

THE NITRATE RAYLWAY Co. Ltd., IQUIQUE

Las primeras concesiones de los ferrocarriles en la zona de Iquique nacieron bajo el amparo del gobierno del Perú. No va a ser, hasta finalizada la Guerra del Pacífico (o del Salitre) que la empresa dueña de las vías se “reconstruye” en Londres y asume el nombre “The Nitrate Raylways Co, Ltd.”, conocida popularmente en Chile como Ferrocarril Salitrero (FCS)¹ o Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, el 23 de agosto de 1882.

La “influencia de la minería en la vida nacional fue apreciable. Gracias a ella se produjo un verdadero proceso de acumulación de capitales en el país, que se concentraron en capitalistas particulares, por una parte, y en el Estado por la otra. Los capitalistas particulares usaron estos para levantar bancos, casas comerciales, fundiciones, en adquisición de tierras, construcción de muelles, (y ferrocarriles)². Por tanto, la construcción de líneas ferroviarias en el norte estará marcada por el auge de la minería (salitre), ya que este nuevo medio de transporte, era el elemento perfecto para llevar el mineral desde los yacimientos hasta los puertos de manera expedita y “a bajo costo”.

Las inversiones en líneas ferroviarias fueron asumidas por los privados, quienes no dudaron en mejorar su eficiencia a través de este medio de transporte. Las líneas en el norte no se interconectaban necesariamente entre ellas e incluso el ancho de los rieles difería entre algunos ferrocarriles. El salitre será la carga más importante de estas compañías en sus inicios, las cuales, una vez que su importancia decayó, serían el anuncio de la decadencia, sumado a la participación del Estado en la constitución del Ferrocarril de Iquique a Pintados (FCIP) a partir de 1929, el cual tuvo como misión romper el monopolio del FCS.

El trabajo de los obreros ferroviarios en las salitreras era realizado en condiciones bastante “exigentes”, iniciando su trabajo a las cinco de la mañana y terminando a las seis de la tarde.

“Otro de los gremios que sufre tanto o más que los anteriores, son los desgraciados maquinistas, palanqueros y fogoneros.

Tienen un trabajo abrumador; a cada momento arriesgan su vida, y la única garantía de que gozan es el de que un cambullón de cualquiera especie los deje sin trabajo, sin el pan de cada día.

Da no sé qué, cuando uno se aproxima a observar los sueldos de ellos. Los operarios de la Maestranza, que trabajan de doce a catorce horas, ganan, por término medio, un jornal de cuatro pesos.

¹ Ver: La Nitrate Railways Co. Ltd., Ian Thomson, en Ediciones Historia N° 38, Vol. I, Enero a Junio de 2005, págs... 85-112.

² “Historia del Movimiento Obrero”, Fernando Ortiz, p. 4.

Los trabajadores de patio y demás que trabajan de catorce a quince horas ganan de \$ 2.50 a \$ 3.00.

Los palanqueros y fogoneros ganan de \$ 99.00 a \$ 120.00 mensuales. En cuanto los maquinistas se les paga según su nacionalidad, siendo preferidos, en cuanto a comodidades y mejor sueldo, aquellos que vienen importados de Inglaterra, Escocia o Irlanda...

Los trabajadores del ferrocarril no se han fijado en la ganancia que obtienen con su trabajo en esa compañía –termina en su información el periódico obrero- (ganancia) que fluctúa entre tres y cuatro millones de pesos anuales, líquidos...”³ En el norte, el Estado tomó real interés en unir las líneas privadas que a este momento operaban, una vez finalizada la Guerra del Pacífico (1879-1883). En este periodo, el país tuvo la idea de construir una línea Longitudinal Norte, que partiendo de la ciudad y estación de La Calera “llegara hasta Arica”. Esta idea sólo se concretó final y posteriormente hasta “Iquique”, quedando Arica aislada por vía férrea con el resto del país. Para ello, y ya señalado, se constituyó el Ferrocarril de Iquique a Pintados, además, aprovecho las líneas que las compañías mineras habían tendido en el norte. Ya en 1914 se autorizó la construcción de un Ferrocarril Longitudinal y posteriormente unió el puerto de Iquique a Pintados⁴ en el Norte Grande, el cual funcionaba desde 1929.

Ferrocarriles del Estado asumirá la operación y administración del FCIP a partir de 1943.

En 1915, ese ferrocarril de La Calera hasta Diego de Almagro fue operado por el Estado, bajo el nombre de Red Norte⁵. Según Thomson y Angerstein, el Ferrocarril Longitudinal Norte fue bastante complicado de operar, pero a pesar de las complicaciones de orden práctico, el Estado logrará unirla en 1914, prefiriendo la trocha métrica por sobre otras. En algunas zonas el ferrocarril operaba con cremallera ya que las pendientes y fuertes bajadas recomendaban la utilización de este sistema tractivo.

En Iquique funcionaba The Nitrate Railway⁶, que llegó hasta el puerto de Pisagua hacia el norte, con trocha de 1,435 mm., la cual en 1940 atendía cerca de 60

³ “El Defensor de la Clase Proletaria”, Iquique, 2 VI de 1904, en “Historia del Movimiento Obrero” Fernando Ortiz, p. 89-91.

⁴ El Ferrocarril de Iquique a Pintados venía a competir o mejor dicho a romper el monopolio de la Nitrate Raylway que ejercía en Tarapacá en el traslados del salitre e insumos, para tratar de bajar los costos de transporte a través de este rol social del Estado, en un área en donde este quería reforzar el sentido de identidad, pertenencia e integración territorial, ver Santiago Marín Vicuña, Ferrocarriles de Chile, pág. 226..

⁵ Por Decreto del 24 de febrero de 1915 se creó la figura de Red Norte de Ferrocarriles, lo que abarcaba todas las líneas que pertenecían al Estado entre Pueblo Hundido (Diego de Almagro) hasta La Calera, siendo incorporada a EFE en 1917 y en la década del 50’ el Estado traspaso a FF. CC. del Estado el Ferrocarril Salitrero.

⁶ Esta compañía albergaba hasta tres ferrocarriles en su interior, El FF. CC. de Pisagua a Zapiga, concesión peruana que vencía en 1955; FF. CC. de la Noria a Negreiros, el cual hubiese expirado

oficinas salitreras. Este Ferrocarril era una empresa con su directorio en Londres y la Administración del Ferrocarril se encontraba en la ciudad de Iquique (MN).

El Ferrocarril estatal de Iquique a Pintados fue incorporado a otra empresa del Estado (FF. CC. del Estado) posteriormente y lo mismo le sucederá a Nitrate Railways en la década del '50, que pasara a formar parte de EFE, el cual se vio con locomotoras, coches, vagones y líneas en ancho de vía de 1,435 mm, ferrocarril que será convertido a la trocha métrica⁷.

Pintados será unido por una vía de un metro con la ciudad de Pueblo Hundido (hoy Diego de Almagro), lo que se conocerá como Ferrocarril Longitudinal (Chilean Northern)⁸ (y estos a su vez pertenecían por tramos a propietarios diferentes: Compañía Salitrera de Tarapacá y Antofagasta y The Lautaro Nitrate Company Ltd.).

Siguiendo de norte a sur, nos encontramos con el tramo que fue construido para que Ferrocarriles del Estado se hiciera cargo, entre Pueblo Hundido y La Calera que tiene diversos años de construcción y constructores⁹.

En general la Red del Norte se trazó por el interior, con lo cual debía enfrentar alturas hasta los 2.416 metros sobre el nivel del mar. Este, se constituyó en una de las rutas más largas de Sudamérica. La operación de los trenes en el norte de Chile eran por decir lo menos, compleja, ya que bajaban (en general) con carga y regresaban “vacíos”, había dificultad con el principal combustible de las máquinas a vapor, el agua, además el abastecimiento de carbón no era de lo mejor, por la distancia y el poder calorífico del mineral chileno, lo que sumado a las pendientes, radios de curvas, entre otros redujo la capacidad de arrastre de las máquinas a vapor.

Actualmente parte de este trazado de es operado por FERRONOR (teóricamente de Iquique a La Calera), la cual es una empresa privada que compró a la CORFO, quien a su vez, lo había obtenido de parte de Ferrocarriles del Estado. La línea desde Pozo Almonte a Iquique existe y está a cargo de FERRONOR, este último opera un tren a la Salitrera de Humberstone (desde Pozo Almonte) de carácter turístico y de manera intermitente, como el TransAtacama.

en 1974; la tercera concesión para explotar un Ferrocarril entre San Pablo a Lagunas fue otorgada a los señores Montero Hnos. por el gobierno chileno en 1890. “Los señores Montero Hnos. transfirieron sus derechos que fue traspasado a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, sociedad anónima constituida en Londres el 24 de enero de 1874...después de la Guerra del Pacífico se reconstruyó en Londres bajo I razón social de The Nitrate Railway Company Limited el 23 de agosto de 1882 y tomó a cargo los ferrocarriles”. (En “Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización”, Vasallo y Matus, pág. 160). Ver también “El Nacimiento y la Muerte de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá: Un Breve Resumen”, Ian Thomson, Septiembre de 2005, en www.monumentos.cl o “Los Ferrocarriles Chilenos: Pasado y Presente”, Ian Thomson, 1994.

⁷ Convivieron ambas trochas entre Iquique y Pintados por varios años.

⁸ Este ferrocarril será administrado por el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) a partir de 1919.

⁹ Ver Red Norte, Ian Thomson, pág. 31 a 45.

ESTACION DE FERROCARRILES DE IQUIQUE A PUEBLO HUNDIDO

La ciudad de Iquique estuvo íntimamente ligada a las actividades salitreras a partir de 1830, profundizadas a fines del siglo XIX y principios del XX, que de alguna manera marcan su desarrollo urbano e industrial y en donde el medio de transporte por excelencia sería en aquellos años, el ferrocarril. Gran parte de las construcciones fueron hechas de pino oregón y el ferrocarril no fue ajeno a esta materialidad.

Hoy en día los trenes de pasajeros son solo un sueño y un potencial turístico, más que transporte diario, incluso en la década del '60 "el señor Subsecretario de Transporte estimó todo el tráfico no minero de cargas de la Red Norte pudo transportarse en 33 camiones de una capacidad unitaria de 10 toneladas... y 64 buses para llevar la totalidad de pasajeros..."¹⁰

Si uno ve los planos de la época de auge minero, el ferrocarril cubría gran parte de la ciudad.

La Estación de Ferrocarriles de Iquique a Pueblo Hundido se ubicada entre las calles Sotomayor y Bartolomé Vivar. El edificio está construido a lo largo del andén y destinados a las labores propias de la movilización de los trenes como oficinas y bodegas. Fue construido antes de la Guerra del Pacífico (salitre) y "en la zona del andén y hacia la calle, un hastial cierra el espacio triangular formado por las dos aguas de la techumbre. En su centro se eleva una pequeña y graciosa torre cuadrada techada a cuatro faldones adornados también con una cenefa"¹¹. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 928, del 23 de noviembre de 1977. Incluye la estación y el andén.

CASA DEL GERENTE

La casa de la Administración es un edificio imponente de dos pisos, sobrio, pero bello. Actualmente es usada por Gendarmería de Chile. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 928, del 23 de noviembre de 1977.

CASA DEL INGENIERO

Casa "Ingeniero" Jefe Mecánico Casa del Ingeniero en jefe fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 928, del 23 de noviembre de 1977.

Maestranza El Colorado. **No existe**

¹⁰ Red Norte, pág. 104.

¹¹ Monumentos Nacionales de Chile, Montandón-Pirotte, pág. 350.

ADMINISTRACIÓN

La casa de la Administración es un edificio imponente de un piso, sobrio, pero bello, con una torre con su reloj. Habría sido construida en 1883. La declaratoria señala *Casa del Administrador con los Jardines que rodean a éstas*. En realidad este sector es la Administración de la empresa "The Nitrate Railway Co. Ltd., cuyo directorio se encontraba en Londres y la Administración del ferrocarriles se hacía desde este edificio. El sector en donde existe la plazoleta hacia principios del siglo XX se encontraba con un total de 11 líneas. "Este edificio lleva el sello de ese refinado sentido de los cánones clásicos llevados al estilo georgean y que los ingleses, fieles a Paladio, siguen usando con las libertades propias a determinadas funciones, durante una gran parte del siglo XIX"¹². Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 928, del 23 de noviembre de 1977.

LOCOMOTORA N° 8, JOHN FOWLER Y CIA.

Esta máquina perteneció a la The Nitrate Railways Company Limited (Ferro carriles del Estado los llamó Ferrocarril Salitrero), por largo años la vimos en la Estación El Colorado acoplada con un "coche de pasajeros". Es una locomotora ténder de origen inglés (Leeds). Fue traspasada a EFE en los años '50, por sus dimensiones y peso, aparentemente tuvo poco que hacer, pero logró sobrevivir. Hubo 5 locomotoras de este tipo (de la 3 a la 8), puestas en servicio en 1878. La iluminación interior era por parafina. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Supremo N° 3915, del 4 de diciembre de 1979. Actualmente se ubica en la oficina salitrera de Humberstone.

| | |
|--|-----------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : John Fowler y Cía. |
| PAIS – COUNTRY | : Inglaterra |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 6043 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 8 |
| TIPO - TYPE | : locomotora de patio |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 0-4-0st |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1876- |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 24 t. métricas |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : s/i km./hr. |
| CAPACIDAD DE PETROLEO | : 1.473 kilos |
| CAPACIDAD DE AGUA - WATER | : 1,758 litros |
| TROCHA - GAUGE | : 1,435 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,505 mts. |
| LARGO - LONG | : 6,629 mts. |
| ANCHO-WIDE | : 2,438 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 310 ¹³ |

¹² Monumentos Nacionales de Chile, Montandón-Pirotte, pág. 350.

¹³ Ficha de EFE, no 100% confiable.

LOCOMOTORA N° 1035, ORESTEIN & KOPPEL

Esta es una locomotora-ténder fabricada en Berlín en 1912 por Orestein Koppel & Arthur Koppel S. A. Ferrocarriles del Estado la había rotulado como máquina del Ferrocarril de Iquique hasta Pueblo Hundido, FCLN (Diego de Almagro). En vez de carbón funcionó a Petróleo. Es dada de baja del activo por el Decreto 5/13 del 9 de agosto de 1978. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Supremo N° 3915, del 4 de diciembre de 1979. Actualmente se ubica en la oficina salitrera de Humberstone.

| | |
|--|--|
| FABRICANTE - BUILDER | : Orenstein & Koppel & Arthur Koppel S. A. |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 5463 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 1035 |
| TIPO - TYPE | : ---- |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 0-6-0t |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1912 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : km./hr. |
| CAPACIDAD DE CARBÓN - COAL | : t. |
| CAPACIDAD DE AGUA - WATER | : m3 |
| TROCHA - GAUGE | : 1,435 mm. |
| ALTURA -HIGH | : mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : mts. |
| POTENCIA H.P. | : 310 |

LOCOMOTORA N° 76 (NO ES MN)

Esta locomotora se encuentra en la entrada a la ciudad de Iquique, con el valor que posee, debería estar en un mejor espacio, ya que entre los vándalos, los que orinan y el agua del regadío de jardines, su vida no se prologará por muchos años y se hace necesario rescatar.

| | |
|--|---------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : Avonside Engine Company |
| PAIS – COUNTRY | : Inglaterra |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 76 |
| TIPO - TYPE | : |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 0-6-0ST |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1902- |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 27,5 t. métricas |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : km./hr. |
| CAPACIDAD DE PETROLEO | : kilos |
| CAPACIDAD DE AGUA - WATER | : litros |
| TROCHA - GAUGE | : 1,435 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,353 mts. |

LARGO - LONG
ANCHO-WIDE
POTENCIA H.P.

: 7,022 mts.
: 2,438 mts.
: