para ese año, el ferrocarril había transportado 33.354 toneladas de carbón, 3.453 toneladas de madera, 8 toneladas de pasto y forraje, 18 toneladas de animales, 157 toneladas de petróleo, 357 toneladas de cemento y 4.160 pasajeros.

Los empleados que trabajaban en el ferrocarril eran 29 y se distribuían en cuatro administrativos, ocho en vías y obras, 10 en tracción y siete en tráfico.

Durante sus años de operación, el ferrocarril tuvo una ganancia modesta aunque esto se explica por ser propiedad de la mina, por lo que los fletes deben haber sido hechos prácticamente "al costo".

Durante la Segunda Guerra Mundial, la producción aumentó aún más, aunque esta bonanza no duró mucho tiempo, ya que en el mundo se comenzaba rápidamente a reemplazar el uso de carbón por petróleo. Esto provocó que pocos años después el recorrido fuera acortado sólo a la zona entre la maestranza y la actual avenida Colón, sin llegar hasta el puerto. Finalmente, en 1948 la mina fue cerrada y el ferrocarril levantado".





Foto gentileza Municipalidad de Natales.

La foto virtual muestra cómo se verá el tren cuando transite entre Puerto Natales y Puerto Bories.

Primera etapa Tren turístico a Bories se habilitará para 48 personas

Por Gabriel Leiva

Con una capacidad para 48 personas iniciará sus servicios el tren turístico Puerto Natales - Puerto Bories, proyecto que hoy se encuentra en su etapa de diseño.

Entre las novedades que se encuentran en el estudio en ejecución, está la construcción de 3 vagones con capacidad cada uno para trasladar 16 personas.

La mencionada iniciativa se podría comenzar a concretar durante el próximo año, existiendo los recursos en el Fondema para su realización.

Por hoy el estudio de diseño se encuentra retrasado debido a la concesión marítima de toda la costa que va de Natales a Puerto Bories en una extensión de 5 kilómetros.

La locomotora que se contempla reacondicionar para el proyecto y que actualmente se encuentra en la Plaza de Armas de Puerto Natales, fue construida en Briston, Inglaterra, en el año 1921 y fue trasladada a Puerto Natales en el año 1925. La denominaban por el nombre del accionista de la Sociedad Explotadora Tierra del Fuego, Peter Mc Clelland.

Esta máquina cumplía servicios de ferrocarril de Puerto Bories a Natales, transportando al personal de la Sociedad Explotadora que llegaba a unas 200 personas. El transporte de personal se iniciaba a las siete de la mañana y culminaban las faenas a las 17,30 horas, lo que ocurría en forma ininterrumpida hasta el año 1970. Este viaje cubría 4 kilómetros y se hacía cuatro veces al día, a lo que se sumaba el traslado de nafta en cajones de 18 litros y mercadería, la que se encontraba almacenada en las bodegas de Constantino Gafo.

El ferrocarril tenía 12 vagones con capacidad de arrastre para 30 personas cada uno, su potencia era de 350 toneladas y el tipo de combustible que utilizaba era leña (60 rajones para un promedio de 11 horas de trabajo) y carbón. Su velocidad no superaba los 60 kilómetros por hora. Su primer maquinista fue don Manuel Pérez Figueroa, quien fue reemplazado en el año 1945 por su hijo, Ernesto Pérez Figueroa. A partir del segundo semestre de 1970 la locomotora "Mc Clelland" quedó ubicada definitivamente en la Plaza de Armas de la ciudad.



RESCATE

Con la iniciativa (cuyo diseño se encuentra en estudio) se pretende repararla con el objetivo que realice el mencionado viaje, esta vez trasladando turistas. Sin embargo, continuaría siendo una locomotora a vapor, utilizando como combustible carbón o leña, con caldera no contaminante. Lo último se logra incorporando un moderno sistema con cámaras y depósitos que filtran los contaminantes.

"El proyecto surgió al tomar en cuenta el flujo de turistas en la zona, y considerando que un destino turístico no sólo consiste en mostrar un entorno de una gran belleza escénica, sino que también incluye darle vida con parámetros sociales y un valor agregado mostrando identidad y cultura local", manifestó el administrador municipal José Mansilla.

Agregó que el mencionado proyecto será un atractivo turístico relevante en la ciudad de Puerto Natales, rescatando un tren patrimonial que absorbe un paisaje rural pintoresco, con un componente de la historia industrial.

Este tren significó, durante muchos años, el principal nexo entre la ciudad de Puerto Natales y el frigorífico de Puerto Bories, donde se desarrollaba la principal actividad económica de la provincia a mediados del siglo pasado.

El estudio, en líneas generales, consiste en determinar todos los aspectos técnicos y económicos para la ejecución del proyecto, considerando reacondicionamiento de la locomotora a utilizar, construcción de vagones para turistas, tendido de línea férrea, estaciones de salida y llegada, operación del tren, una ciclo vía, iluminación, entre otros.

Actualmente no existe en la región un servicio de tren a vapor que realice tours de este tipo, lo cual hace que el proyecto sea altamente atractivo y rentable para el sector turístico, constituyéndose en una alternativa efectiva de entretenimiento y conocimiento de las bellezas naturales y culturales de Puerto Natales.

FRIGORIFICO

El mencionado tren unirá Puerto Natales (ciudad de recepción de visitantes) con Puerto Bories donde el 4 de noviembre del año pasado fue inaugurado el Museo Histórico-Industrial de Puerto Bories, siendo el primero de su tipo en el país.

La sociedad formada por Patricio Pavlovic, Juan y Sergio Mac Lean trabajó por años para rescatar este patrimonio histórico.

En la pasada temporada pudo ser visitado, lo que se repetirá este año. En la visita se destaca el aspecto arquitectónico de la época post Victoriana de Inglaterra; la revolución industrial en la Patagonia y la labor que allí se realizó durante décadas.

El 5 de octubre del 96 fue declarado Monumento Histórico el conjunto de edificaciones del ex frigorífico Bories, ubicado a cinco kilómetros al norte de Puerto Natales.

El complejo industrial frigorífico Bories fue construido por la antigua Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, establecido para satisfacer las necesidades de faenamiento de los excedentes de ganado de la sociedad propietaria y de otros establecimientos chilenos y argentinos.

Su arquitectura, en especial la de los edificios construidos en mampostería de ladrillo, así como sus maquinarias, constituyen una expresión de los estilos y formas en boga hasta el final de la revolución industrial, en especial durante la época Victoriana en Inglaterra.

La Rippling Wave

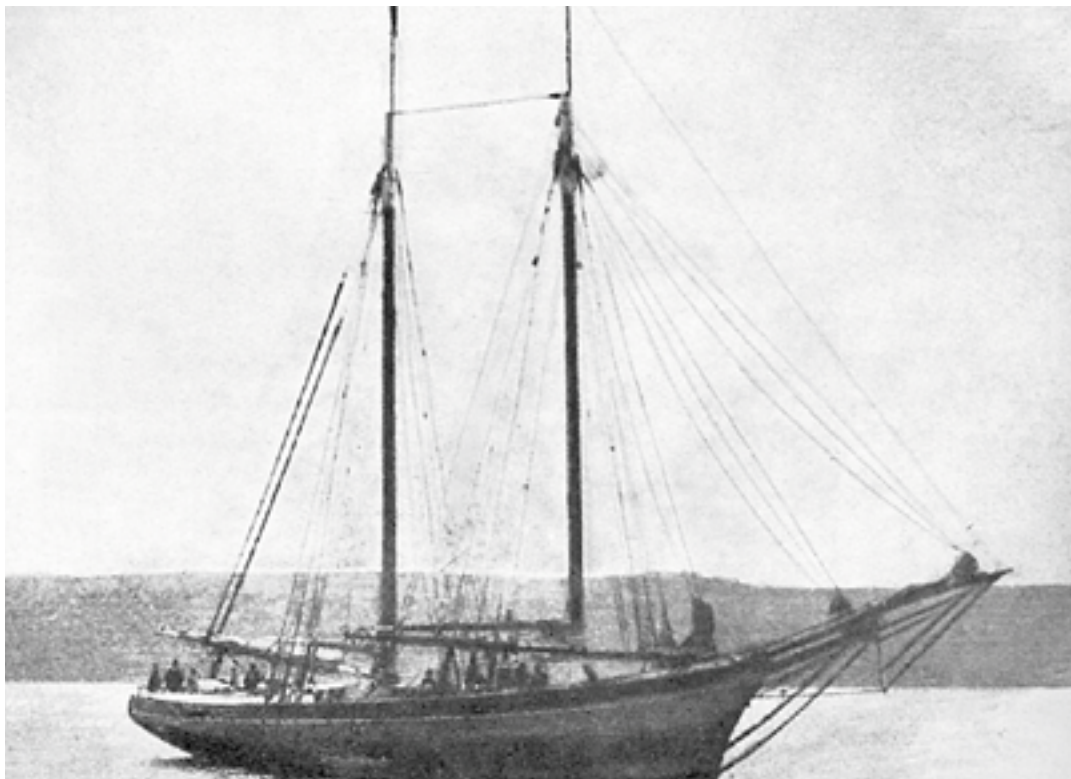
Una goleta con alma aventurera...

Por Nelson Toledo

Fue construida el año 1868 en Nueva York en los astilleros de Gates & C^o y destinada a la pesca de la ballena y del lobo de mar de dos pelos en las costas y mares de la Patagonia. Desplazaba ciento sesenta y cuatro toneladas y fue incorporada a la matrícula de Punta Arenas en abril de 1869 y en uno de sus primeros viajes tuvo a su bordo al valiente expedicionario George Chaworth Musters.

Al amanecer del 2 de mayo de 1869 la Rippling Wave, esta goleta cazadora con alma aventurera, levó anclas en Punta Arenas para su primera expedición lobera, que casi fue la última. Es que al día siguiente de la partida, producto de un violento temporal en el estrecho de Magallanes, fue obligada a buscar refugio en Puerto Swallow. Pero la furia de los elementos era tal, que arrastrada por la marejada y sin que pudieran impedirlo sus desesperados tripulantes fue lanzada sobre la costa. Allí quedó maltrecha y abandonada. Fue un par de desconocidos loberos los que aprovecharon este raque y luego de calafatearla y armarla en Punta Arenas con dos cañones la dejaron lista para otra expedición. Y así inició una serie de campañas loberas que dejaron pingües ganancias y también a menudo muertos entre los mismos cazadores.

Cada partida de la Rippling Wave de Punta Arenas era festejada como un acontecimiento. Es que los riesgos eran grandes y variados. El clima, las enfermedades, los asaltos y hasta el mismo lobo de mar que de cazado se trocaba en cazador. El método que se empleaba era sencillo. Llegada la goleta a los roqueríos desembarcaba un grupo de fornidos marineros armados de enormes garrotos. Los fócidos en su huida desesperada hacia el mar se encontraban con los cazadores que repartían garrotazos a diestra y siniestra. La lucha era breve, pero trágica, sangrienta y acompañada de terroríficos gritos de animales y hombres, quejidos de dolor y voces de agonía. Luego venía el recuento, pero solía suceder que entre las presas aparecía algún marinero que había sido atropellado y aplastado entre las piedras por los lobos en su loca carrera en busca del mar. Luego proseguía la goleta hacia otros roqueríos y se repetía la misma historia hasta que repletaba sus bodegas. Entonces volvía llena de ricas pieles a Punta Arenas donde el poblado se apretujaba en la playa para recibirla. En el verano de 1906, fue condenada a reposar sobre la playa de Cabo Negro. Allí, durante un tiempo, sobre su casco desmantelado y semihundido los niños desarrollaban sus hazañas imaginarias de piratería. Hoy sólo parte de su casco venerable, la proa, roda y bauprés, se conservan frente a la Gobernación Marítima de Punta Arenas.



La goleta Rippling Wave en sus tiempos de gloria.

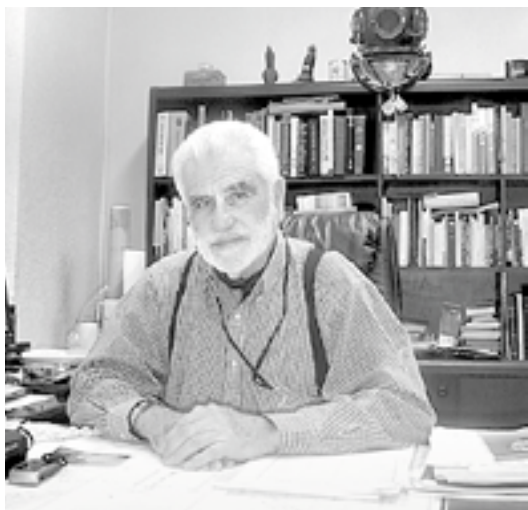
UN HALL MARINERO DEL RECUERDO

El capitán de la Hermandad de la Costa en Punta Arenas, Francisco Ayarza, club de viejos lobos de mar y aficionados a las actividades maríneas, señala que hoy existen pinturas y breas epóxicas que hacen durar mucho la madera y que si se le realiza una adecuada mantención cada unos dos años fácilmente esos restos podrían durar otros 50 años. Con orgullo, nos explica que la Hermandad de la Costa nació en Chile en 1951 y que hoy tiene presencia en 45 países de todo el orbe. De paso, sugiere la creación de una serie de réplicas de naves como la Rippling Wave, la Doterel ("yo tengo los planos originales, a disposición de los arquitectos navales"), el Amadeo, el Ambassador, el vapor Cordillera o el Artesia, entre otros, de la época heroica de la navegación. Crear lo que se podría llamar un "Hall mariner del recuerdo". Buena idea.

Pero la Rippling Wave tiene mucha historia. En 1880, fue adquirida por el pionero José Nogueira para sus viajes de Punta Arenas a las Malvinas desde donde traía lanares, el

nuevo oro blanco que iba poblando las pampas magallánicas. Posteriormente pasó a manos de la empresa Braun y Scott y continuó surtiendo de provisiones a las alejadas estancias. A bordo de ella se trasladaron aprendices de estancieros, los primeros lanares y sus perros guardianes como asimismo la madera de los solitarios ranchos. Se puede decir que la Rippling Wave fue la gran pobladora de la Patagonia, tanto chilena como argentina.

Finalmente, Ayarza, quien es también gerente general de la empresa Nautilus Sermars Limitada, que ejecuta trabajos submarinos y ofrece actividades de buceo turístico a restos naufragos ilustres en la Patagonia, agrega que también se podría hacer a tamaño real la Rippling Wave, ahora con una moderna sala de máquinas y potentes motores. Que vuelva a surcar las aguas australes, esta vez repleta, ya no de pieles de lobos marinos, sino de turistas. "Ojalá hubiese personas del mundo privado interesadas en algo así, sería muy meritorio", dice. Pero advierte que en estos casos se debe ser muy cuidadoso y respetar la arquitectura original de la nave, para no producir desencanto entre los entendidos.



Francisco Ayarza, capitán de la Hermandad de la Costa en Punta Arenas.



Sara Braun, la última propietaria de la nave.



El portugués José Nogueira fue uno de los propietarios de esta goleta.

Iglesias de Magallanes

Una región con la impronta del padre Juan Bernabé

Las primeras construcciones de este arquitecto salesiano fueron en madera, y sólo quedan de ese tipo cuatro en toda la Patagonia.

Por Roberto Hofer

Lo patrimonial y lo arquitectónico reflejan la madurez de los pueblos. En la medida que vamos conociendo el patrimonio cultural a través de la arquitectura, es posible apreciar cómo se pensaba, vivía o proyectaba una sociedad.

Punta Arenas es un caso histórico interesante, donde el influjo de Europa también se hace presente a través de sus iglesias.

Julio Fernández Mallo, director regional de Arquitectura, destacó que Magallanes fue privilegiada a fines del siglo XIX y comienzos del XX con un crecimiento explosivo y de muy buena calidad, que coincide con la época dorada de la ganadería: "Punta Arenas concentra la mayor cantidad

de edificios históricos de carácter patrimonial de toda la Patagonia, porque fue prácticamente donde se inició la construcción en albañilería y que ha prevalecido a lo largo del tiempo".

La llegada de los salesianos a la región fue un factor clave no sólo en el plano evangelizador y educacional, sino también en la fundación de templos y capillas, las cuales permanecen hasta nuestros días.

El obispo de Punta Arenas, monseñor Bernardo Bastres, resaltó el aporte de la iglesia al ir recogiendo la sensibilidad del pueblo e ir plasmándolo en obras, como son los templos. Subrayó la visión de monseñor José Fagnano, primer prefecto apostólico que tuvo la zona austral, quien en la parte arquitectónica empezó a hacer ladrillos en Punta Arenas "cuando se decía que aquí no era posible. El hizo un esfuerzo y trajo gente de su tierra, de la parte norte de Italia para plasmar sus ladrillos". Estos no sólo han servido a la arquitectura de la iglesia sino que también a la arquitectura civil. Por ejemplo, destacó que el edificio de la gobernación, que se transforma ahora en sede de la intendencia, está hecho también con ladrillos que mandó a hacer Fagnano.

IGLESIAS PIONERAS

El artífice de la obra fundacional de las iglesias en la Patagonia fue el sacerdote y arquitecto Juan Bernabé.

Sus primeras construcciones fueron en madera, de las cuales sólo quedan cuatro en toda la Patagonia. La más antigua es la Iglesia San Francisco de Sales de Porvenir. Las restantes son la misión de La Candelaria en Río Grande, la iglesia Catedral Nuestra Señora de Luján de Río Gallegos y la recién remodelada Catedral de Ushuaia, en Argentina.

La etapa posterior de su obra está marcada por un grupo de trabajos en albañilería de ladrillo, que partió con la iglesia Catedral de Punta Arenas (1901), la primera que usa mampostería de ladrillo hecha en Magallanes.

Cabe mencionar que en el sector Playa Norte, el actual barrio Croata, existió la Capilla de Los Santos Angeles levantada por el padre Bernabé. Sin embargo, ésta se demolió debido al crecimiento que experimentó la ciudad hacia el sector norte, creándose luego en otra ubicación la Capilla Cristo Redentor.

OBRAS CUMBRES

Luego de la Catedral, Fernández destacó una serie de trabajos que siguieron con la capilla del Liceo María Auxiliadora, la Iglesia Parroquial de Puerto Santa Cruz en Argentina, la Parroquia San Miguel y el Santuario María Auxiliadora. Este se ejecutó paralelo al de San Miguel, en dos etapas, y su construcción abarcó una década completa.

Para Fernández, se trata de su obra más importante en envergadura espacial, con "dimensiones y características notables si se considera la época en que se construyó y las personas que trabajaron, que se dedicaban a la construcción por oficio, no estudiaron arquitectura o construcción sino que iban aprendiendo el oficio y lo iban desarrollando de la manera que lo aprendieron en sus ciudades natales, en el norte de Italia".

Puntualizó que ésta tiene un carácter bastante ecléctico, con algunos rasgos de carácter gótico, y representó un gran desafío: "sin hacer un tratamiento muy grande del suelo, tenemos el campanario de la Iglesia Don Bosco, incluso superior en altura a la torre Don Bosco y que además tiene el mérito de haber soportado el terremoto de 1949". Su última edificación fue la Catedral de Puerto Natales, que se finalizó después al fallecimiento del sacerdote.



Julio Fernández Mallo, director regional de Arquitectura.

DESAFIOS

El obispo Bernardo Bastres destacó que el padre Bernabé no sólo se preocupó de que el templo reflejara la fe en Dios, sino también la belleza y, de alguna manera, la grandeza divina.

Destacó que Bernabé desplegó su mayor influjo en el templo de María Auxiliadora, con un templo que mezcla algún arte europeo, como es el arte gótico. De alguna manera, "invita a todos a mirar hacia arriba, por eso a cierta altura las iglesias góticas tienen bonitos vitrales para ver arriba la belleza y grandeza".

Para Bastres, la conservación de todo este patrimonio demanda un gran esfuerzo como iglesia: "estamos cuidando los templos, se cambian techos cada cierto tiempo, se van acondicionando, porque nos parece que es importante lo histórico, es decir un pueblo o iglesia que no tenga raíz histórica no tiene proyección de futuro".

Recordó que en 2001, con motivo del centenario de la Catedral se hicieron algunas obras de mejoramiento. Por estos días, ocurre lo mismo con el Santuario María Auxiliadora, que fue estucado por fuera y ahora es pintado.

El propio Julio Fernández colabora como arquitecto en el repintado y aplicación de colores más cálidos, sin alterar mayormente el orden inicial. Del mismo modo, se recupera ornamentación original, que había sido retirada por deterioro. El monto total de estos trabajos demandará del orden de 15 a 20 millones de pesos.

El profesional agregó que el costo de mantención y recuperación del patrimonio eclesial es alto, porque las iglesias son de gran envergadura. En algunos casos se han hecho intervenciones sin mayor conocimiento del estilo, lo que afea la espacialidad de los recintos.

Subrayó que este patrimonio arquitectónico para las futuras generaciones de alguna manera hay que mantenerlo, "porque forma parte de nuestra identidad pionera y patagónica".



El obispo Bernardo Bastres posa frente a la iglesia Catedral, el primer templo de ladrillos de la Patagonia.

Frigorífico de Río Seco

El primero de su tipo en América Latina

Empresa Productos Químicos Algina S.A. mantiene los añosos galpones en el mismo estado en que fueron adquiridos a Cofrima. Hoy se revaloriza dentro de los atractivos y circuitos turísticos del sector.

Por Roberto Hofer

Los primeros vestigios de actividad industrial y asentamientos humanos surgieron en el sector de Río Seco, primero, a raíz de la instalación de un aserradero, y más tarde, con la presencia de una grasería y un frigorífico.

La South America Export Syndicate Ltd. fue la primera gran planta industrial en la Patagonia, dedicada al procesamiento y exportación de carne ovina de Magallanes. Según reza una señalética instalada en el sector, próxima a sus antiguos galpones, aquel complejo frigorífico industrial de Río Seco data de 1902, e inició en 1905 sus faenas de exportación de reses congeladas a países europeos.

Tal actividad ganadera e industrial generó en aquel entonces la radicación de numerosas familias en toda la costa, desde Tres Puentes hasta Chabunco.

Según recuerdan los lugareños, en el viejo muelle de Río Seco se cargaba la carne de exportación en tres lanchas, que luego un remolcador arrastraba hasta un gran carguero inglés a la gira.

Gran Bretaña llegó a ser el principal importador de este apreciado producto regional.

¿Qué fue de aquellas instalaciones hechas en madera tras el cierre definitivo del frigorífico a mediados de los años 60? La Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que era dueña del frigorífico, traspasaría dichos terrenos a la cadena de supermercados Cofrima. Esta mantuvo en el predio un criadero de cerdos, pero sin hacer uso de las añosas edificaciones.

En 1991, aquella propiedad de unas 10 hectáreas fue vendida a su actual dueño, Productos Químicos Algina S.A.

COMPONENTES

Patricio Cáceres, gerente regional de Algina, mantiene sus oficinas en la dependencia original de la administración del ex complejo. Destacó que de éste se mantienen sus galpones en el mismo estado en que fueron adquiridos.

El edificio mayor, al norte del predio, albergaba la cámara frigorífica y la maquinaria para producir el frío con amoníaco, que se ubicó en el tercer nivel. De tal implementación no queda nada, porque fue desmantelado durante el período de Cofrima. Incluso se aprecian varios espacios interiores desprovistos de maderas que, se dice, habrían sido sustraídas para la confección de muebles.

Resulta llamativo allí constatar que los entresijos estaban rellenos de aserrín para mantener el frío de las cámaras.

En el sector opuesto está el primer galpón, espacio muy seco que era la bodega de cueros. Allí actualmente se almacenan fardos de algas secas. Su segundo nivel aún conserva las marcas de una etapa posterior, en que fue empleado como cancha de baby fútbol.

A continuación de éste se ubican las dependencias de la ex grasería, la forja y sala de calderas, sector del cual sobresale una gran chimenea. En uno de aquellos galpones se hacía todo el proceso de faenamiento de los animales que provenían de Porvenir y de los alrededores de zonas rurales de Punta Arenas.

Cabe señalar que en el espacio intermedio del terreno, donde hoy se ven interrumpidas las construcciones, había más edificios de dos pisos con cámaras de frío de dos pisos. Sin embargo, debieron ser desarmados en los años 80, ya que estaban a mal traer, a punto de derrumbarse.



Una enfardadora de fierro fundido, con la que aún enfardan diariamente de 6 a 8 toneladas de algas.

FUTURO

Cáceres señaló que su actividad industrial no impacta a las edificaciones, al estar muy centralizadas en una nave y, a la vez, siempre están interesados en la conservación. No descartan el poder llegar a postular alguna iniciativa a futuro, "junto a la posibilidad de generar algún espacio de museo, que sería interesante".

Cabe recordar que el galpón de la bodega del frigorífico albergó en 2003 las Primeras Jornadas del Mar, organizadas por la junta de vecinos del sector y la municipalidad, para crear conciencia de las potencialidades naturales y turísticas de Río Seco.

Klaus Thormann, jefe de planificación de Sernatur regional, destacó el significado turístico que encierra dicho sector, "que tiene la parte histórica y natural, pero le falta un poco de inversión. Está identificado en el Plan Maestro de Turismo y en todas las cartillas y promoción internacional, el visitar las antiguas instalaciones industriales de Río Seco y andar en kayak en el estrecho de Magallanes, complemento que hace más atractiva la experiencia". Se les suma como punto de atracción el muelle de Río Seco, donde atracó la Yelcho luego del rescate de la tripulación de sir Ernest Shackleton.

En el tercer nivel del edificio principal permanecen los restos de la antigua maquinaria generadora de frío en base a amoníaco.



El edificio mayor, al norte del predio, albergaba la cámara frigorífica.



En el galpón donde funcionó la bodega de cueros actualmente se almacenan fardos de algas secas.

Quieren crear un centro cultural

Ex cárcel: cien años de historias y secretos

Por Poly Raín

La cronología del patíbulo en Chile, registra la ejecución de 65 criminales. Uno de ellos, Abelardo de la Puente, fue ajusticiado el 5 de diciembre de 1928, en el interior de la ex cárcel pública de Punta Arenas, acusado de los delitos de robo y homicidio, tras dar muerte a un matrimonio y sus dos hijos, en el mítico crimen del Cerro de la Cruz.

Es una de las conmovedoras historias que esconde la antigua unidad penitenciaria de la calle Waldo Seguel, cuya construcción se inició en 1890 y terminó en 1899. Por esta prisión pasaron miles de personas que pagaron sus deudas con la sociedad, en sus más de cien años de funcionamiento. Pero no sólo fueron encerrados culpables, sino también inocentes.

Tras su desocupación, en julio de 2003, sus frías celdas y patio central, que guardan historias y secretos convertidos en mitos, han dado paso a diferentes expresiones artísticas en el marco de la denominada Ventisca Cultural.

Este edificio, inserto en el casco histórico de la comuna, se ha constituido en una excelente alternativa y ubicación para el desarrollo de manifestaciones culturales.

Durante la gestión del intendente Jaime Jelincic se postuló la idea de crear un centro cultural, imitando lo que sucede con el ex penal de Valparaíso, donde hay una activa vida cultural. En ese sentido las autoridades municipales del puerto, han hecho fuertes inversiones en la ex cárcel porteña para el hermoseamiento y la habilitación de un teatro.

Según explica el arquitecto Fernando Haro, director de Cultura en Magallanes, el vetusto inmueble de calle Waldo Seguel se encuentra en proceso de ser devuelto a Bienes Nacionales y después de ello habrá que elevar las propuestas correspondientes ante el Comité de Concesiones, que es la instancia que ve el destino de los bienes fiscales.

No obstante, señala que el Serviu, en conjunto con el Ministerio de Vivienda, se encuentran abocados en definir el anteproyecto respectivo. "Hay que ver, también, quién se hace cargo de su administración, de modo que no se transforme en un elefante blanco. Tal vez, sería menester



La ex cárcel aspira a convertirse en el principal centro cultural de la ciudad, aunque Gendarmería no ha renunciado a su afán por conservar el vetusto edificio.

establecer las acciones de carácter productivo que podrían estar también instaladas allí".

CONECTIVIDAD CON LA PLAZA

Ahora, desde el punto de vista arquitectónico, Fernando Haro postula que lo ideal sería poder hacer una conectividad entre el hall central de la cárcel y la Plaza de Armas, a través de un pórtico que podría ser la entrada principal del edificio de la Gobernación Provincial. "Eso sería fantástico", sostiene.

Lo otro que no hay que descuidar, es cómo la cárcel podría alimentar en actividad a la calle Chiloé, que de por sí es una arteria deprimida, aludiendo al tramo entre Waldo Seguel y Fagnano, donde lo único que hay es un paradero de locomoción colectiva.

En su opinión, el valor patrimonial de este edificio, está dado por su casco, el patio central y algunas dependencias del segundo piso, utilizadas como talleres. El resto ha experimentado una fuerte intervención con el correr de los años.

GENDARMERIA

Mientras tanto, Gendarmería no ha renunciado a la posibilidad de conservar el centenario edificio, según indica su director regional, mayor Jorge Carrasco.

En tal sentido, dicho servicio ha presentado varios proyectos a nivel central, entre ellos la instalación de un centro de educación y trabajo abierto, para los usuarios que hacen uso de la Ley 18.216, de modo de poder darle una opción laboral.

Pronto, asimismo, se inaugurará una feria artesanal, que funcionará durante septiembre. La muestra reunirá trabajos de artesanos de diversos puntos del país y de otras naciones.

Como ex cárcel pública y ex sección menores, hay cinco proyectos, que comienzan el 2007 y se terminan de ejecutar el 2008. De los cinco, ya hay uno financiado, por 5 millones de pesos, referido a una sala dental y una sala de enfermería menor para el personal de Gendarmería. En la ex sección menores, la idea es reformular la arquitectura y habilitar una dependencia para el Grupo de Traslado y Reacción Primaria de Gendarmería.

Incluso, han iniciado conversaciones para hacer un fuerte trabajo artístico, unido a este patrimonio histórico y cultural que es la ex cárcel pública.

"Existe un trayecto histórico impresionante. Y eso no lo podemos perder, tenemos que rescatarlo. Y parte de esa historia se está rescatando en el primer piso de la dirección regional, cuya inauguración se realizará en el mes de noviembre, con un pasillo central, que nos va a retratar parte de la historia de Gendarmería en Magallanes", subraya el mayor Jorge Carrasco.



La expedición de Shackleton

Un muelle y una proa, testimonios de un rescate heroico



La escampavía Yelcho.

Por Manuel González

Los testimonios recuerdan la odisea vivida por Shackleton en la Antártica y el heroico rescate protagonizado por el Piloto Luis Pardo a bordo de la escampavía Yelcho.

En el borde costero de Río Seco, frente al ex frigorífico, permanecen los pilares y travesaños de lo que fue el muelle. A la izquierda, un cartel recuerda el nexo con la expedición del explorador inglés. A centenas de kilómetros de distancia, en Puerto Williams, se conserva la proa de la Yelcho, cuya preservación se encuentra en manos de la Armada.

Ernest Henry Shackleton tenía un sueño: atravesar el continente helado desde el mar de Weddell hasta el mar de Ross, a bordo del Endurance. El 10 de enero de 1915 arriba al mar de Weddell, donde se encuentra con enormes acantilados cubiertos de hielo. Pese a los intentos por liberarse, el barco es arrastrado a la deriva hasta el paralelo 77, el punto más al sur de su viaje. Pasan el invierno y la presión de los hielos termina por destruir el barco. Tras soportar 281 días, el Endurance se hunde.

La tripulación sobrevive a duras penas y se desplaza transportando sobre los hielos los tres botes que lograron rescatar del barco. Se alimentan de focas y pingüinos. Logran arribar a la isla Elefante y en ese momento Shackleton emprende el osado regreso en busca de ayuda a bordo de uno de los botes. Logran alcanzar la isla Georgia del Sur, en el Atlántico Sur, donde piden



Un letrero, con faltas de ortografía incluidas, recuerda el paso de Shackleton por este muelle de Río Seco.

ayuda. Zarpa en busca de sus hombres a bordo de una ballenera, pero los hielos le impiden navegar. Amplía su llamado de auxilio a los gobiernos de Argentina, Uruguay y Chile. Otros dos intentos resultan fallidos, uno de ellos, organizado en Punta Arenas y costado por estancieros y hombres de negocio locales.

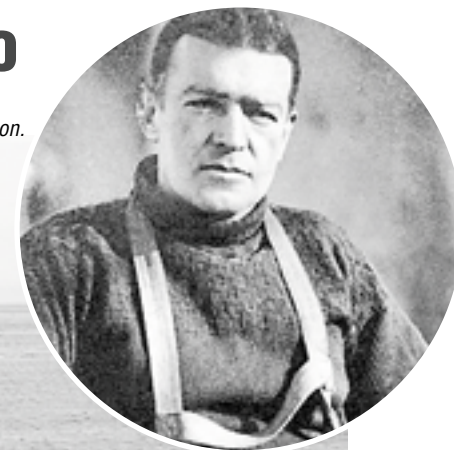
En una cuarta tentativa, el Piloto Pardo pone proa a la Antártica y logra llegar a la isla Elefante el 30 de agosto de 1916. Los 22 hombres habían sobrevivido 105 días en la inhóspita isla.

Al regreso, la Yelcho arribó a Río Seco, desde donde el capitán Pardo se comunicó con el Gobernador Marítimo para informar de su feliz retorno. En Punta Arenas, la recepción de las tripulaciones fue grandiosa, según consignó El Magallanes del 4 de septiembre de 1916.

El derruido muelle es hoy el lugar propicio para la instalación de algún panel informativo que dé cuenta de la odisea y la hazaña vividas.

La proa de la Yelcho es conservada en Puerto Williams como una reliquia del heroico rescate antártico.

Ernest Shackleton.



Un palacio para el Gobierno Regional

El palacio de la Gobernación es otra de las casonas patrimoniales de Punta Arenas. El edificio original, de madera, fue arrasado junto con la Catedral en el incendio de junio de 1892. La construcción que permanece en la esquina de Borries con Waldo Seguel se terminó en 1898. Este palacio fue usado como residencia del gobernador y la Gobernación y, además, en diferentes épocas se destinó para diversos servicios públicos, la Intendencia y la oficina de Correos, según recuerda el arquitecto Dante Baeriswyl. Este año y luego de varias gestiones, se logró que Bienes Nacionales le traspasara su uso al Gobierno Regional. De gran sobriedad, está siendo restaurado y reformado para albergar a parte del Gobierno Regional, principalmente las oficinas del cuarto piso de la Intendencia, donde funciona el despacho de la máxima autoridad regional y sus asesores. También deberá cobijar al Consejo Regional, órgano colegiado integrado por 18 consejeros, un secretario y, eventualmente en el futuro si hay cambio de legislación, a un presidente. Esta última función la cumple ahora la intendenta Eugenia Mancilla.





Construcciones deterioradas

Fuerte Bulnes, sumido en el más triste de los olvidos

Carteles escritos a mano, puertas sin cerrojos, techos a punto de caer, bostas por doquier y ¡hasta una tala ilegal! son algunas muestras del descuido en que está este sitio histórico, que fue declarado Monumento Nacional.

Por Elia Simeone R.

Ólo falta un autoadhesivo que rece: "Cristo es mi copiloto". Definitivamente, el mal gusto impera en la pequeña capilla.

Esto podría no ser importante si se tomara como muestra de expresión religiosa popular. Pero se trata de un lugar histórico y ningún turista podría creer que son de la época (1843) los afiches de Jesús, las estampitas y figuras de la Virgen Milagrosa. ¡Si hasta está el santo de moda: San Expedito!

Para completar, las flores de plástico derrumbadas sobre el pequeño altar y, al costado izquierdo, un cartel escrito a mano que dice: "Estrictamente prohibido encender velas. ¡Peligro de incendio!".

Es Fuerte Bulnes, abandonado a la buena de Dios.

COMO TORRE DE PISA

Los torreones que dan la bienvenida ya no tienen el letrero que anunciaba que uno estaba ingresando al histórico asentamiento que fue fruto de un esfuerzo colonizador del Presidente Manuel Bulnes.

Incluso, uno de ellos evoca hoy al famoso campanario italiano, la Torre de Pisa, por su inclinación. Mirando un poco más detenidamente, es evidente el riesgo de que la estructura de madera se derrumbe en cualquier momento.

El descuido ha llegado a tal punto que, incluso con cuidador y todo, hubo en julio una tala ilegal del bosque que circunda el camino de acceso. Esto ya fue denunciado a los tribunales.

SEÑALIZACION ORDINARIA Y BOSTAS

La primera imagen del Fuerte Bulnes es opacada por un par de casas que debieron prestar, entre otros, un servicio de cafetería para los visitantes, pero cuyas dependencias y atención distan mucho de ser de alto nivel. Todo es indigno de este lugar que fue declarado Monumento Nacional y que el Ministerio de Bienes Nacionales considera un patrimonio intransferible al gobierno regional por su importancia y valor histórico.

Parece que la tónica del mal gusto está a cada paso que se da.

Un pedazo de cholguán cortado, totalmente húmedo por las intensas lluvias, recibe al visitante con una advertencia manuscrita, al parecer, con algo así como un plumón: "Por favor, mantener las puertas cerradas".

De ahí para adelante, todo mal.

Para evitar la poza que se forma justo al abrir el portón, alguien colocó un armatoste de tablas.

A mano izquierda y tras pasar la primera de las casas de adobe y madera nativa, un gran tacho pintado de verde desentona totalmente con la arquitectura y estética del lugar. Dice, "Basura".

Otro basurero más moderno, de plástico, pero igualmente

desajustado al sitio histórico, recolecta los desechos por la parte posterior, en el sendero que va a Punta Santa Ana, donde desembarcó la tripulación de chilotes de la goleta Ancud.

Proliferan las bostas de los vacunos que recorren el lugar. Incluso, a algún astuto se le ocurrió botar estos excrementos justo en un despeñadero que, flanqueado por una dudosa reja de protección, sirve de mirador y permite apreciar la inmejorable vista que el Fuerte Bulnes tiene sobre el estrecho de Magallanes. Aquí hay otro letrero de esos que no son dignos del Fuerte Bulnes: "Sr. turista, tenga cuidado con los niños".

CONSTRUCCIONES DERRUIDAS

El recorrido por las diferentes instalaciones no es mejor. Puertas y ventanas sin sus cerrojos y techos a punto de derrumbarse.

Incluso está clausurada la casa, que servía de secretaría, y que lleva el nombre del entonces intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, a quien en 1842 se le encomendó la misión específica de estudiar la región magallánica y la mejor forma de ocupar su territorio. El fue quien dispuso la construcción de la goleta Ancud, que llegó el 21 de septiembre de 1843 a fondear a Puerto del Hambre.

La carpeta vegetal está en mal estado en varios tramos y, además, el visitante puede ser sorprendido en cualquier momento con la desagradable sensación de haber pisado bosta.

Todo está en un estado deplorable.

El último esfuerzo fallido de administración

Visiblemente nerviosa y con lágrimas en los ojos, la entonces subsecretaria de Bienes Nacionales, Paulina Saball, comunicó la decisión de caducar la adjudicación que tenía el empresario magallánico Mario Drpic.

El año 1999, el Consejo Regional creó la Comisión Fuerte Bulnes, cuyo objetivo era lograr el traspaso de este patrimonio histórico a Magallanes. Se quería, así, realizar una fuerte inversión pública que permitiese concesionar este parque a privados por 50 años.

Luego de reuniones sostenidas por el Core con el Ministerio de Bienes Nacionales, se acordó llamar a una licitación pública para la concesión de dicho parque, que comprendía los predios de Puerto del Hambre, Bahía Mansa, Fuerte Bulnes y Punta Santa Ana.

Posteriormente y previa evaluación de los proyectos por la Comisión Fuerte Bulnes, se otorgó dicha concesión a Mario Drpic Díaz, bajo las condiciones de realizar una inversión de 570 millones de pesos en un plazo de diez años.

En este contexto y para que esta inversión fuera posible, el Core debía aprobar, vía Fondema, cuatro proyectos de inversión pública que fortalecieran la mejora del parque. Las iniciativas apuntaban a la prospección arqueológica del parque, a la restauración de Fuerte Bulnes y la construcción de un Centro de Visitantes que contara con servicios de recepción, cafetería y librería.

El monto de esta inversión bordeaba los \$ 320 millones de pesos y, por ende, lo primordial de este mega proyecto era la inversión pública, que permitiese al empresario, posteriormente, proseguir con el trabajo.

Una vez entregado el parque histórico al concesionario, éste sólo se convirtió en un mero administrador del recinto. Afectó en esto el cambio de autoridades, pues el proyecto que inicialmente contaba con importantes lineamientos de trabajo, para el logro del objetivo en los plazos fijados, disminuye en forma sustancial su intensidad.

Esto se tradujo en una nula inversión pública y, por lo tanto, se coartó la inversión privada.

Para ese entonces, el alcalde de Punta Arenas, Juan Morano, mantuvo una cálida conversación informal en medio del paisaje invernal del Parque María Behety, con el otrora biministro Jaime Ravinet. Según se cuenta, el tema fue cómo despojar a Mario Drpic de dicha concesión, basándose en el alegato que el entonces encargado del parque no podía solventar dicho proyecto.

Un mes más tarde a este acontecimiento, se suscita la visita de la subsecretaria de Bienes Nacionales, Paulina Saball, quien notifica al empresario la pérdida de la concesión del Parque Histórico Rey Don Felipe. Para el anecdotario, quedaron sus lágrimas en los ojos y su extremo nerviosismo, del cual fueron testigos Drpic y el asesor jurídico de la empresa. La inquietud manifestada por Saball era que el empresario no recurriese a los tribunales a demandar al Estado.

Posterior a la pérdida de la concesión, la Comisión Fuerte Bulnes, en conjunto con la subsecretaria, acordaron entregar este recinto a la Municipalidad de Punta Arenas, demostrando el éxito en la gestión realizada por el edil con Ravinet.

Mientras estuvo Fuerte Bulnes en manos de la Municipalidad, sólo se repitió nuevamente la historia de una concesión que sólo administra el parque, pero esta vez, manifestándose un escaso interés de concluir las mejoras inicialmente proyectadas, por el Core y la empresa privada.



En el lugar proliferan las bostas de los vacunos que recorren este sitio histórico.

LA LICITACION

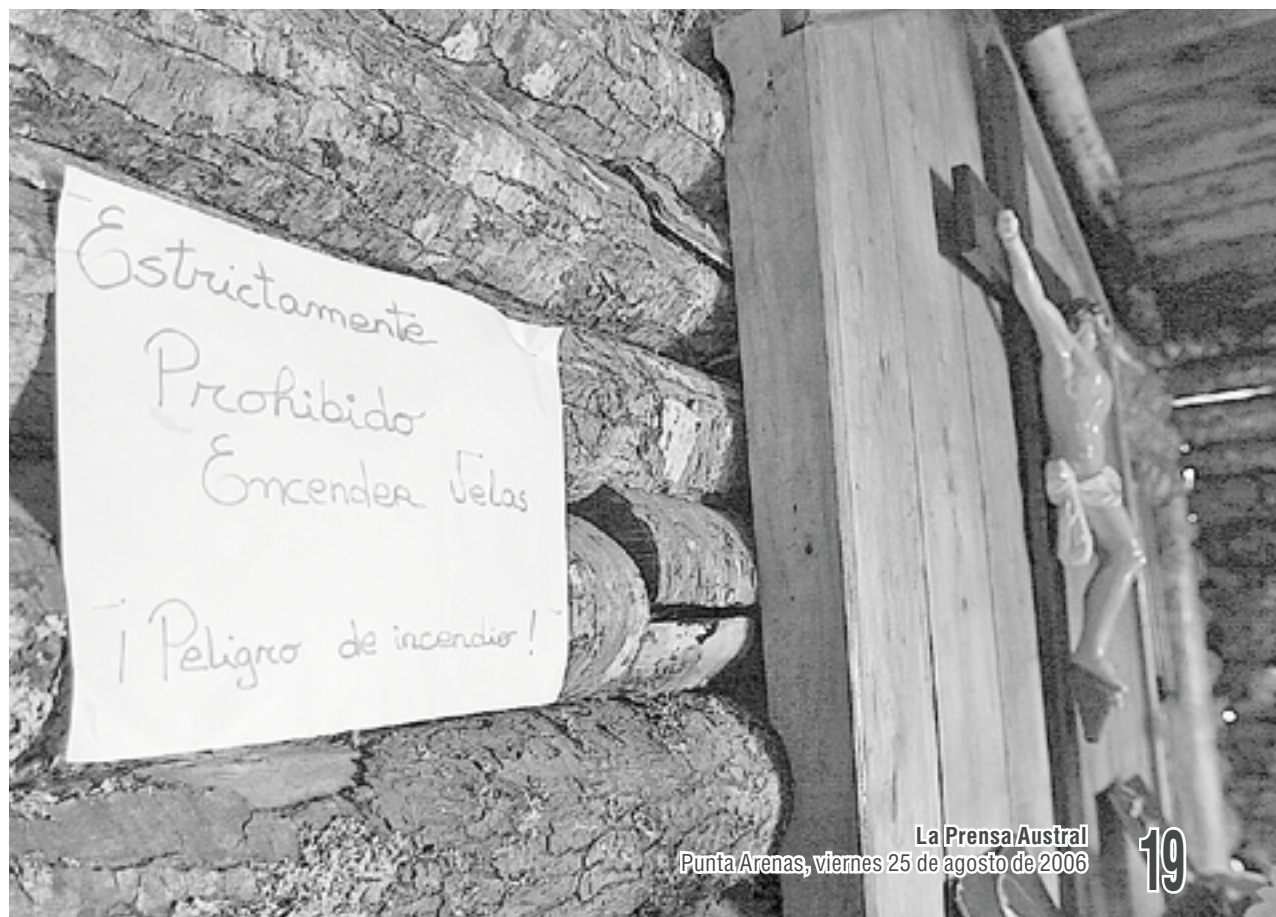
La seremi de Bienes Nacionales, María Luisa Ojeda, explicó que su ministerio no quiso pasar a patrimonio regional este histórico sitio, que representa el intento exitoso de soberanía chilena en el extremo austral. Precisamente, las razones son una política que desaconseja tales traspasos y la importancia del lugar, en cuanto Monumento Nacional de invaluable significado.

Actualmente, el referido ministerio está afinando las bases para llamar próximamente a una licitación de la administración del Fuerte Bulnes, que es sólo un hito dentro del Parque Rey don Felipe.

“Esperamos que la licitación esté adjudicada este año”, dice con extrema confianza Ojeda, sabiendo que hay más de un interesado en presentar un proyecto de explotación turística del lugar.

El oferente tendrá que entregar un programa de recuperación de las construcciones, de señalética adecuada, de reposición de la carpeta vegetal y de levantamiento de una infraestructura que no sea invasiva, sino adecuada con el entorno escénico para prestar allí servicios de restaurante y cafetería, así como de información cultural y turística.

Mientras tanto, las vacas siguen pastando ajenas a la importancia del sitio, las maderas y el adobe siguen deteriorándose por las fuertes y constantes lluvias y los visitantes dañan sin ningún pudor las paredes con inscripciones cuasi infantiles como “Yo estuve aquí” o “Adrián y Lorena se aman”.





Estancia San Gregorio

La restauración pendiente

Por Manuel González
Fotos: Rodrigo Maturana

Saliendo desde Punta Arenas, con rumbo norte, un magnífico camino pavimentado conduce hasta la Estancia San Gregorio. Primero se toma la ruta 9 y luego, el desvío a la ruta internacional CH-255. A una hora y 20 minutos de Punta Arenas, al final de una curva del kilómetro 118 se asoman las construcciones que conforman una zona típica de la ganadería de comienzos del siglo pasado, marcada por el esplendor de grandes predios. Es la histórica Estancia San Gregorio, símbolo del imperio económico que construyó el empresario español José Menéndez. Al acercarse al lugar, el panorama es decepcionante. La mayor parte de las edificaciones se encuentra con sus vidrios rotos; algunas ventanas están selladas con maderos; en otras, las puertas fueron violentadas y en el interior se aprecia suciedad. Un poco más allá, algunas casas resplandecen porque uno de los propietarios del lugar se preocupó de rescatarlas.

La mayor parte de estas edificaciones pertenece al abogado y ganadero Alfonso Campos González. En sus manos tiene un proyecto de restauración pero, el tiempo pasa y el lugar se mantiene tal como está.

“Yo podría reponer los vidrios pero, al poco tiempo los romperían de nuevo”, sentencia, aludiendo al vandalismo que también marca presencia en tan lejano sector. Mientras nos ofrece un café en la casa patronal de la estancia, hace un breve recuerdo: “Esta estancia tuvo 80 mil hectáreas hasta el año 1953. Luego, se dividió en diferentes ramas familiares hasta que fue expropiada por el gobierno de Allende, quedando una pequeña reserva para los propietarios. Todo lo que está afuera (junto al camino), quedó en distintos propietarios”.

Hoy el campo continúa destinado a la ganadería ovina. En manos de Alfonso Campos se encuentran 25 mil hectáreas. “Toda la instalación situada afuera quedó sobredimensionada para el tamaño actual de la estancia. Aún así, tratamos de ocupar el máximo”, añade.

Las construcciones son diversas y constituyen el testimonio silencioso de otra época en que bulló la actividad. Herrería, Garaje, Proveeduría, Oficina, Depósito de Materiales y Cocina, son hoy un recuerdo vivo. El garaje tiene el año de construcción, 1926, y dos iniciales en fierro forjado SG, marcando el vínculo con San Gregorio.



El vapor Amadeo sufrió, recientemente, la caída de su mástil.

Un poco más allá, junto a la costa yacen los restos del Amadeo, el primer barco a vapor matriculado en Punta Arenas y que perteneció también a José Menéndez. A su lado, el esqueleto de la barca Ambassador, uno de los últimos veleros que participó en la carrera del té.

Alfonso Campos se incomoda cuando le consultamos la posibilidad de postular el proyecto de restauración a algún fondo cultural. “Este es un recinto totalmente privado. La declaración de zona típica significa que no se puede dismantelar pero mantiene su condición de propiedad privada. Soy un convencido de que los fondos públicos son para proyectos públicos”, precisa.

También ve pocas posibilidades de montar un cuento turístico. “Este lugar se encuentra lejos de Punta Arenas y los turistas que llegan en los barcos son personas viejas. Nunca nadie me ha dicho que le gustaría incluir esta estancia en las visitas turísticas”, añade.

La Estancia San Gregorio no es la única construcción ganadera que se deteriora. También sufre el mismo drama la Estancia Oazy Harbour. La diferencia es que no está tan expuesta como San Gregorio.

PREOCUPACION DEL ALCALDE

Al alcalde de San Gregorio, Carlos Mandriaza, le preocupa también el aspecto exterior de la estancia. “Hemos tratado de buscar las instancias con los propietarios, sobre todo con el señor Campos pero él tiene un planteamiento que uno tiene que respetar porque es su modo de pensar. No quiere que intervengan terceros porque él tiene su propio proyecto de recuperación”, advierte el edil.

Mandriaza está consciente que la estancia, por su ubicación, se inserta en la vocación turística que comienza a asomarse en la comuna, más allá de la ganadería y la actividad del petróleo. Pero, por ahora, la actividad municipal se ha limitado a instalar papeleros y a retirar los residuos que dejan los viajeros. Distinto es el caso del vapor Amadeo, para el cual, el municipio tiene otros planes (Ver recuadro).

El Amadeo se derrumba paulatinamente

En el borde costero de la Estancia San Gregorio descansa el vapor Amadeo, con el que el pionero José Menéndez inició la actividad mercante el 18 de septiembre de 1892. Con sus 36 metros de largo y 6 de ancho, fue depositado allí como pontón en 1932. A su lado, se encuentra el esqueleto de la barca Ambassador, velero inglés de tres mástiles que fue construido en Londres en 1869 y desechado 30 años más tarde.

El Amadeo tuvo hasta hace un par de años su mástil de popa en hiesto. Soportó el viento y la corrosión hasta que cayó sobre la banda de babor, hacia el mar. Quedó tumbado igual que la chimenea que permanece, en la misma posición, atada al barco con cables.

“Estamos recabando información para que el Amadeo sea declarado monumento nacional”, señala el alcalde de San Gregorio Carlos Mandriaza. “En seguida, queremos gestionar la concesión marítima para comenzar un proyecto de restauración y conservación de una o dos etapas. Queremos dotar también al lugar de baños públicos, instalar un cuidador y mantener el aseo”, añade el edil.

Según las consultas hechas por el municipio a la Capitanía de Puerto, el Amadeo se encuentra en jurisdicción del territorio marítimo.

Alfonso Campos tiene una visión distinta. Sostiene que la mitad del Amadeo le pertenece, por encontrarse dentro de su propiedad y sugiere también una solución para preservar lo que queda. “Allí debe instalarse un sistema que impida que el mar se lo siga comiendo” y plantea la instalación de gaviones.

Para la municipalidad es indispensable que el lugar cuente con un cuidador. “El hecho de tener a alguien nos va a dar la posibilidad de que este sector pueda ser visitado sin destruir lo que queda”, destaca el alcalde.

