

## Última Esperanza

### El frigorífico Puerto Bories

Durante los primeros años del siglo XX, se habilitó una región grande de pasto para ganado bovino al lado del Seno Última Esperanza alrededor de Puerto Natales. En 1914 el frigorífico comenzó funcionar en Puerto Bories a unos cinco kilómetros de Puerto Natales para servir a esta región. El dueño era la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, conocida como "La Explotadora" o SEFT. En aquel tiempo era el estanciero ovino más grande del Sur. Una historia breve de la empresa se encuentra en [el sitio web PatBrit del Señor Duncan Campbell](#) que trata de la historia de los británicos en el Sur de la Patagonia. Hoy la página de la SEFT está solamente en la voz inglesa.

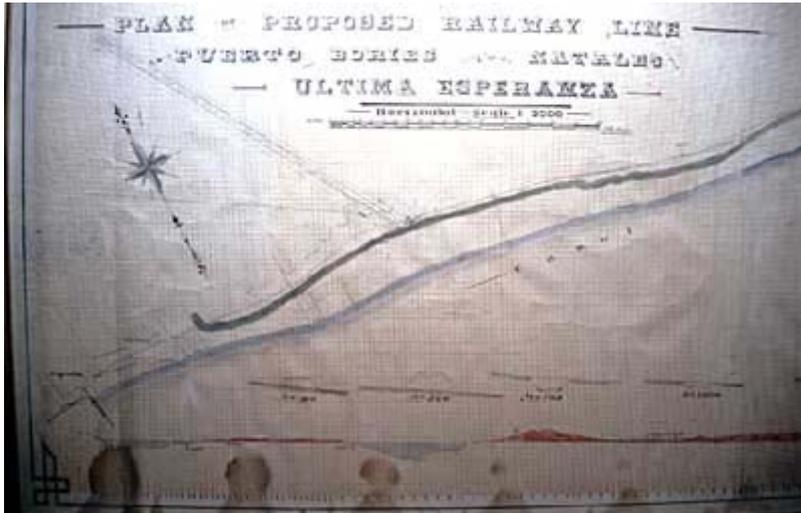


El frigorífico tenía sus muelles propios. Se ve uno en la ilustración, arriba. Estaba a cinco kilómetros de la fuente de obreros en Puerto Natales. Este lugar era difícil, particularmente en invierno cuando el camino de ripio por la ribera estaba cubierto de nieve.

### Un ferrocarril para pasajeros

Se propuso un ferrocarril de trocha 1,0 m para servir las necesidades del frigorífico y también, por consiguiente, para unir los muelles de Puerto Bories y Puerto Natales. Uno aprecia que raramente el transporte de pasajeros haya sido una parte importante de este ramal industrial. Mientras está asumido generalmente que el ferrocarril fué construido al mismo tiempo que el frigorífico, quiere decir en 1913-4, una fuente (1) sugiere que la línea fué construida más temprano en 1893, presumiblemente para la grasería antecedente

El plano de abajo, encuadrado sobre un muro de un pasillo del Instituto de la Patagonia en Punta Arenas, muestra la propuesta. Lamentablemente no es posible copiar completamente el plano en una sola pieza, porque tiene dos metros de longitud. La sección a la vista indica la ribera con una línea azul, el camino de ripio con un trazo gris ancho, y el ferrocarril propuesto con una línea fina más pálida por el lado interior del camino. El frigorífico está a la extrema izquierda. El ferrocarril corre a la derecha un kilómetro y medio antes de salir de esta sección del plano. Abajo, casi invisible, hay unas secciones laterales indicando el nivel relativo de la tierra original. Las marcas morenas son manchas de humedad.



### A lo largo de la traza

La mayoría del sistema férreo estaba ubicado al nivel poco arriba de lo del mar. Pero la factoría estaba sobre el lado precipitoso de una colina. Se necesitaba unos desvíos internos paralelos al litoral, usando cambios y reversos de dirección para ganar los edificios más altos.



**Al nivel de la playa estaban dos muelles perteneciendo al frigorífico y unos desvíos llegando dentro los galpones. Las fotos de arriba y debajo están en el álbum del Señor Carlos Forresti de 1920.**



**En la fotografía de abajo, el esqueleto de un edificio de madera, en medio del desmantelamiento se oculta la cabeza de uno de los muelles.**



En este nivel la línea principal tomó rumbo al sudeste junto a la ribera.

**La fotografía que sigue, por el Señor Andy Kirkham de Glasgow (Escocia), muestra claramente el rastro de la traza en el pasto paralelo a la carretera ahora asfaltada.**



En Puerto Natales el ferrocarril tenía lo menos, conexión con un muelle.

**La fotografía de abajo muestra bultos de lana esperando ser cargados (2). No queda claro si es que eran transportados por el ferrocarril desde Puerto Bories, habían llegado de otra parte o desde un galpón de esquila en el frigorífico de Puerto Natales.**



#### **Locomotoras**

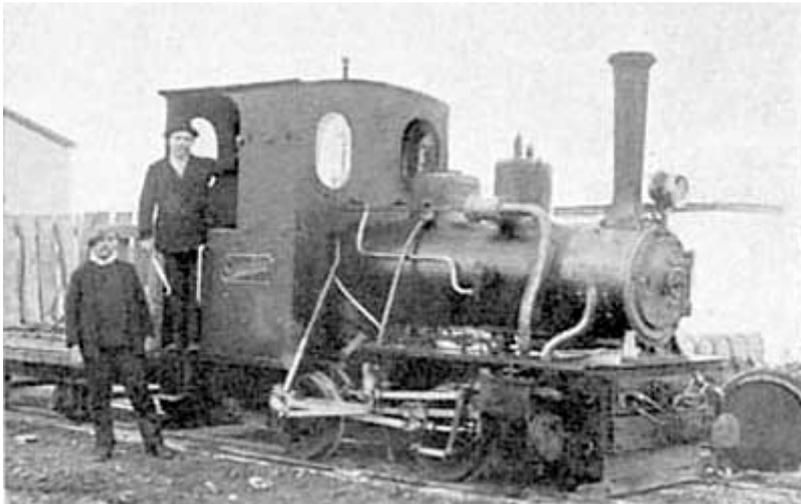
Por cierto, habían tres máquinas en lo largo de la vida del ferrocarril, y posiblemente una cuarta.

#### **'Guacolda'**

El Señor Carlos Forresti produjo cerca 1920 un álbum de fotos de la planta Puerto Bories para la SETF (Sociedad

Explotadora de Tierra del Fuego). Se ve una máquina 0-4-0T de O y K denominada 'Guacolda' en letras cursivas sobre placas fundidas (3). Se ve esta máquina unas veces en el álbum. Se muestran unas sobre esta página. 'Guacolda' era una araucañera mítica quien era tan fuerte como los machos. Es probable que esta es la máquina vista en la foto del muelle más arriba.

**La locomotora, debajo, denominada "Guacolda" era una O y K de 20 cv. Es posible que tenía el número de fábrica 6962 de 1913 enviada a la empresa Duncan Fox. No se inauguró la factoría Puerto Bories hasta 1914, pero es posible que la locomotora fué comprada para uso en la construcción o para uso en otro lugar antes de llegar a Puerto Bories.**



### **'Valdés Vergara'**

Una locomotora casi igual sobrevive en Puerto Natales hasta hoy. Se ve debajo (4). Pero su cabina lleva placas con el nombre "Valdés Vergara". El Señor Franciso Valdés Vergara era el agente principal de la Explotadora en Valparaíso desde 1905. Es posible que es una segunda locomotora, o simplemente una red denominación de la "Guacolda". El estilo de las placas es igual con las letras curvadas mismas y ángulos cóncavos.



**Los distintos como la máquina de arriba son la chimenea con contra chispa pequeño, y las válvulas de seguridad sobre la cúpola. Estaba mostrada en tiempos pasados, pero en enero de 2001 fué puesto en depósito en el patio detrás el museo de la ciudad.**

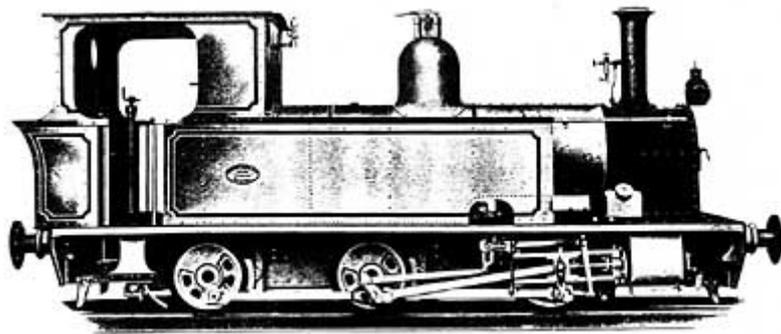


La placa sobre el costado de la cabina de la loco sobreviviente.

### 'McLelland'

La máquina el más grande era una Avonside (número de fábrica 1861, de 1920) de estilo muy británico.

Una vista lateral en los catálogos Avonside de los años 1920. Se denominaba como tipo NJ, disponible para trocha entre 61cm y 1,067m. Su peso, listo a marchar, era doce y medio toneladas.



Se ve la placa de fábrica en la foto del Señor Andy Kirkham de Glasgow en 1995.

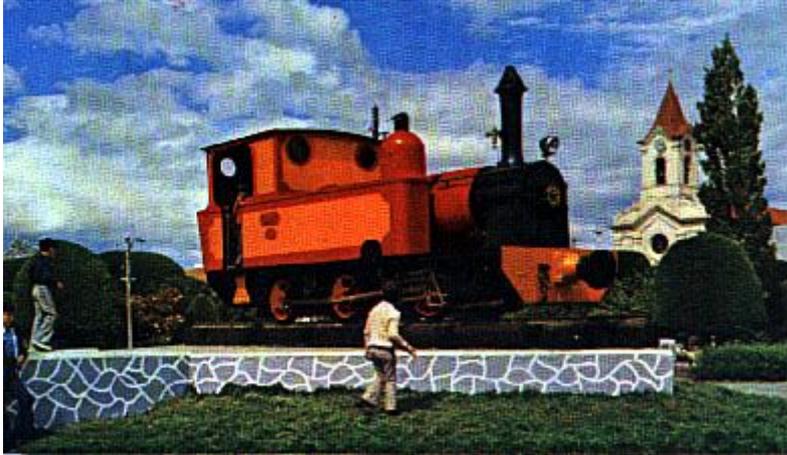
El Señor Wilfred Simms sugiere (5) que esta máquina era nombrada 'McLelland' y que fue entregada vía el agente Duncan Fox. Peter (Pedro) McLelland era el director gerente de la "Explotadora".



La foto, debajo, fue dado por el Señor Raúl Moroni. Muestra la Avonside en cargo de un tren, probablemente a las puertas del frigorífico. No sé la fecha.

Esta máquina ubica en la plaza en Puerto Natales desde la clausura de la línea.

**La fuente de la ilustración, debajo, es una postal del comienzo de los años 70. Actualmente está mejor pintada con colores verde y negro, pero ha sufrido la 'decoración' de graffitis.**



### **La diesel Ruston**

La última locomotora de la línea, comprada en los últimos años de su vida, era una diesel Ruston & Hornsby (¿clase LBT o LAT?), mostrada debajo en una fotografía de los años 1960 (6). Tengo sospechas de que esta máquina fue desmantelada en el momento de la clausura del ramal.



### **Material rodante**

Vale la pena notar los vagones en la ilustración de arriba. Son furgones con boguies, pero con techos con pendientes, como en una casa, y no curvados como es normalmente en un vagón. Los obreros viajaban en éstos furgones, que tenían bancos a cada lado (7). Tenían una claraboya en el techo, though these are not visible above.

**La vista, debajo, de los años 1950, muestra "Guacolda" o "Valdés Vergara" remolcando cinco furgones pasajeros a boguies y otro furgón más pequeño por la vía principal hacia Puerto Natales (8). Suspendidos al exterior de cada**

**furgón son cuerpos ovinos que eran llevados a casa por los empleados. Estos eran unos gajes de empleo.**



**Usaban con vagones abiertos de cuatro ruedas dentro el frigorífico y por los muelles. Parece que tenían términos de tablones para sostener los cadáveres congelados. La foto, debajo, se encuentra en el álbum Forresti, y muestra una locomotora encargada de tres vagones saliendo del frente de la factoría, posiblemente rumbo al muelle principal.**



### **Cataclismos políticos**

La Patagonia ha visto muchos sentimientos políticos fuertes en tiempos pasados, en parte porque los terrenos eran poseídos por propietarios residentes fuera de la tierra. En 1919, había buenas relaciones entre los dos lados de la frontera, en parte producida por las noticias de la revolución rusa. Última Esperanza era el centro del disturbio, congregaciones revolucionarias e incendios premeditados que fueron reprimidos por métodos violentos. Seis hombres fallecieron bajo el fuego de los militares sobre una muchedumbre el 23 de enero de 1919. El Señor Bruce Chatwin en su novela de viajes *In Patagonia* (8) dice que uno de los muertos era el maquinista del ramal Puerto Bories. Sin embargo la historia es sumamente complicada y el asunto debe ser el tema de un libro entero (9).



### La clausura del ramal

El ferrocarril cerró en 1973 (10) y en la mayor parte estaba desmantelado antes 1978, aunque unos carros de cuatro ruedas todavía estaban empujados a mano dentro la plata para los cuerpos. Hasta hoy hay algunas faenas en el viejo frigorífico. La mayoría del lugar está vacío y abandonado. Creo que los edificios principales están protegidos como monumento histórico, pero, esto no ha evitado el daño de algunas partes por el fuego de un incendio. Por consecuencia se ha desmantelado el galpón principal de madera junto al mar.



Algunos vestigios son visibles en 2001. Arriba a la izquierda se ven rieles que van hacia unos de los muelles. Debajo a la izquierda hay una mesa giratoria para vagones entre las ruinas de un galpón. La mayor parte del muelle nuevo en Puerto Natales fue construido sobre de viejos rieles. El peso (30-35 kg/m) de los rieles más pesados hace pensar que provienen de una línea principal más boreal en Chile.

### El frigorífico de Puerto Natales

El éxito de la factoría en Puerto Bories inspiró la competencia, que tomó forma de otro frigorífico en Puerto Natales mismo. En 1919 la Sociedad Frigorífica de Puerto Natales (11) inauguró su planta en el lado sur de la ciudad. Pero este sitio dependía a los animales argentinos enviados a pie a través los cerros desde la dirección de Río Turbio. El comercio terminó durante la Segunda Guerra Mundial y en 1945 (1947?) se cerró completamente la factoría. Las construcciones fueron desmanteladas y el terreno limpiado, y está usado de nuevo en parte. No hay restos para ver, también el muelle ha desaparecido.



Es probable que haya habido vías por el lugar, como en todos los otros frigoríficos, pero no tengo detalles de ellas, o si tenían empalme con las de Puerto Bories.

**La foto de abajo muestra una máquina chica fuera un galpón de esquila. La foto fué descubrida en el museo de Puerto Natales. Pero el Señor Duncan**

**Campbell no cree que trata de Puerto Bories y, por consecuencia, puede ser de un punto dentro el frigorífico de Puerto Natales.**



**Fuente:**

- 1** *The Railways of Chile, Volume 5 - Southern Chile*. 2002. Wilfred Simms. Page 64.
- 2** Black and white photos not otherwise acknowledged están en la colección del Museo de la Ciudad, Puerto Natales.
- 3** *Vistas del Frigorífico de Puerto Bories*. 1920? Carlos Foresti. Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.
- 4** La fotografía de la 0-4-0T fue tomada en 1996 por el Señor David Sinclair.
- 5** *The Railways of Chile, Volume 5 - Southern Chile*. 2002. Wilfred Simms. Page 63.
- 6** La fotografía de la diesel fue tomada por el Señor Bob Borowitz del libro *Patagonia de Ayer y de Hoy*. 1980. Mateo Martinic. B. Ediciones Sociedad Difusora Patagonia Ltda., Punta Arenas.
- 7** *El Tren de Puerto Bories*. 1995. Escrito del Señor Alfredo Frangópoulos R. en *Impactos* 65. Punta Arenas.
- 8** Photo kindly provided by Duncan Campbell of Puerto Bories.
- 9** *In Patagonia*, Bruce Chatwin.
- 10** *La masacre en la Federación Obrera de Magallanes*. 1998? Carlos Vega Delgado. Editorial Ateló, Punta Arenas.
- 11** *Patagonia de Ayer y de Hoy*, ibid. pág 155.
- 12** ¿o la Cia. Frigorífica de Puerto Natales?

Fuente: <http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/7fptonatales.html>



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios "Miguel Enríquez", CEME: <http://www.archivochile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)

Envía a: [archivochileceme@yahoo.com](mailto:archivochileceme@yahoo.com)

**NOTA:** El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores.