



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Artes

Programa de Magíster en Gestión Cultural

PATRIMONIO INDUSTRIAL DEL NITRATO: Integración de la red productiva para la  
comprensión de la civilización salitrera

Tesis para Optar al Grado de Magíster en Gestión Cultural

AUTOR:

SOLEDAD DANIELA COSTABAL ARELLANO

PROFESOR GUÍA:

PABLO IGNACIO ARTAZA BARRIOS

ACADÉMICO DE LA FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES

Santiago, Chile

2011

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer a Pablo Artaza por su paciencia, ánimo, constancia y, sobre todo, por guiarme en un área poco conocida para mí en la que impertinente quise explorar.

A quienes leyeron mis hojas una y otra vez para darme seguridad: Soledad Arellano y Yerko Montenegro. A Dominique Beyer y Marcelo Sánchez por ayudar en parte del trabajo.

A aquellas instituciones y personas que hicieron un poco más llano el camino en mi investigación: María Eugenia Espiñeira, Susana Simonetti, Sergio González, Corporación Museo del Salitre, especialmente a Rodrigo Fuentes, Biblioteca del Consejo de Monumentos Nacionales, entre otros.

Finalmente, a Maximiliano Mateluna y Alejandro Aranguiz por ayudarme y guiarme en mi estadía en Iquique.

	Página
1. PATRIMONIO.....	7
1.1. UNESCO y la salvaguarda del Patrimonio Cultural Material, Inmaterial e Industrial .....	9
1.1.1. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural	9
1.1.2. Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial .....	10
1.1.3. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial .....	11
1.2. Caso chileno.....	13
1.2.1. Lista Patrimonio Mundial en Peligro.....	14
1.3. Conceptos de Monumento Nacional y Monumento Histórico .....	15
1.4. Trabajo con patrimonio integral e integrado.....	18
1.5. Red productiva salitrera de oficinas Humberstone y Santa Laura .....	21
1.5.1. Consideración de hitos patrimoniales individualmente en contraposición a su percepción conjunta, material e inmaterial .....	21
1.5.1.1. Limitaciones al considerar hitos patrimoniales individualmente. ....	23
1.5.1.2. Necesidad de consideración conjunta material e inmaterial.....	25
1.6. Valor Universal de las Oficinas según conceptos de UNESCO .....	28
2. OFICINAS SALITRERAS.....	30
2.1. Acercamiento a la historia del salitre y su industria.....	32
2.1.1. Impacto de la Guerra del Salitre en la red industrial del nitrato .....	38
2.2. Ex oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura.....	43
2.2.1. Decretos que las establecen como Monumento y conceptos geográfico-administrativos.....	43
2.2.2. Propietarios de oficinas salitreras Santiago Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura .....	46
2.2.2.1. Oficina salitrera Santa Laura entre 1872 y 1934.....	46
2.2.2.2. Oficina salitrera La Palma entre 1850 y 1934 .....	48
2.2.2.3. Santiago Humberstone y Santa Laura entre 1934 y 1961.....	49
2.2.3. Sistema e índices de producción .....	51
2.2.4. Paralizaciones y reactivaciones.....	53
2.2.5. Población.....	57
2.2.6. Descripción de las oficinas .....	59
2.2.6.1. Abastecimiento.....	75
2.2.6.2. Conectividad.....	76

2.2.7.	Movimientos Sociales en las oficinas.....	81
2.2.8.	Situación post-cierre.....	82
2.2.8.1.	Propuesta museística desde concepto de red industrial .....	88
3.	PUERTO DE IQUIQUE.....	91
3.1.	Acercamiento relacional al puerto y la red industrial del salitre .....	91
3.1.1.	Movimientos sociales desde el puerto .....	97
3.2.	Acercamiento a la historia del Iquique pre-industrial.....	101
3.3.	Calificaciones administrativas y desarrollo.....	106
3.4.	Aduana y exportaciones salitreras.....	108
3.5.	Navieras y navíos.....	110
3.6.	Caletas, carga y descarga .....	112
3.6.1.	Molo .....	115
3.6.2.	Monumentos Nacionales: muelle de pasajeros y faro .....	121
3.7.	Crecimiento y desarrollo .....	123
3.8.	Iquique después del salitre .....	127
4.	FERROCARRILES .....	129
4.1.	Acercamiento a la historia de los ferrocarriles del norte salitrero .....	129
4.2.	Trasporte salitrero en recuas de mulas.....	131
4.3.	Condición geográfica agreste para la industria ferrocarrilera .....	134
4.4.	Inicio de los Ferrocarriles Salitreros en Perú y mano de obra para su construcción.....	135
4.5.	Los Hermanos Montero y los Ferrocarriles Salitreros .....	138
4.6.	Guerra del Salitre y su incidencia en el trazado férreo chileno.....	142
4.7.	<i>The Nitrate Railways Co Ltd.</i> y Ferrocarriles Salitreros.....	143
4.8.	Red Norte .....	151
4.8.1.	Longitudinal Norte .....	151
4.8.2.	Ferrocarril Iquique a Pintados (FCIP) .....	153
4.9.	Cabotaje y Longitudinal Norte.....	159
4.10.	Ferrocarriles hoy.....	161
4.10.1.	Vestigios de los ferrocarriles en Iquique .....	163
5.	ANÁLISIS .....	165
5.1.	Desarrollo entrelazado de los sectores industriales .....	165
5.1.1.	Movimientos sociales como reflejo de interrelación entre sectores .....	167

5.2. Tres sectores que ayudan al entendimiento de una civilización .....	170
5.3. Percepción patrimonial y actuación patrimonial en Chile .....	173
5.4. Patrimonio heredado y construcción de identidad actual .....	185
5.5. Propuesta museística actual.....	188
5.6. Propuesta turística.....	191
BIBLIOGRAFÍA.....	194
GLOSARIO.....	201

## INDICE DE ILUSTRACIONES

	Página
Ilustración 1. Oficina Sebastopol, vista general.....	30
Ilustración 2. Imagen satelital de ex oficina Santiago Humberstone.....	31
Ilustración 3. Mapa político de territorio de Chile, Perú y Bolivia antes y después del Guerra del Salitre.....	39
Ilustración 4. Territorio ocupado en Tarapacá por el ejército chileno 1879.....	40
Ilustración 5. Cantones salitreros de Tarapacá. ....	45
Ilustración 6. Fotografía en la reapertura de oficina La Palma como oficina Santiago Humberstone .....	50
Ilustración 7. Casas para obreros casados. Humberstone. ....	59
Ilustración 8. Fotografías actuales de la ex Escuela Pública N° 35 .....	60
Ilustración 9. Visión interior y exterior de iglesia de Humberstone. ....	61
Ilustración 10. Vista de oficina salitrera Santa Laura en funcionamiento.....	62
Ilustración 11. Vista ex oficina salitrera Santa Laura.....	63
Ilustración 12. Pulpería de oficina La Palma. ....	65
Ilustración 13. Pulpería de ex oficina salitrera Humberstone.....	66
Ilustración 14. Vista parcial del sector industrial de ex oficina salitrera Santa Laura. ...	67
Ilustración 15. Cachuchos en Oficina salitrera La Palma. ....	68
Ilustración 16. Vista General de la Máquina de la Oficina La Palma. ....	68
Ilustración 17. Oficina La Palma. Pulpería y casas de trabajadores.....	69
Ilustración 18. Oficina La Palma. Vista general.....	70
Ilustración 19. Reunión en casa de la Administración, en Oficina La Palma. ....	71
Ilustración 20. Vista actual de la piscina de ex oficina Santiago Humberstone.....	72
Ilustración 21. Vista exterior del hotel y uno de sus salones. ....	73
Ilustración 22. Vista exterior e interior del teatro de la ex oficina Humberstone.....	73
Ilustración 23. Fichas de oficinas salitreras.....	75
Ilustración 24. Uso de carretas en las faenas salitreras. ....	77
Ilustración 25. Mapa de líneas de <i>The Nitrate Railways Co. Ltd.</i> hacia 1920 .....	78
Ilustración 26. Estación Ferroviaria Pozo Almonte. ....	80
Ilustración 27. Cargamento de caliche en la pampa para ser llevado a la oficina.....	80
Ilustración 28. Vistas de planta de lixiviación de ex oficina salitrera Santa Laura.....	86
Ilustración 29. Vista de vestigios de líneas férreas en ex oficinas Santa Laura y Humberstone .....	88
Ilustración 30. Vista de casa de administración de ex oficina salitrera Santa Laura. ....	89
Ilustración 31. Panorámica de Iquique desde islote, 1880. ....	93
Ilustración 32. Trazado de ex línea férrea en vista satelital de Iquique. ....	95
Ilustración 33. Plano Iquique. Dirección de Obras Públicas. 1883. ....	96
Ilustración 34. Obreros recibiendo a autoridades en el muelle de Iquique. 19 diciembre 1907. ....	100

Ilustración 35. Dibujo de Iquique en 1850. ....	104
Ilustración 36. Fotografía de Iquique hacia 1850.....	104
Ilustración 37. Clippers esperando cargar salitre, hacia 1890. ....	105
Ilustración 38. Aduana de Iquique a fines del siglo XIX con patio de almacenamiento. .....	109
Ilustración 39. Muelle de Iquique (siglo XIX). ....	113
Ilustración 40. Muelle de embarque de salitre.....	114
Ilustración 41. Vista de la Aduana y embarcadero de salitre en Iquique. ....	114
Ilustración 42. Navas operando con grúas, relleno del puerto de Iquique. Fines de la década de 1920. ....	118
Ilustración 43. Obras de relleno y construcción de las defensas entre Iquique y el islote. Década de 1920. ....	118
Ilustración 44. Obras del puerto terminadas y listas para ser inauguradas en el año 1933. ....	120
Ilustración 45. Muelle de pasajeros. Iquique. ....	121
Ilustración 46. Vista del ingreso al muelle de pasajeros. Iquique. ....	122
Ilustración 47. Recuas cargando material en la pampa.....	133
Ilustración 48. Tren salitrero bajando a Iquique. ....	135
Ilustración 49. Obreros instalando un riel de ferrocarril en el desierto. ....	137
Ilustración 50. Hermanos Montero. ....	138
Ilustración 51. Locomotora Fairlie de Línea Patillos – Lagunas.....	145
Ilustración 52. Locomotora del Ferrocarril de Iquique a La Noria. ....	146
Ilustración 53. Locomotora tipo Beyer Garrat de Ferrocarriles Salitreros. ....	147
Ilustración 54. Estación Principal de Iquique de Ferrocarriles Salitreros. ....	149
Ilustración 55. Estación de Iquique en 1910.....	149
Ilustración 56. Estación del tren salitrero en 1949. ....	150
Ilustración 57. Estación Pintados de Ferrocarril Estatal. ....	153
Ilustración 58. Estación Aduana de FCIP en sector aduanero de la ciudad. ....	155
Ilustración 59. Cartografía de líneas férreas de FCIP y <i>The Nitrate Railways Co.</i> .....	156

## INDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1. Monumentos Históricos de Chile relacionados directamente con la red industrial de las ex oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura.....	17
Tabla 2. Crecimiento productivo asociado a la industria del salitre entre 1894 y 1920.	35
Tabla 3. Producción de salitre en las oficinas Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura .....	53
Tabla 4. Población de Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura entre 1876 y 1920.	58
Tabla 5. Sociedades obreras de Iquique hacia 1900. ....	98
Tabla 6. Exportación de salitre en Iquique bajo el gobierno peruano 1830-1875 .....	109
Tabla 7. Crecimiento movimiento portuario Iquique entre 1859 y 1885.....	110
Tabla 8. Exportación en toneladas, puertos de Tarapacá entre 1914 y 1919.....	110
Tabla 9. Relación de número de Oficinas en Tarapacá para 1918 y su Puerto de Embarque.....	116
Tabla 10. Bodegas de Salitre en Iquique, su capacidad y extensión.....	119
Tabla 11. Gastos de Construcción del Ferrocarril de Iquique a Pintados .....	154
Tabla 12. Características de tramos de ferrocarril entre Pueblo Hundido e Iquique. ...	160
Tabla 13. Costo de transporte: Longitudinal Norte, Red Norte y promedio mundial ...	160



## RESUMEN

Se toman como ejemplo las dos ex oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura –declaradas Patrimonio de la Humanidad –para relacionarlas con su red industrial asociada: sistema ferroviario y portuario, en pos de entender la civilización del salitre, a través de la concepción de patrimonio industrial y del trabajo patrimonial integral e integrado.

La comprensión de esta red como reflejo de una cultura, hará posible extrapolarla a todos los emplazamientos salitreros tanto de la región de Tarapacá, como de Antofagasta, permitiendo generar propuestas de salvaguarda, educacionales, turísticas, entre otras, para el rescate patrimonial de un sistema.

**Palabras clave:** Red industrial, Oficinas salitreras, Humberstone, Santa Laura, Patrimonio industrial.

## INTRODUCCIÓN

Las ex oficinas salitreras del norte de Chile son vestigios de una actividad industrial que marcó gran parte de la historia social y económica del país, principalmente durante su periodo de auge entre el último cuarto de siglo XIX y el primero del XX. Esta es una de las razones que convirtieron a las ex oficinas Humberstone y Santa Laura, primero en Monumentos Nacionales y luego, en Patrimonio de la Humanidad.

El conjunto de ambas salitreras es ejemplo de la valoración que el país otorga a su patrimonio industrial, fenómeno que puede observarse también en un número significativo de Monumentos Nacionales y sitios declarados Patrimonio de la Humanidad que corresponden a vestigios fabriles. Esto puede deberse a que la nación se ha construido alrededor de la actividad industrial extractiva y la dependencia de los recursos naturales, dentro de lo cual la minería ha sido la que en diferentes momentos y con diferentes minerales ha aportado porcentualmente más ingresos a las arcas fiscales nacionales.

De esta forma, se entiende que exista una relación entre el crecimiento del país por su actividad industrial y la apreciación de los vestigios de aquellas industrias, puesto que alrededor de ellas algunas regiones han construido su identidad y por ende, pasan a ser dignas de valoración incluyéndose dentro de las listas de monumentos. Es por ello que las ex oficinas se erigen como patrimonio no solo de la región y del país, sino que también por sus excepcionalidades, como Patrimonio de la Humanidad, puesto que la industria del salitre logró formar una civilización en torno al mineral que es parte fundamental en la definición de la identidad nortina y nacional.

A pesar de ello, el manejo y salvaguarda del patrimonio industrial se realiza desde una visión parcial, es decir, se rescatan los vestigios de cierta actividad productiva esperando que ellos sean capaces de reflejar la historia que ayudaron a conformar, pero no se interrelacionan con los otros sectores económicos que permitieron su desarrollo, apogeo e importancia en dicho momento histórico. El rescate patrimonial de forma aislada, muchas veces hace perder el sentido integral y sinérgico que se busca

al momento de trabajar con la concepción de patrimonio industrial, pues es lo que explica cómo se desarrolló en el contexto y permite su cabal entendimiento. Dentro de este rescate es necesario considerar que una industria necesita de una serie de sectores complementarios que le permitan desarrollar su actividad de manera óptima, los cuales corresponden a una red industrial. Este concepto se refiere a todos aquellos factores en los cuales se apoya el desarrollo y la economía de una actividad para poder desplegar su producción y abastecer su demanda; es decir, las labores y operaciones que no forman parte de la actividad propia de la empresa, pero que en su interrelación le permiten interactuar con sus clientes.

En este caso las ex oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura corresponden a un núcleo que necesitó de toda una red adicional para que la producción del salitre llegase a cobrar las dimensiones con que históricamente se conoce a esta industria. Si bien el mineral se trataba en la pampa desde la vida de la oficina salitrera, este debía llegar a puerto para ser distribuido a los distintos clientes en el mundo, conexión que se lograba a través de los ferrocarriles. La dinámica económica, oficina-ferrocarril-puerto, conforma la red industrial del salitre que será trabajada, pues es representativa de una época y de la civilización del nitrato.

Se debe entender la civilización del salitre esencialmente desde la definición de civilización<sup>1</sup>, correspondiente a un estado de las sociedades humanas más avanzado respecto a otras por el nivel de su ciencia, arte, ideas y costumbres, mejorando la formación de los grupos sociales. De esta forma, al hablar de la civilización del salitre se hace mención a una fase de un proceso de desarrollo de una sociedad en relación a su interacción con el nitrato, cuya base, la oficina salitrera, creció de forma rizomática con los sectores asociados a sus necesidades, incidiendo con ello a nivel regional y nacional.

Es por esto que para superar la actual visión fragmentada respecto al patrimonio industrial, se plantea el rescate de la red del sistema productivo del salitre para permitir

---

<sup>1</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. [en línea] <[www.rae.es/civilización](http://www.rae.es/civilización)> [consulta: 07 septiembre 2011]

reconstruir lo que comprende la civilización salitrera, proyectando de esta forma, una base para un posterior levantamiento de la cultura inmaterial relacionada.

Para el entendimiento de la red industrial del salitre se considerarán como referentes tres sectores patrimoniales:

Oficinas salitreras: Santiago Humberstone y Santa Laura,

Sistema ferroviario: The Nitrate Railways Co. Ltd. y Ferrocarril de Iquique a Pintados,

Sistema portuario: Puerto de Iquique y sus monumentos como el muelle de pasajeros.

Se tomará esta red en específico pues es representativa de la estructura industrial que generó el salitre al cobrar importancia nacional y poblar gran parte del desierto en las regiones de Tarapacá y Antofagasta. Así, desde esta red micro puede proyectarse el panorama macro que conformó la civilización del salitre, pues reúne las características geográficas de emplazamiento de la industria, el vestigio de la faena productiva, de la tecnología usada, la arquitectura desarrollada, entre otros, que construyeron una idiosincrasia explicable solo bajo la germinación de esta actividad industrial en la pampa y aplicable a la mayoría de las oficinas salitreras.

Por otro lado, la elección de la red se debe a que las oficinas de ella son reconocidas con una importancia patrimonial excepcional desde UNESCO y como Monumentos Históricos Nacionales, esta última clasificación la comparten con algunas instalaciones y maquinarias de los sistemas ferroviarios y portuarios asociados. De esta forma, se posibilita la reconstrucción más íntegra de la red, ya que algunos de sus vestigios se encuentran en buen estado de conservación lo que permite trabajar con ellos, además de contar con más documentación y posibilidades de rescate de forma asociada.

Para lograr el rescate de la red, la valoración de la civilización del salitre y proyectar un posterior trabajo de rescate patrimonial se plantean una serie de objetivos:

Realizar un levantamiento de información de las ex oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura, ramales ferroviarios a Iquique, Longitudinal Norte, The Nitrate Railways Co., puerto de embarque de Iquique y muelle de pasajeros, relacionando la historia de dichos hitos en torno a la actividad productiva salitrera.

Explicar que para entender el momento y actividad histórica del salitre, es necesario considerar toda la red productiva, puesto que sin ella no se habrían alcanzado grandes niveles de desarrollo y adicionalmente no habría sido sustentable la civilización salitrera en el desierto.

Generar un debate y proyección en torno al rescate de la red como un sistema donde el patrimonio material es inseparable del patrimonio y cultura inmaterial, puesto que en esa articulación se completa su sentido, sobre todo al existir actores sociales vivos que puedan enriquecer el estudio.

Proyectar desde la red del salitre escogida, el funcionamiento de la civilización del salitre en el norte de Chile, haciendo la salvedad de que cada red particular tiene sus características, pero en su esencia todas la requieren.

Entender la civilización del salitre de una forma integral e integrada, considerando para ello lo material, natural e inmaterial que en su conjunto arman de mejor manera una memoria histórica coherente, cohesionada, entendible e identificable.

Visualizar la necesidad de crear una memoria integral de los fenómenos históricos, puesto que esto permitiría una mejor comprensión del pasado.

Demostrar que el fenómeno del salitre en Chile no podría haber alcanzado sus dimensiones históricas si no hubiese forjado a su alrededor todo un sistema industrial que lo sustentase.

Proponer un circuito histórico integral para entender el fenómeno del salitre, generando instancias posteriores de sustentabilidad turística y cumpliendo con uno de los estándares básicos de UNESCO en relación a que el visitante entienda lo que

significaban los emplazamientos y puedan proyectarlos hacia la importancia y singularidad universal por los que han sido declarados patrimonio de la humanidad.

Para lograr lo antes propuesto y erigir la red escogida como un ejemplo de patrimonio industrial en su significación de asociación productiva, se trabajará con una estructura capitular que aborda tópicos relacionados con los conceptos patrimoniales e históricos asociados a la red y que en su presentación, evidencian el desarrollo de la misma y ayudan a comprender la civilización del salitre y sus posibles implicancias. Metodológicamente se presentará la información en tres grandes secciones temáticas:

**Patrimonio:** se identifican y definen los principales conceptos patrimoniales y monumentales que atañen a los hitos escogidos, principalmente patrimonio material, inmaterial, natural, industrial, integral e integrado, según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura; el Comité Internacional de Conservación del Patrimonio Industrial; el Consejo de Monumentos Nacionales; el Ministerio de Bienes Nacionales y el Ministerio de Educación.

**Red Industrial:** esta sección está desglosada en tres grandes capítulos relacionados con los eslabones de la misma: Oficinas Salitreras, Puerto de Iquique y Ferrocarriles. Cada uno de ellos esbozará la historia del sector productivo y mostrará cómo se fueron interrelacionando en el tiempo para lograr un desarrollo conjunto y dependiente, es decir, conformar la red industrial propuesta que sería capaz de mostrar la civilización del salitre.

**Análisis:** con todos los datos entregados se genera un análisis que relaciona y evidencia las carencias respecto a la valoración patrimonial de la red industrial y el estado actual del patrimonio industrial del salitre, esbozando una propuesta de gestión de patrimonio y necesidad de rescate de cultura intangible.

Esta estructura es la que permitirá desarrollar, ejemplificadamente, cómo la red industrial propuesta se gesta históricamente con las oficinas desde su momento productivo y tiene un alcance histórico y patrimonial que hoy permitiría entender de mejor manera las sociedades creadas y enriquecidas en torno a la actividad salitrera. Es por esto que se plantea que la salvaguarda del patrimonio asociado, debe realizarse

siguiendo esta organización en pos de entender de la mejor manera posible la civilización de la que se quiere dar cuenta con la protección del declarado Patrimonio de la Humanidad.

## 1. PATRIMONIO

Cada vez el concepto patrimonio resuena más en la agenda de los gobiernos y en el discurso de los ciudadanos. Una palabra que antiguamente era utilizada principalmente en los sectores intelectuales y ministeriales, hoy en día forma parte del empoderamiento de la identidad, tanto de la ciudadanía como de los gobiernos.

Actualmente los países pueden optar por dar a conocer internacionalmente lo que consideran su patrimonio y a la vez, encontrar amparo en su protección y conservación a través del reconocimiento y apoyo que da UNESCO. Esto, más allá de ser una bandera turística o a veces hasta usada por el populismo, es un recurso útil. La organización internacional desde el año 1931 ha trabajado en el concepto de patrimonio y ha abierto la posibilidad de postular los bienes patrimoniales nacionales a una lista mundial de conservación que entrega una serie de respaldos y obligaciones guiados a resguardar e impedir el deterioro del bien. Hasta el año 2003 el espectro de protección se limitaba a bienes tangibles, pero luego fue ampliado a aquellos intangibles que, en muchos casos, configuran la identidad de una nación.

Pero ¿de qué se habla cuando se trabaja el concepto patrimonio? UNESCO ha ido delimitando lo que entiende por patrimonio a lo largo de los años. Los primeros esbozos se realizaron en 1931 con la Carta de Atenas, que se restringió al trabajo con el acervo artístico y arqueológico. Más adelante, se especificó la definición y amplió el espectro de cobertura, por ejemplo, en 1964 con la Carta de Venecia que profundiza sobre las obras monumentales de los pueblos al sostener que:

Son en la vida presente el testimonio vivo de sus tradiciones seculares. La humanidad, que cada día toma conciencia de los valores humanos, los considera como patrimonio común, y de cara a las generaciones futuras, se



reconoce solidariamente responsable de su salvaguarda. Debe transmitirlos en toda la riqueza de su autenticidad<sup>2</sup>.

Si bien esto delinea la concepción de patrimonio que hoy se está manejando, aún se condiciona a una noción de monumento histórico como una creación arquitectónica aislada que da testimonio de una civilización particular. En 1972, con la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, se extendió aún más el concepto, en dirección al reconocimiento mundial de ciertos vestigios, tanto culturales como naturales, de carácter excepcional incluyendo los monumentos, los conjuntos y lugares relacionados.

En julio de 2003, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), definió el valor de aquellos objetos que muestran los avances en las civilizaciones, incluyendo en el reconocimiento patrimonial a:

los edificios y las estructuras construidos para actividades industriales, los procesos y las herramientas utilizadas y las localidades y paisajes donde se han ubicado, así como todas sus manifestaciones tangibles o intangibles<sup>3</sup>.

Esto es la antesala del trabajo que se hizo meses más tarde con la Convención para la Salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial, donde el concepto patrimonio se volverá más integral e integrador incluyendo todas las aristas de lo que implica una cultura y sus vestigios.

Para este estudio es necesario centrarse en las Convenciones de 1972 y de 2003, más la Carta de Nizhny Tagil de 2003 que habla sobre el valor del Patrimonio Industrial. Ellas en su conjunto, generaron las bases para poder entender los bienes de una forma orgánica y en toda su complejidad, pudiendo proyectarlos al entendimiento de una sociedad.

---

<sup>2</sup> INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES. Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia 1964). [en línea] <[http://www.international.icomos.org/charters/venice\\_sp.htm](http://www.international.icomos.org/charters/venice_sp.htm)> [consulta: 07 septiembre 2011].

<sup>3</sup> THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. [en línea] <[http://ge-iic.com/files/Cartasydocumentos/Carta\\_de\\_Nizhny\\_Tagil.pdf](http://ge-iic.com/files/Cartasydocumentos/Carta_de_Nizhny_Tagil.pdf)> [consulta: 07 septiembre 2011].

## **1.1. UNESCO y la salvaguarda del Patrimonio Cultural Material, Inmaterial e Industrial**

UNESCO cada cierto tiempo o frente a instancias investidas de urgencia, realiza reuniones desde donde se desprenden los trazados básicos en relación a la actuación de los Estados Parte de la institución en los más diversos temas. En el caso patrimonial, existe una directiva y sección específica de trabajo, en cuyas reuniones se han determinado las cartas y convenciones que rigen el tratamiento del patrimonio de carácter excepcional a nivel mundial y que deben ser respetadas por los Estados suscritos. Las cartas y convenciones que inciden mayormente en el trabajo de patrimonio industrial y en el caso de la red salitrera son: la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de 1972, Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de 2003 y la Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial de 2003 a cargo de TICCIH. Ellas muestran la evolución que ha tenido el concepto patrimonial, complejizándose y complementándose para incluir en su percepción la materialidad, inmaterialidad e integración.

### **1.1.1. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural**

Las clasificaciones de UNESCO para el patrimonio cultural de la humanidad, fueron incluidas en la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, en adelante la Convención de 1972, realizada en la 17° reunión celebrada en París del 17 al 21 de octubre y validada dicho año por el organismo. Aquí se trazaron las directrices básicas a seguir frente a patrimonio y su declaración como patrimonio de la humanidad. A esta convención Chile se suscribió y luego ratificó el año 1980, rigiendo como Ley de la República en virtud del Decreto Supremo N° 259 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 12 de mayo del mismo año.

Al pasar la Convención de 1972 a ser Ley de la República de Chile, se asumió el compromiso de los Estados Parte de salvaguardar todo su patrimonio y no solo aquel que tiene valor universal<sup>4</sup>. Se entiende entonces por patrimonio cultural a:

- Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- Los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- Los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico<sup>5</sup>.

### **1.1.2. Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial**

En el año 2003, se desarrolló en la 32ª reunión de UNESCO, la Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial, en adelante la Convención de 2003. Aquí se reconoce la importancia que tienen para las naciones y para el mundo, las tradiciones y bienes culturales que trascienden la materialidad e identifican a una comunidad. Chile ratificó esta Convención el año 2008, pasando a ser Ley de la República.

En este documento se define el patrimonio inmaterial como:

los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes – que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural

---

<sup>4</sup> CONSEJO de Monumentos “et al”. Taller para el Manejo y Conservación de las Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Santiago, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, 2004. 125 p.

<sup>5</sup> UNESCO. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. [en línea] <<http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>> [consulta: 28 abril 2011].

inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza, y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana... este debe ser compatible con los instrumentos internacionales de derechos humanos existentes y con los imperativos de respeto mutuo entre comunidades, grupos e individuos y de desarrollo sostenible<sup>6</sup>.

Además de definir lo que se entiende por patrimonio cultural inmaterial, la Convención de 2003 especificó en qué ámbitos pueden manifestarse estas expresiones:

- a) tradiciones y expresiones orales
- b) artes del espectáculo
- c) usos sociales, rituales y actos festivos
- d) conocimiento y usos relacionados con la naturaleza y el universo
- e) técnicas artesanales tradicionales

De esta manera, desde un organismo internacional, se dan las principales definiciones para los bienes materiales e inmateriales potencialmente incluíbles en las listas mundiales de patrimonio.

### **1.1.3. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial**

El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, TICCIH, en su Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial del 17 de julio de 2003, dio las definiciones y líneas a seguir en relación al patrimonio industrial. Estableció, en primer lugar, que este tipo de bienes evidencian cambios y avances profundos en las sociedades, que se dan con rapidez e influyen en las circunstancias sociales, técnicas y económicas de fabricación, afectando a un número importante de personas<sup>7</sup>. Se destacó de estos bienes que:

---

<sup>6</sup> Las citas de esta sección se extraen de:

UNESCO. Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial. [en línea] <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540s.pdf>> [consulta: 28 abril 2011].

<sup>7</sup> Las citas de esta sección se extraen de:

Op. Cit. n. 3.

Los edificios y las estructuras construidos para las actividades industriales, los procesos y las herramientas utilizadas, las localidades y paisajes donde se han ubicado, así como todas sus otras manifestaciones tangibles o intangibles, poseen una importancia fundamental en su estudio y enseñanza.

Ellos son restos de una cultura industrial que tiene de por sí un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico y por lo tanto, incluyen todo el aparataje industrial, social, administrativo, etc.

Este tipo de patrimonio es evidencia de actividades que tuvieron, y a veces aún las poseen, consecuencias históricas importantes, por ello su protección está basada en el valor universal que ostenta y no tanto en su singularidad, ya que constituye un valor tecnológico y científico, pero además puede tener un sentimiento de identidad asociado y una cuantía estética.

Los valores que pueden encontrarse en el patrimonio industrial se desprenden de un entramado de todos sus factores, pues por sí solos no son representación de toda una sociedad y periodo histórico, si no que lo son en relación con aquellos componentes que le permitieron tener la cuantía con que se les reconoce actualmente. Aquí se puede encontrar, por ejemplo, la maquinaria, el paisaje industrial, la documentación escrita, los procesos asociados, los registros intangibles que incluyen incluso las costumbres de las personas. Por otro lado, el patrimonio industrial también se destaca por su rareza en relación a los procesos utilizados en sus faenas productivas, como al sitio o paisaje en el que está emplazado.

Para el rescate y registro de este tipo de bienes, se sabe que el proceso de obtención de información es más fructífero si es que el bien está aún en funcionamiento. Esta condición se va dificultando a medida que se dejan las faenas productivas y los actores sociales relacionados van falleciendo. Adicionalmente, los programas de investigación de patrimonio industrial son necesarios para poder

respaldar sus políticas de protección, pues poseen una interdependencia con otras actividades industriales. Cabe destacar que su preservación en términos ideales debe realizarse *in situ*, pues el patrimonio industrial no puede escindirse de todos los factores con los que se relacionó para poder producir y por ende, para pasar a ser un eslabón decidor en la historia de los avances y cambios en la civilización.

## **1.2. Caso chileno**

Para que Chile pudiese postular bienes a las listas mundiales de patrimonio, debió corroborar primero las Convenciones de UNESCO y volverse Estado Parte, lo que significó una cuota permanente para la organización, más el compromiso asociado a la salvaguarda de los Monumentos proclamados en el territorio nacional. Desde esta posición, cada Estado puede postular con aquellos bienes que considere de especial relevancia para la humanidad y que coincidan con los lineamientos que se entregan para ello.

Muchas veces, aunque los países puedan sumarse como Estados Parte de las Convenciones proclamadas en torno a patrimonio, se puede observar que los preceptos a los que se acogieron no son seguidos con completa armonía. Esto puede deberse -según sea el caso- al concepto manejado de patrimonio, al contexto, a los recursos del país, etc., situaciones que son contempladas, en parte, por el organismo internacional. Frente a esto, quisiera abordar el caso de Chile en relación a las proclamaciones de patrimonio de la humanidad en las que está inserto y cómo, bien o malamente, ha seguido los preceptos de las convenciones de patrimonio cultural a las que se ha acogido.

En Chile existen 5 hitos declarados Patrimonio Cultural de la Humanidad:

- Parque Nacional de Rapa Nui
- Iglesias de Chiloé

- Casco Histórico de la ciudad-puerto de Valparaíso
- Salitreras Humberstone y Santa Laura
- Pueblo Minero de Sewell<sup>8</sup>

De los cinco bienes proclamados, los tres últimos son categorizados como Patrimonio Industrial y su salvaguarda debe ir guiada a la integridad del bien bajo esa categoría, lo que implica también un rescate de la cultura inmaterial y de los factores industriales asociados que los invistieron en su tiempo de la importancia industrial y de desarrollo por los que son reconocidos.

Hoy solo un monumento de los mencionados que se encuentra en la lista roja del patrimonio de la humanidad: las salitreras Humberstone y Santa Laura. La inscripción de las oficinas en esta lista, las puso como prioridad al momento de realizar intervenciones en pos de su salvaguarda, conservación y restauración. A su vez, el Comité de Patrimonio Mundial puede asignarles asistencia de emergencia con cargo al Fondo de Patrimonio Mundial si es que el Estado Parte o el mismo Comité así lo requieren<sup>9</sup>.

### **1.2.1. Lista Patrimonio Mundial en Peligro**

La Lista de Patrimonio Mundial en Peligro es un subconjunto dentro de la Lista del Patrimonio Mundial que comprende los bienes cuyo estado de conservación es particularmente deficitario o bien, que están sometidos a una amenaza sobre su integridad o autenticidad. La inscripción en esta lista, que muchas veces es resistida por los Estados Parte por considerarla una causal de desprestigio, tiene por objetivo focalizar la asistencia en estos sitios e incrementar su monitoreo. La situación de riesgo es evaluada periódicamente, pudiendo el bien salir de ella por mejoramientos en su

---

<sup>8</sup> UNESCO. World Heritage List. [en línea] <<http://whc.unesco.org/en/list>> [consulta: 30 abril 2011].

<sup>9</sup> UNESCO. Lista de Patrimonio Mundial en Peligro. [en línea] <<http://www.mcu.es/patrimonio/CE/PatrMundial/Unesco/ListaEnPeligro.html>> [consulta: 07 septiembre 2011].

condición y gestión, de no ser así, existe la posibilidad de que sea expulsado de la Lista de Patrimonio Mundial.

Las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura entran en esta lista el mismo año en que se las acepta como Patrimonio de la Humanidad, pues el estado de conservación en que se encontraban y su plan de gestión no aseguraban completamente la sobrevivencia del bien.

Hoy en día se mantienen en la lista de peligro, pero no se les ha quitado la clasificación de Patrimonio Mundial, pues los planes de manejo de ambas han mejorado, además de haber sido intervenidas para que el daño en las estructuras causado por el saqueo, la erosión desértica y el tiempo, disminuyera. A pesar de ello, de la atención y el apoyo internacional ofrecido por su calidad de patrimonio en peligro, no han logrado afianzarse como monumentos que aseguren su estabilidad. Su auto sustentabilidad tampoco es tal, ya que no permite mantenerlas como se debiera y su plan de gestión trabaja más lento de lo esperado, por lo que no ha sido suficiente para proyectar su salvaguarda de forma realmente seria y con el cariz de urgencia que posee la lista en peligro.

### **1.3. Conceptos de Monumento Nacional y Monumento Histórico**

Chile, al estar suscrito a las Convenciones de UNESCO, entiende por Patrimonio de la Humanidad, por lo menos teóricamente, lo mismo que todos los Estados Parte conciben. Pero cuando se observa la legislación en torno a Monumento Nacional, existe una distancia entre lo que estipula el estamento internacional y el gobierno chileno. Esto va en directo detrimento de aquellos bienes que son solo Monumentos Nacionales, pero que les dan sentido y coherencia a algunos de los que son Patrimonio de la Humanidad. Con esto quiero llegar específicamente a la red productiva asociada a las oficinas salitreras, pues no existe una relación entre los Monumentos Nacionales



de la red con la conservación integrada de los mismos a las oficinas, este es el caso de Humberstone y Santa Laura.

La relación productiva formada por asentamiento salitrero e instalaciones ferroviarias y portuarias, será explicada con más detención en las páginas posteriores, pues en este momento se deben identificar, en parte, como Monumentos Nacionales y esclarecer qué es lo que concibe el Estado de Chile por ello y por ende, por patrimonio de su comunidad.

La Ley Nº 17.288 de 1970 determinó a lo que se refiere el Gobierno de Chile cuando habla de Monumento Nacional. Desde entonces, el concepto patrimonial ha pasado internacionalmente por redefiniciones y especificaciones, por lo que es entendible que muchas de las delineadas por Chile, con el pasar de los años, han requerido una complejización que actualmente es escueta y no se ajusta bien a la realidad del patrimonio nacional, en un gran porcentaje, industrial.

El “Título I: De los Monumentos Nacionales”, mostró qué es, ante la ley, un Monumento Nacional:

Artículo 1º.- Son monumentos nacionales y quedan bajo la tuición y protección del Estado, los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antropo-arqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo. Su tuición y protección se ejercerá por medio del Consejo de Monumentos Nacionales, en la forma que determina la presente ley<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Ésta y las siguientes tres citas se extraen de:  
CONSEJO de Monumentos Nacionales. Ley Nº 17.288, de 1970: Legisla sobre Monumentos Nacionales.  
[en línea]  
<http://www.monumentos.cl/OpenDocs/asp/pagDefault.asp?boton=Doc50&argInstanciaId=50&argCarpetald=&argTreeNodosAbiertos=%28%29&argTreeNodoSel=&argTreeNodoActual> [consulta: 01 mayo 2011].

Luego, el “Título III: De los Monumentos Históricos”, desglosó el concepto de Monumento Histórico:

Artículo 9°.- Son Monumentos Históricos los lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico o artístico o por su antigüedad, sean declarados tales por decreto supremo, dictado a solicitud y previo acuerdo del Consejo.

Respecto a la responsabilidad frente al Monumento explicitó:

Artículo 11°.- Los Monumentos Históricos quedan bajo el control y la supervigilancia del Consejo de Monumentos Nacionales y todo trabajo de conservación, reparación o restauración de ellos, estará sujeto a su autorización previa.

Finalmente el “Título VI: De la Conservación de los Caracteres Ambientales”, mencionó las atribuciones que puede tener el Consejo de Monumentos Nacionales, CMN –organismo colegiado asesor del Ministerio de Educación– en el territorio aledaño al bien declarado Monumento:

Artículo 29°.- Para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas.

Según esta ley, existen hoy en día 10 bienes relacionados con la red industrial del salitre de las oficinas Humberstone y Santa Laura, declarados como Monumentos Nacionales:

**Tabla 1.** Monumentos Históricos de Chile relacionados directamente con la red industrial de las ex oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura

<b>Monumento</b>	<b>Clasificación</b>	<b>Decreto</b>
Oficina Salitrera Humberstone	Monumento Histórico Patrimonio Mundial	Decreto D.S. 320 de 1970 15 junio 2005
Oficina Salitrera Santa Laura	Monumento Histórico Patrimonio Mundial	Decreto D.S. 320 de 1970 15 junio 2005
Estación de Ferrocarriles de Iquique a Pueblo Hundido (Estación de Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá)	Monumento Histórico	Decreto D.S. 928 de 1977
Locomotora N°8 John Fowler y Compañía	Monumento Histórico	Decreto D.S. 3915 de 1979

<b>Monumento</b>	<b>Clasificación</b>	<b>Decreto</b>
Locomotora N°1035 Orenstein y Koppel	Monumento Histórico	Decreto D.S. 3915 de 1979
Coche de Servicio ES-23	Monumento Histórico	Decreto D.S. 3915 de 1979
Coche Comedor YT-23	Monumento Histórico	Decreto D.S. 3915 de 1979
Aduana de Iquique	Monumento Histórico	Decreto D.S. 1559 de 1971
Faro Serrano de Iquique	Monumento Histórico	Decreto D.S. 138 de 1986
Antiguo Muelle de Pasajeros del Puerto de Iquique	Monumento Histórico	Decreto D.S. 213 de 1987
Edificio de la Antigua Firma <i>The Nitrate Agencies Limited</i> *	Monumento Histórico	Decreto D.E. 505 de 1994
Edificio de la Sociedad Protectora de Empleados de Tarapacá*	Monumento Histórico	Decreto D.S. 99 de 1998

\* Se incluyen porque poseen cierta relación con la red industrial, pero no se tratarán directamente. Cabe mencionar que en Iquique y la pampa existen más Monumentos Históricos declarados relacionados con otras temáticas: religiosas, arquitectónicas, etc.

Todos ellos se rigen por la Ley N° 17.288, pero de forma individual, es decir, cada uno de los bienes mencionados son Monumentos por sí solos y por lo tanto, se les atribuye un carácter histórico privativo al objeto que ellos constituyen y que no necesariamente se relaciona con el entorno que lo rodeó en su época de funcionamiento. Muchas veces se espera que esos bienes materiales abarquen todo un periodo, que en la mayoría de los casos no son capaces de reflejar más que parcialmente; con esto se hace referencia, por ejemplo, al nombramiento de una locomotora exhibiéndola sin relacionarla con nada, como un adorno, siendo incapaz de hacer un guiño claro a la época productiva en la que sirvió, no puede representar a la compañía que la manejó, qué función específica de transporte cumplió y mucho menos a la comunidad con la que se conectó.

#### **1.4. Trabajo con patrimonio integral e integrado**

En el mundo se ha comenzado a trabajar con un concepto de patrimonio integral e integrado y Chile lo ha tratado desde el CMN, planteándolo en instancias internacionales como el Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio

Industrial-Sitios, Museos y Casos<sup>11</sup> del año 2006. Aquí se mostró como una aplicación y trabajo necesarios dentro de las acciones que se han tomado y se deben tomar respecto al patrimonio nacional, sobre todo respecto a las oficinas salitreras que fueron tema al momento de tratar el patrimonio industrial en Chile.

Este concepto se abarca en pos de una conservación integrada e integral de los bienes industriales que no radique solo en el trabajo interdisciplinario, sino que entienda que este tipo de patrimonio trasciende los edificios y estructuras, incluyendo también los “procesos, herramientas, poblados, paisajes y de las más diversas manifestaciones tangibles e intangibles, que van desde habilidades “utilitarias” –oficios, técnicas, destrezas- hasta expresiones artísticas y de la cultura popular, pasando por el documento histórico”<sup>12</sup>.

Se propone entonces, trabajar el conjunto urbano e industrial como una herramienta para dilucidar una forma de vida, pues envuelve no solo los vestigios materiales, sino todo aquello que generó y con lo que se relacionó. Estos aspectos adicionales a la concepción antigua de patrimonio ayudan a complementar y crear una visión más completa de lo que significó una época, representada en parte, por el edificio o estructura que se protege. Para ello se debe considerar, por ejemplo: un proceso que incluya todas las fases que se vivieron en el inmueble y que además se proyectaron a su alrededor; entender que el poblado se construyó gracias a la actividad que suscitó el proceso industrial, pues necesitó trabajadores; el paisaje en que se emplaza un edificio, pues incide enormemente en sus particularidades arquitectónicas como en la interacción de la gente con el medio y su trabajo, además de constituir una irrupción estética en el entorno. A esto se suman todas las producciones inmateriales que se desarrollaron al alero del edificio, como los oficios que se aprenden dentro de él, las habilidades en las que se desempeñan los obreros y también todas las

---

<sup>11</sup> El Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial-Sitios, Museos y Casos. Santiago de Chile, 21 al 23 de marzo de 2006.

<sup>12</sup> CABEZA, Ángel y Simonetti, Susana. El Patrimonio Industrial en la Nómina de Monumentos Nacionales Declarados de Chile. En: STOCHINO, Mónica “et al”. Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial-Sitios, Museos y Casos. Santiago de Chile, 2006. pp. 215-221.

manifestaciones de la cultura de la sociedad que se construye en torno a la estructura material.

El problema actual es que el trabajo tiende a delimitarse a la perspectiva de articulación del patrimonio industrial con la naturaleza sin hacer hincapié en lo inmaterial. Esta área no puede quedar de lado si es que se pretende hacer un rescate integral e integrador, por lo que la definición de ambos conceptos implica: lo integral apunta a la globalidad y totalidad, abarcando todas y cada una de las partes de un todo. Se deben considerar en una definición integral, todas aquellas cosas que entran en la composición de ese todo, a pesar de que no necesariamente le sean esenciales, pero que sin ellas estaría incompleto. Por otro lado, lo integrado se refiere a cómo las partes en sí deben constituir un todo, que todos los actores, situaciones o cosas pasen a formar parte de ello y que éste los contenga<sup>13</sup>.

De esta forma, un trabajo integral e integrado de un bien industrial debe incluir todas aquellas partes que hicieron posible el proceso y actividad industrial que albergó ese bien. Sin ellas su reconstitución es incompleta, ya que cada una a su vez, es contenida por el todo del que no pueden separarse. Si se escinde, por ejemplo, lo cultural, costumbrista, la simbiosis industrial, etc., del bien protegido, éste se vuelve incompleto pues carece de una parte que ayuda a llenar de más sentido la construcción de su historia y relevancia. Se limita así al patrimonio a ser una construcción social pensada desde cúpulas políticas y culturales que rescatan ciertos bienes en función de intereses determinados en pos de legitimar una versión de identidad grupal a difundir y proyectar<sup>14</sup> y no una versión completa y abarcadora de la misma.

Por lo tanto, ambos conceptos son necesarios para trabajar en torno a patrimonio, no solamente industrial, sino que en todas sus clasificaciones. Todas las partes que

---

<sup>13</sup> Remitiéndose a lo más primitivo de lo que implica la palabra integral e integrar, es decir a su significado literal según la academia.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. [en línea] <[http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=integral](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=integral)> y <[http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=integrar](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=integrar)> [consulta: 20 agosto 2011]

<sup>14</sup> HOMOBONO, José Ignacio. Del patrimonio cultural al industrial: una mirada socioantropológica. [en línea] <<http://hedatuz.euskomedia.org/5317/1/1205074.pdf>> [consulta: 24 enero 2012].

articulan el sentido de un objeto, de un edificio, deben estar presentes al momento de definirlo y aún más al momento de entenderlo. Por ende, lo intangible y lo relacional no pueden separarse de lo material al momento de intentar trabajar con un paradigma integral e integrador, ya que se corre el riesgo de pretender rescatar un todo, cuando se lo está haciendo sólo de una parte que no se carga del sentido completo que le daría la totalidad, es decir pierde representatividad.

Esta teoría a veces dista bastante de la práctica nacional en el ámbito, pudiéndose apreciar que los bienes se nombran Monumentos Nacionales, de manera individual pero careciendo de una praxis integradora. Así, se otorga un título que, si bien aporta a la conservación de una materialidad con importancia histórica, no se la articula con las partes que le ayudan a cobrar sentido, quedando de esta forma incompleta y difícilmente entendible en su complejidad histórica y social.

## **1.5. Red productiva salitrera de oficinas Humberstone y Santa Laura**

### **1.5.1. Consideración de hitos patrimoniales individualmente en contraposición a su percepción conjunta, material e inmaterial**

En la Tabla 1 es posible observar que todos los hitos que fueron declarados del espectro de la red industrial de salitre trabajada, no trascienden su individualidad, puesto que no hay un plan de articulación histórica de todos ellos que les dé sentido en conjunto: las fechas de nombramiento fueron dispares y la ley no establece aún un criterio unificador en torno a que ellos hubiesen estado estrechamente relacionados en su época productiva. Aún así, es necesario mencionar que algunos recorridos turísticos presentan una oferta que los articula, pero no regidos netamente por la trascendencia histórica que poseen.

Todas las declaraciones de esta red corresponden a patrimonio cultural material, tanto los que son Monumentos Nacionales como el que es Patrimonio de la

Humanidad, sin existir nombramientos correspondientes a patrimonio cultural inmaterial, a pesar de existir una gran carga de cultura intangible relacionada.

En Chile se intentó generar la relación materialidad e inmaterialidad con las postulaciones a Patrimonio de la Humanidad de las iglesias de Chiloé y la fiesta de Jesús de Nazareno, pero no trascendió al caso de los otros hitos que se siguen entendiendo como tales, por separado, celularmente, sin integración clara con el contexto, ni con el acervo cultural inmaterial que los sustenta. Esto, ni UNESCO ni nuestro país lo han previsto cabalmente pues consideran -y es lógico- que muchos de los bienes materiales están escindidos de su parte inmaterial dada su antigüedad o la inexistencia de actores sociales que puedan dar cuenta de ella. Por ello, para los Estados Parte que hacen postulaciones, no existe un lazo obligatorio entre el patrimonio material e inmaterial (en caso de existir una relación aún viva y rescatable) o entre dos o más Monumentos. Esto muchas veces deja un gran vacío en los bienes materiales declarados Patrimonio de la Humanidad que podrían completarse con su contraparte inmaterial y cobrar mayor sentido como tal o entenderse mejor articulándose con otros bienes materiales, como es el caso de las salitreras. Pero, por otro lado, al ratificar las Convenciones se contempla que la legislación del Estado Parte debe amparar el rescate del bien lo más integralmente que sea posible, evidenciándose entonces, que las leyes en Chile aún no contemplan la posibilidad de nombrar Monumentos Nacionales Inmateriales o que no existe un trabajo en el que cada nombramiento de Monumento Nacional, frente a la posibilidad de ser articulado con sus pares históricos, lo haga para lograr un mejor rescate.

En sí, el patrimonio cultural material posee siempre una carga de acervo inmaterial, pues toda producción física de una cultura tiene un basamento social y costumbrista detrás. Tampoco puede separarse completamente de aquello que lo hizo posible en su época, menos si se está hablando de patrimonio industrial, que esencialmente necesita de un entendimiento integrado con su medio epocal y su sustento económico y productivo. En Chile se observa, por ejemplo, que las salitreras son declaradas Patrimonio de la Humanidad como hitos aislados, solo como vestigio de lo que se

hacía en la pampa en cuanto a la producción del salitre, pero no se las relaciona integralmente con toda una red productiva que le da sentido al trabajo del nitrato en el desierto, ni con una serie de costumbres que se arraigaron o fortalecieron en la comunidad nortina gracias a la civilización del salitre. Es así, que no hay un entronque directo y fluido con la gran riqueza inmaterial que existe aún en torno a estos emplazamientos salitreros. En el país, como en muy pocas partes en el mundo, todavía se cuenta con actores sociales vivos creadores y participantes de dicha civilización y por lo tanto, actores principales a la hora de concebir el espacio hoy día reconocido por UNESCO.

#### **1.5.1.1. Limitaciones al considerar hitos patrimoniales individualmente.**

El concepto de Patrimonio de la Humanidad en su carácter material, tiene una salvedad básica, busca que al visitar el lugar, recorrerlo y vivirlo, uno debe impregnarse de su significado, de su historia y ser capaz de comprenderlo en su relevancia nacional y extrapolarlo a la que tuvo o tiene internacionalmente (a nivel mundial). Pero muchas veces este edificio, emplazamiento, etc., es un cascarón vacío que, sin el testimonio, historia, costumbres, fiestas, comida, oralidad, entramado de actividades industriales, no tiene sentido más que de osamenta de lo que un día existió. De hecho, la institucionalidad establece que luego de haber visitado el lugar, el turista debe entender de la mejor manera posible lo que pasó ahí, además de ser capaz de proyectar esa historia como relevante para él y por lo tanto, para su cultura y su pertenencia a una comunidad mundial. Esto sólo puede lograrse exitosamente gracias al patrimonio cultural integral e integrado, incluyendo en él todos los factores que le dan sentido y lo relacionan como hito con su contexto.

Entender un proceso histórico y cómo un bien material ayuda a hacerlo, implica tener en cuenta que también la inmaterialidad es un factor decidor en ello, pues es parte importante en la formación de identidad, ya que “se ha transmitido de generación en generación, ha evolucionando en respuesta a su entorno y contribuye a infundirnos



un sentimiento de identidad y continuidad, creando un vínculo entre el pasado y el futuro a través del presente. El patrimonio cultural inmaterial no se presta a preguntas sobre la pertenencia de un determinado uso a una cultura, sino que contribuye a la cohesión social fomentando un sentimiento de identidad y responsabilidad que ayuda a los individuos a sentirse miembros de una o varias comunidades y de la sociedad en general”<sup>15</sup>.

La inmaterialidad se convierte entonces, en un factor base para poder proyectar un bien material como patrimonio de la humanidad completa, sin esto la comunidad no puede sentirse ligada fuertemente a la importancia que le significa el bien. Trabajar desde esta perspectiva corresponde al principio integrador necesario para el patrimonio cultural que UNESCO evidencia que debe ser entendido en la articulación de lo material e inmaterial. Por lo tanto, la inclusión del patrimonio inmaterial en la valoración de un bien permitirá que la sociedad tenga un punto de confluencia identitario y se responsabilice de él por ser miembros de una comunidad particular, pero también del entramado social<sup>16</sup>.

Ahora, el trabajo conjunto de ambos aspectos debe estar apoyado de una propuesta museística y patrimonial relacionada con los Monumentos Nacionales que ayudan a darle un sentido completo a aquello que se quiere rescatar con la declaración de Patrimonio de la Humanidad.

Hoy, Humberstone, Santa Laura, la Aduana, la Estación de Ferrocarriles, etc., son principalmente cascarones arquitectónicos industriales y administrativos, pero no logran transmitir un sentimiento de cohesión social ni tampoco lo planteado por Sergio Bitar en la rendición de cuentas de 2010 de la Corporación Museo del Salitre: “que el que visite las salitreras entienda el proceso, la civilización del salitre y por lo demás, la

---

<sup>15</sup> UNESCO. ¿Qué es patrimonio cultural inmaterial?. [en línea] <<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=es&pg=00002>> [consulta: 14 abril 2011].

<sup>16</sup> Ibídem.

idiosincrasia pampina”<sup>17</sup>. Si el visitante no entiende ésto, será incapaz de sentirse identificado y parte del proyecto de Monumento de la Humanidad porque no le atañe y se presenta lejano al estar separado del factor humano, cultural y personal que entrega la producción inmaterial. Esto no se soluciona rescatando solamente el patrimonio inmaterial del pampino y de la pampa, sino que de todo aquel que hizo posible la civilización del salitre y por lo tanto, la existencia del pampino.

¿Cómo entender completamente al pampino y a la oficina, si no se concibe que para que el salitre fuese extraído necesitaba un comprador y para que éste lo recibiera necesitaba ser transportado de la pampa al puerto? Es en este momento que el concepto de patrimonio integral e integrado ocupado hasta ahora se desmorona en la práctica, pues se cree que sólo la oficina es capaz de entregar un significado mayor al que puede aguantar como significante y es obvio que la salitrera no puede soportar el significado del sistema ferroviario ni del portuario, porque no es un tren ni un puerto y sin ellos no tiene sentido claro. Por lo mismo, para poder tener esa visión del proceso económico e industrial del salitre y de su civilización, debemos entenderla como un conjunto patrimonial, tanto material como inmaterial que atañe en esos mismos niveles al sistema portuario, la oficina y el ferrocarril. Las salitreras por ser monumentos de carácter industrial, deben comprenderse junto con el progreso de sus áreas complementarias, que las llevó a convertirse en una revolución para el sistema productivo de una nación y un bien excepcional a nivel mundial por sus particularidades.

#### **1.5.1.2. Necesidad de consideración conjunta material e inmaterial.**

Como se observa, mucho acervo inmaterial y factores que le dan significado al monumento como reflejo de una civilización, hoy en día no son rescatados ni articulados a cabalidad dentro del proyecto museístico de los patrimonios de la humanidad, sobre todo del caso que convoca esta investigación.

---

<sup>17</sup> RENDICIÓN Anual de Corporación Museo del Salitre a ex pampinos (03 julio 2010, Ex oficina Humberstone, Chile). Discurso de Sergio Bitar. Nota tomada por la autora en dicha rendición.

La civilización del salitre fue un germen que hasta el día de hoy es perceptible en la cultura chilena y por sobre todo, en la cultura nortina. “Ser pampino” es una raigambre tan fuerte, que se generan espontáneamente organizaciones y luchas por mantener una cultura y transmitirla a las nuevas generaciones. UNESCO reconoce que “la importancia del patrimonio cultural inmaterial no estriba en la manifestación cultural en sí, sino en el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados”<sup>18</sup>. Esta situación es la que hoy puede observarse en el norte chileno.

Esta cultura, si bien por rasgos antropológicos se transmite de generación en generación, el entorno y la actual sociedad no ayudan sino a que se vaya desintegrando poco a poco. Es necesaria una re-valoración y concientización de la riqueza cultural que significa el ser pampino a nivel local y mundial con la ayuda de aquellos que quedan vivos, pues de lo contrario esto va desapareciendo de la memoria consciente y sólo se mantendrá en las prácticas de las sociedades más acotadas, como por ejemplo, la iquiqueña. Así, el edificio histórico de Iquique, la estatua, el vestigio mueble e inmueble, podría pasar a ser sólo una huella muchas veces inconducente y por lo tanto, inaplicable a nuestra realidad. De esta forma, al caminar por las calles de la ciudad, por las ruinas de la salitrera, por el ajetreo del puerto o al observar el desierto tarapaqueño no se verían más que esqueletos vaciados de significado.

Aún el ser pampino, el salitre y sus implicancias como patrimonio, corresponden a una cultura basada en la comunidad, “el patrimonio cultural inmaterial sólo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten. Sin este reconocimiento, nadie puede decidir por ellos que una expresión o un uso determinado forma parte de su patrimonio”<sup>19</sup>. Y el nortino, en todas

---

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

sus manifestaciones, fiestas, calles, incluso -lo que es decisivo en cuanto a lo vivo que está una cultura- en el lenguaje, manifiesta que reconoce la cultura y la civilización del salitre como suya, más allá de que su alcance industrial efectivo murió hace más de 30 años.

Es necesario entender que el significado de un bien material lo da la comunidad que desarrolló y ocupó el edificio, poblado u objeto y por ende, el vestigio. Se vuelve esencial que para desentrañar las huellas y costumbres sociales se haga participar a los actores vivos que puedan dar cuenta del nacimiento de dicho acervo. Sin ello se cae en el misterio que, por ejemplo hoy, son los vestigios mayas o aztecas.

La salvaguarda de dicha riqueza tiene perfiles generales dados por UNESCO, pero finalmente, es el mismo país quien traza líneas legales y administrativas de valoración del bien, y a su vez es quien postula el bien inmaterial y por lo tanto, depende de la identidad y estimación nacional del mismo, el que finalmente sea considerado como digno de ser rescatado a nivel mundial. Esta reivindicación pasa a depender principalmente de las naciones, porque son ellas las que deben hacer considerar los criterios de inscripción, por ejemplo, para la Lista de Patrimonio Inmaterial Mundial, comenzando así con una salvaguarda obligada y con miradas desde todo el mundo en pos de transmitir este vestigio.

En el caso del norte chileno, existe una gran falencia, pues lo inmaterial no se está considerando con la misma importancia que lo material, más allá de que lo último tampoco sea bien resguardado. Esto desemboca en el juego con un tiempo valiosísimo, que es el de la vida de los últimos exponentes y pobladores de la ciudad o emplazamiento pampino salitrero. Deben tomarse medidas urgentes para salvaguardar el patrimonio inmaterial que ellos pueden entregar y los datos de toda aquella industria asociada a la oficina salitrera, pues cada día son menos los eslabones vivos de aquella cadena que comenzó a morir en los años veinte.

## 1.6. Valor Universal de las Oficinas según conceptos de UNESCO

UNESCO pide que los bienes postulados a ser Patrimonio de la Humanidad deben cumplir ciertos requisitos que evidencian que corresponden a manifestaciones de interés universal y que son representativos del género humano como globalidad, siendo importantes para el desarrollo de la cultura, inteligencia, ciencia, etc. del planeta. El valor universal que las oficinas salitreras representan radica en 4 puntos coincidentes con lo requerido por las Convenciones:

- Son testimonios excepcionales de una industria que no volverá a repetirse en la historia de la humanidad.
- Dan cuenta de un intercambio económico, social, cultural llevado a cabo en un espacio geográfico con condiciones extremas, lo que revela la enorme capacidad creativa y de adaptación del ser humano.
- Demuestran cómo la industria puede modificar un paisaje, transformando el desierto en un espacio habitado y con significación.
- Son la cuna de lo que fue el movimiento social obrero chileno y son las huellas de una cultura viva desde donde la gente del norte construye su identidad<sup>20</sup>.

La postulación del Monumento a la Lista de Patrimonio de la Humanidad, incluye los siguientes criterios en relación a los requisitos de UNESCO:

- El desarrollo de la industria salitrera refleja el conocimiento, habilidades, tecnologías e inversiones combinadas de una sociedad diversa cuyos miembros provenían de Europa y de diferentes partes de Sudamérica. La industria salitrera se convirtió en un complejo cultural de intercambio de ideas, del cual son testimonio estas salitreras.
- Las salitreras desarrollaron una comunidad urbana extensa y muy peculiar con su propio lenguaje, costumbres y expresiones culturales, además de un despliegue empresarial y tecnológico testimonio de lo cual son estas salitreras.
- Las salitreras del norte de Chile fueron los mayores productores de nitrato natural en el mundo, transformando la pampa e indirectamente los países agrícolas que se beneficiaron del fertilizante que ellas producían; estas salitreras representan esa transformación<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> CONSEJO de Monumentos Nacionales. Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Monumento Nacional. s.l. Secretaría Ejecutiva del Consejo de Monumentos Nacionales. 2005. 9-24 p.

<sup>21</sup> Op. Cit. n. 12.

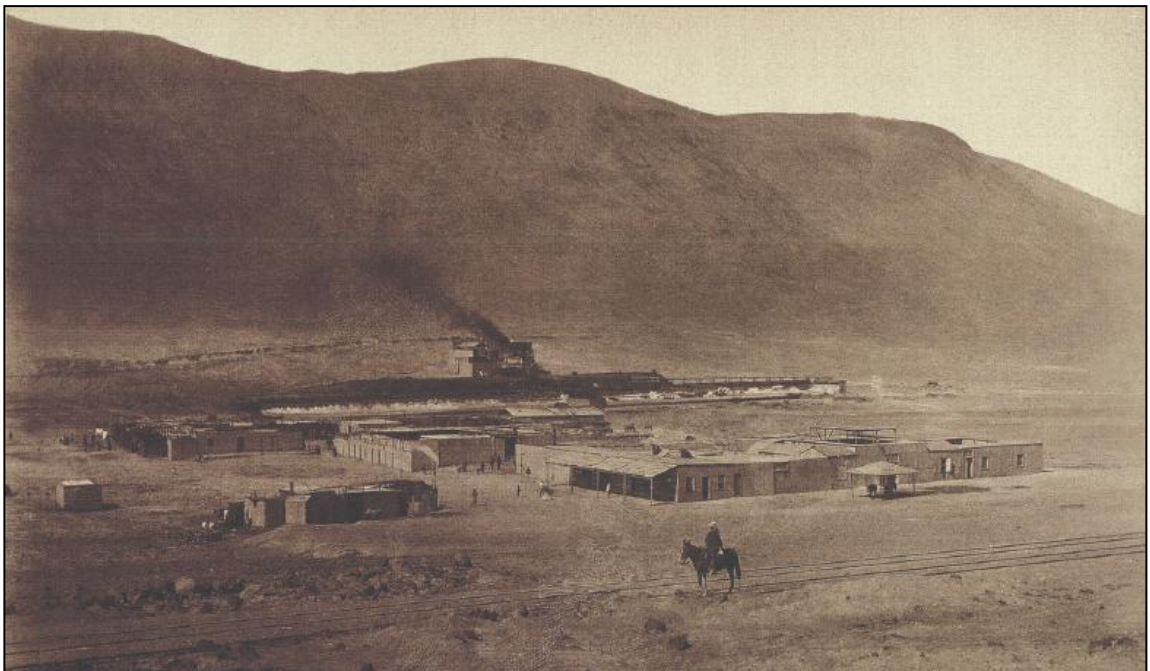
Todos estos valores son complementarios al resto de la red productiva, porque no son solo las oficinas las que permiten entender la civilización del salitre, de hecho no lo hacen a cabalidad, sino que toda la red industrial y productiva asociada que permitió que el nitrato de Chile llegara a los lugares más recónditos del planeta y que por ende, fuera no solo una parte importante de la historia y de la economía chilena, sino que también de muchos países del resto del mundo.

Para la historia actual, el nacimiento y evolución de la industria es insoslayable, pues lo que se es actualmente se debe en una parte no menor (para bien o para mal) al auge de la industria y sus capitales. Es por esto que se hace necesario entender los procesos industriales y lo que significaron tanto para sus protagonistas como para nosotros como herederos y contempladores.

## 2. OFICINAS SALITRERAS

La oficina salitrera correspondió a un “conjunto de terrenos, edificios, maquinarias, etc. que forman una unidad en la extracción del caliche y la elaboración del salitre”<sup>22</sup>. Se constituía por: 1) un sector industrial donde estaba la factoría de tratamiento de salitre; 2) un sector residencial o campamento, compuesto por los servicios comunes y las casas de los trabajadores que se diferenciaban según cargo y situación familiar; 3) sector de depósito de los residuos de la oficina, llamado “torta de ripio” o “queso”. Para representar esta organización, la Ilustración 1 muestra la oficina salitrera Sebastopol: en primer plano se observa la línea férrea, en segundo el sector residencial o campamento y en el fondo el sector industrial.

**Ilustración 1.** Oficina Sebastopol, vista general.



Fuente: Oficina Sebastopol, vista jeneral. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. 156 p. [Fotografía].

<sup>22</sup> GONZÁLEZ, Sergio. Hombres y mujeres de la Pampa: Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre. 2ª ed. Santiago de Chile, Editorial LOM, 2002. 474p.

La Ilustración 2 permite observar la oficina salitrera Santiago Humberstone en una vista satelital: en el borde inferior se observa el campamento, en el superior derecho la torta de ripios y en el superior izquierdo algunos de sus ramales ferroviarios.

**Ilustración 2.** Imagen satelital de ex oficina Santiago Humberstone.



Fuente: GOOGLE maps. s.n. [en línea] <<http://maps.google.cl>> [consulta: 11 septiembre 2011]. [Fotografía satelital].

La oficina salitrera, que en un principio explotaba el mineral de manera artesanal, se fue industrializando de manera progresiva, lo que generó la interdependencia con la red industrial estudiada. De esta manera, las salitreras forjaron las bases para que todo un aparato industrial se desarrollara. La oficina fue la que extrajo y procesó el mineral demandado por los distintos compradores, ya sea para la fertilización como para la fabricación de pólvora, implicando en su evolución la participación de otros sectores industriales que fueron progresando de forma conjunta.



Puede decirse entonces, que la oficina salitrera es el pilar de la red industrial estudiada, pues es el primer engranaje de la maquinaria encargada del proceso económico de un mineral que le dio prosperidad al país por bastantes años.

Para visualizar este fenómeno de interdependencia, es necesario hacer una revisión de aquellos momentos históricos que incidieron y determinaron la escala y desarrollo de la explotación del nitrato y así encontrar las concordancias que evidencian que el avance de los sectores de la red industrial se desarrolló conjuntamente. Esto se ahondará más adelante por medio de la revisión histórica de las tres áreas estudiadas.

Ya se ha mencionado que el espectro de estudio será acotado a dos ex oficinas, Santiago Humberstone y Santa Laura, articuladas con su línea de comercialización que es el tren y el puerto. Esta red debe tenerse en cuenta permanentemente, dado que la civilización del salitre, si bien se debe en sus orígenes a la oficina, no se sostiene sólo gracias a ella sino a la red que le da sentido y sustentabilidad. Por ende, el patrimonio asociado al ciclo de producción y comercialización en su conjunto, articuló la civilización salitrera y permitió que alcanzara las dimensiones que finalmente la caracterizaron. El ejemplo en escala micro de toda la civilización del salitre que se tomará para trabajar no es al azar, en la medida que es representativo del escenario macro que significó la industria salitrera.

## **2.1. Acercamiento a la historia del salitre y su industria**

La extracción y tratamiento del salitre se remonta a los inicios de la cultura aborígen peruana, boliviana y chilena con fines agrícolas y se extendió a la época de los españoles y la pólvora. Más adelante, el proceso de tratamiento de caliche comenzó a renovarse para converger en la industrialización, entendiendo industria desde el concepto moderno que hoy en día es identificable en los vestigios de las oficinas salitreras. No digo ex-oficinas salitreras, pues considero necesario incluir en esos vestigios a las oficinas que aún funcionan, María Elena y Pedro de Valdivia, ambas de sistema Guggenheim, de las cuales la última ya no tiene en uso el campamento.

Hacia finales del siglo XVII hubo mayor interés por producir salitre y por perfeccionar el sistema de elaboración, esto se debía a que la Fábrica de Pólvora de Lima no contaba con el nitrato potásico suficiente y se quería reemplazar su uso con el salitre sódico de Tarapacá. Cuando se logró convertir el salitre en nitrato potásico, se comenzó a organizar la explotación del nitrato en la región, surgiendo las primeras pequeñas oficinas salitreras<sup>23</sup>. La explotación industrial del salitre comienza en 1809, cuando por iniciativa de Sebastián de Ugarrisa y Matías de la Fuente, se instalan las primeras “paradas salitreras” en los Cantones de Zapiga y Negreiros<sup>24</sup>.

En un principio las oficinas utilizaron el sistema de Paradas para procesar el caliche, pero este tratamiento no permitía extraer nitrato del caliche de baja ley, por lo que al agotarse las calicheras, toda la oficina era desplazada hacia una zona nueva de mayor ley. En el año 1853 Pedro Gamboni mejoró el sistema optimizando la utilización del caliche a través del aprovechamiento del de menos ley, a esta nueva tecnología se le denominó sistema de Máquinas. Ahora se requería un emplazamiento permanente, pues las dimensiones de la maquinaria no compatibilizaban con una oficina nómada.

En 1876 Santiago Humberstone implementó el sistema Shanks en la elaboración del salitre, lo que significó la masificación del número de oficinas y un incremento considerable en la producción de salitre y de sus derivados. Este sistema funcionó por muchos años -entre los cuales estuvo toda la época de auge salitrero bajo manos chilenas-, pero no pudo competir en el mercado ante la tecnología Guggenheim. Por esta razón, alrededor de 1930<sup>25</sup> las salitreras apagaron sus máquinas y comenzó el desmantelamiento y venta de sus partes. Esto se debió también a la fuerte incidencia que tuvo la crisis económica de 1929, ya que la mayor parte del salitre era exportado fuera del país sumado a la competencia que significaba el salitre sintético creado por los alemanes. Las oficinas Shanks no se transformaron al sistema Guggenheim, pues la crisis las afectó enormemente siendo incapaces de costear los gastos que implicaba

---

<sup>23</sup> BERMÚDEZ, Óscar. Historia del Salitre. Desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1963. 456p.

<sup>24</sup> VÁSQUEZ, Juan “et al”. Historia de salitre y mar, Iquique y la pampa. s.l., Aríbalo, 2005. 58p.

<sup>25</sup> THOMSON, Ian. Red Norte: La historia de los ferrocarriles del norte chileno. Santiago, Instituto de Ingenieros Chile Comisión de Ferrocarriles, 2003. 252p.

el cambio y, por lo mismo, las inversiones que realizaban eran cada vez más distanciadas. Adicionalmente, el nuevo sistema monopolizaba la producción, ya que con menos recursos podía ofrecer las mismas cantidades demandadas por los compradores.

Los inicios de la explotación del salitre a escala industrial se encuentran en Perú – que privilegió el comercio del guano por bastantes años–, cuando el gobierno se dio cuenta de los beneficios que podría retribuirle el nitrato y comenzó con un plan de nacionalización que no fue bien recibido por los inversionistas extranjeros. En ese entonces, la empresa salitrera se encontraba en manos de capitales peruanos, chilenos y europeos, proporcionalmente en ese orden. A estos dueños, el Perú les entregó bonos salitrales a cambio de sus terrenos y activos, los que en muchos casos no fueron pagados. Si bien lo anterior fue uno de los detonantes de la Guerra del Salitre, la principal causa se debió a la transgresión por parte de Bolivia al Tratado de Límites vigente con Chile desde 1874, al establecer un impuesto a la Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta infringiendo lo estipulado en dicho tratado. Esto precipitó el conflicto bélico cuando, al negarse la compañía al pago de ese gravamen, el gobierno boliviano ordenó el embargo de sus bienes, su venta en subasta pública y, posteriormente, la reivindicación de las salitreras mantenidas por ella.

En el mes de abril de 1879 la guerra estaba declarada, por una parte, entre Chile y Bolivia y por otra, entre Chile y Perú. La intervención peruana en el conflicto tuvo su origen en el Tratado de Alianza entre este país y el del altiplano en 1873. Las operaciones militares fueron llevadas adelante hasta la entrada de las fuerzas chilenas en Lima en enero de 1881, liquidándose posteriormente los últimos restos de resistencia. Los capitales europeos, principalmente ingleses, estaban a favor de Chile por su política libremercadista, siendo presumible su apoyo bélico en pos de que los territorios de Antofagasta y de Tarapacá, correspondientes al Gobierno de Bolivia y del Perú respectivamente, pasaran a manos chilenas.

Así, hacia 1890 cerca del 60% de la industria salitrera estaba en manos de sociedades británicas que, a través de la especulación en el periodo bélico, se hicieron de certificados salitrales a muy bajo costo. Un poco más adelante los capitales chilenos y alemanes se incrementaron, para que en 1912, considerando las regiones de Tarapacá y Antofagasta, los intereses nacionales estuvieran cerca del 40% del total y los extranjeros del 60%.

El crecimiento de la industria salitrera hizo que a principios del siglo XX la producción minera chilena pasara a ser mayormente no metálica. Hacia 1917, un 70% de las exportaciones consistieron en salitre y yodo (asociado con el salitre), producidos por un total de 129 oficinas del departamento de Tarapacá, Pisagua, Tocopilla, Antofagasta y Taltal<sup>26</sup>. En la Tabla 2 puede observarse el incremento de las oficinas en funcionamiento, las personas ocupadas por el trabajo de las mismas y el crecimiento de la producción salitrera y su exportación:

**Tabla 2.** Crecimiento productivo asociado a la industria del salitre entre 1894 y 1920<sup>27</sup>

<b>Años</b>	<b>N° de oficinas en trabajo</b>	<b>Personas ocupadas (miles)</b>	<b>Producción (miles de tons.)</b>	<b>Exportación (miles de tons.)</b>
<b>1894</b>	51	18,1	1.094	1.098
<b>1896</b>	53	19,3	1.139	1.107
<b>1898</b>	46	16,0	1.314	1.294
<b>1900</b>	51	19,7	1.508	1.454
<b>1902</b>	80	24,5	1.349	1.384
<b>1904</b>	76	-	1.559	1.500
<b>1906</b>	96	-	1.822	1.727
<b>1908</b>	113	40,8	1.971	2.051
<b>1910</b>	102	43,5	2.465	2.336
<b>1912</b>	118	47,8	2.586	2.493
<b>1914</b>	137	44,0	2.463	1.847
<b>1916</b>	123	53,5	2.913	2.988
<b>1918</b>	125	57,0	2.859	2.919
<b>1920</b>	101	46,2	2.523	2.794

Después de 1920, el cobre comenzó a retomar su supremacía<sup>28</sup> como consecuencia

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> Tabla en base a datos de:

CARIOLA, Carmen y Sunkel, Osvaldo. La Historia Económica de Chile 1830 a 1930: Dos Ensayos y una Bibliografía. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983.

<sup>28</sup> *Op. Cit.* n. 25. p. 23

de la crisis económica, la creación del salitre sintético y la tecnologización de la minería del cobre que permitió explotar yacimientos de baja ley. De esta forma, desde 1918 a 1988, las oficinas comenzaron a disminuir, llegando a un 98% menos. A pesar de ello, la producción de salitre no bajó en la misma proporción, pues se concentró en las dos oficinas más grandes que ocupaban la moderna tecnología del sistema Guggenheim<sup>29</sup>.

Los beneficios del salitre en sus años de auge fueron recibidos principalmente por los ingleses, quienes poseían un control casi completo de su red productiva: exportación, ferrocarriles, oficinas, capitales, etc., pero estos propietarios fueron especuladores y políticos, lo que desembocó en que muchas veces se preocuparan más por aumentar el valor de sus acciones que por optimizar los procesos de extracción y producción. Así, en un afán por mantener los precios del producto elevados -a pesar de que la producción al ser cada vez mayor hacía que los precios compitieran por la demanda-, se establecieron combinaciones o *trust* entre los directores de las compañías salitreras para limitar la producción o abaratar los costos<sup>30</sup>. Esto evidenció que los intereses de los especuladores, claramente no coincidían con los que necesitaba Chile.

En relación a la propaganda, difusión y creación de información sobre salitre dirigida y diferenciada según los distintos países compradores, existieron distintos encargados a lo largo del tiempo. El primer intento de institucionalizar esta actividad se dio en 1888 por el Comité Salitrero Permanente, presidido por John Thomas North, con sede en Londres. El segundo fue la creación de la Asociación Salitrera de Propaganda, en el año 1894, financiada por todos los productores asociados y que cubría la campaña publicitaria del salitre en Chile, Latinoamérica y el resto del mundo. Esta Asociación fue breve, pues el rol del Estado comenzó a fortalecerse en pos de una propaganda efectiva, constituyéndose en Londres el Comité Chileno del Nitrato con participantes estatales. Hacia 1919, luego de la crisis y la Guerra Mundial, se creó un nuevo organismo, la Asociación de Productores de Salitre de Chile, APSCH, formada por

---

<sup>29</sup> *Ibidem*. p. 22

<sup>30</sup> SOTO, Alejandro. *Influencia británica en el salitre. Origen, naturaleza y decadencia*. Santiago de Chile, Editorial Universidad de Santiago, 1998. 675p.

quienes producían cerca del 95% del salitre<sup>31</sup>. Esta asociación debía aumentar la propaganda comercial y técnica del salitre, estudiar nuevos métodos para la producción, ajustar la producción a la demanda, centralizar las ventas y establecer precios uniformes. Era algo parecido a los *trust*, pero con mayor participación chilena. Entre sus disposiciones tenía la que permitía que las oficinas cerraran cuando tuvieran grandes *stocks* de salitre o cuando necesitaban hacer reparaciones de sus instalaciones, sin perder por eso sus cuotas de venta<sup>32</sup>. Esta institución pareciera haber sido un recurso de emergencia ante una caída inminente, pues la competencia del salitre sintético se fortaleció y el sistema Shanks, sumado a las combinaciones, no permitía producir una cantidad tan grande de salitre que compitiera en precios con la alternativa alemana inventada a finales de la guerra.

Se observó entonces, que la segunda década del siglo XX afectaba cada vez más la industria salitrera, ya que en esa fecha se creó en Alemania la alternativa sintética - popularizada desde 1913- disminuyendo la demanda del nitrato. Además, la Primera Guerra Mundial obligaba a que los quintales de salitre quedaran estancados en la costa, pues no habían embarcaciones que los transportaran debido a que estaban participando de la guerra o retenidos en puertos neutrales. Producto de ello, las oficinas comenzaron a paralizar: de 124 oficinas que trabajaban normalmente, en 1914 sólo lo hacían 51<sup>33</sup>. El uso del nitrato en la fabricación de armas dio un pequeño impulso a la exportación, pero a pesar de ello, la crisis era insoslayable, puesto que la tecnología no había sido renovada, lo que se evidenciaba en que, por ejemplo, la extracción seguía prescindiendo de lo mecánico y los sistemas de producción no eran capaces de trabajar eficientemente con las canchas de baja ley. Para mantener el costo del salitre natural la APSCH generó las combinaciones salitreras que encarecieron el precio, aumentando la preferencia por el abono sintético.

---

<sup>31</sup> COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. Chile y Gran Bretaña. Durante la primera guerra mundial y la post-guerra, 1914-1921. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1986. 340p.

<sup>32</sup> Op. Cit. n. 30. p. 170-171.

<sup>33</sup> SAN FRANCISCO, Alexander "et al". FLOR de Chile. Vida y Salitre en el cantón de Taltal. 2ª ed. Santiago de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y Las Artes, 2009. 118p.

### **2.1.1. Impacto de la Guerra del Salitre en la red industrial del nitrato**

Ya se mencionó someramente la incidencia que tuvo la Guerra del Salitre para las oficinas y los países implicados, pero es necesario detenerse un poco más en ella puesto que fue un factor clave en el crecimiento acelerado que tuvo posteriormente, la industria salitrera.

En esta guerra se enfrentaron Chile, Bolivia y Perú entre 1879 y 1883 y es también conocida como Guerra del Pacífico. Sin embargo, parece más apropiado (aunque menos diplomático) llamarla de la forma como se ha hecho hasta el momento, pues sus principales causantes se relacionaron con las utilidades en torno al nitrato. Antes de la guerra hubo muchísimos intereses económicos implicados en el salitre de los territorios bolivianos y peruanos, tanto de parte de inversionistas de los mismos países, como chilenos y europeos. En 1878, asumió el Gobierno boliviano el General Hilarión Daza, quien proclamó un impuesto de 10 centavos por quintal de salitre exportado desde los territorios de su país. Este impuesto iba en contra del Tratado de 1874 entre Chile y Bolivia en relación a los impuestos salitrales, por lo que la Compañía de Salitres de Ferrocarriles de Antofagasta, FCAB, (de capitales chilenos y británicos) se negó a pagar. Esto despertó las susceptibilidades entre los dos países, culminando en la ocupación por tropas chilenas del territorio boliviano de Antofagasta el 14 de febrero de 1879, las que siguieron avanzando hasta ocupar suelo peruano.

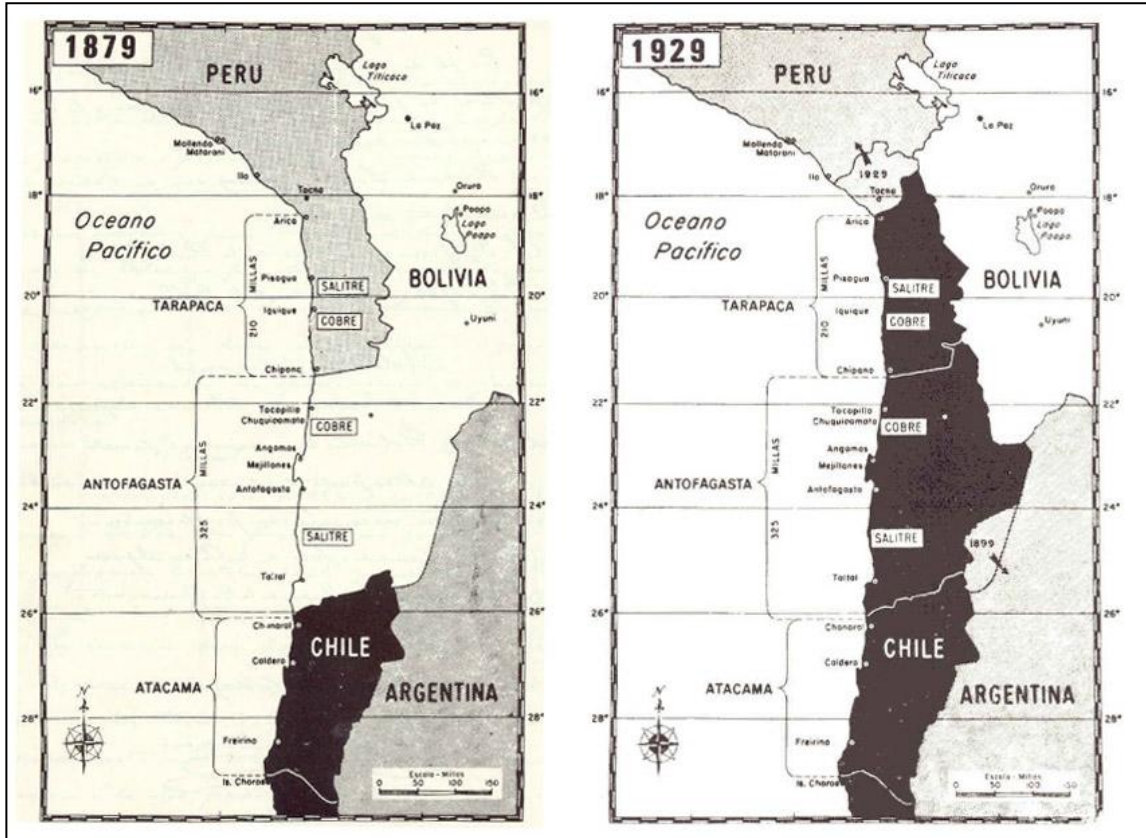
La guerra se declaró oficialmente en el mes de abril de 1879, uniéndose Perú en contra de Chile por el Tratado de Alianza suscrito en 1873 con Bolivia, lo que generó que los países pertenecientes a ésta perdieran todo el sector salitrero que poseían. En el caso de Perú, con el fin de liquidar la resistencia, las tropas chilenas avanzaron hasta Lima en enero de 1881, extendiéndose el conflicto hasta 1883, cuando se firmó el “Tratado de Ancón” que dejó a cargo de los chilenos el territorio desde Tacna al sur. Los límites definitivos entre Perú y Chile se fijaron el año 1929 con el “Tratado de Lima”<sup>34</sup> y con Bolivia en 1904 con el “Tratado de paz y amistad”<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Op. Cit. p.25.

En la Ilustración 3 se observa a la izquierda el mapa de los territorios de Perú, Bolivia y Chile antes de la Guerra del Salitre y a la derecha el actual territorio chileno.

**Ilustración 3.** Mapa político de territorio de Chile, Perú y Bolivia antes y después del Guerra del Salitre.



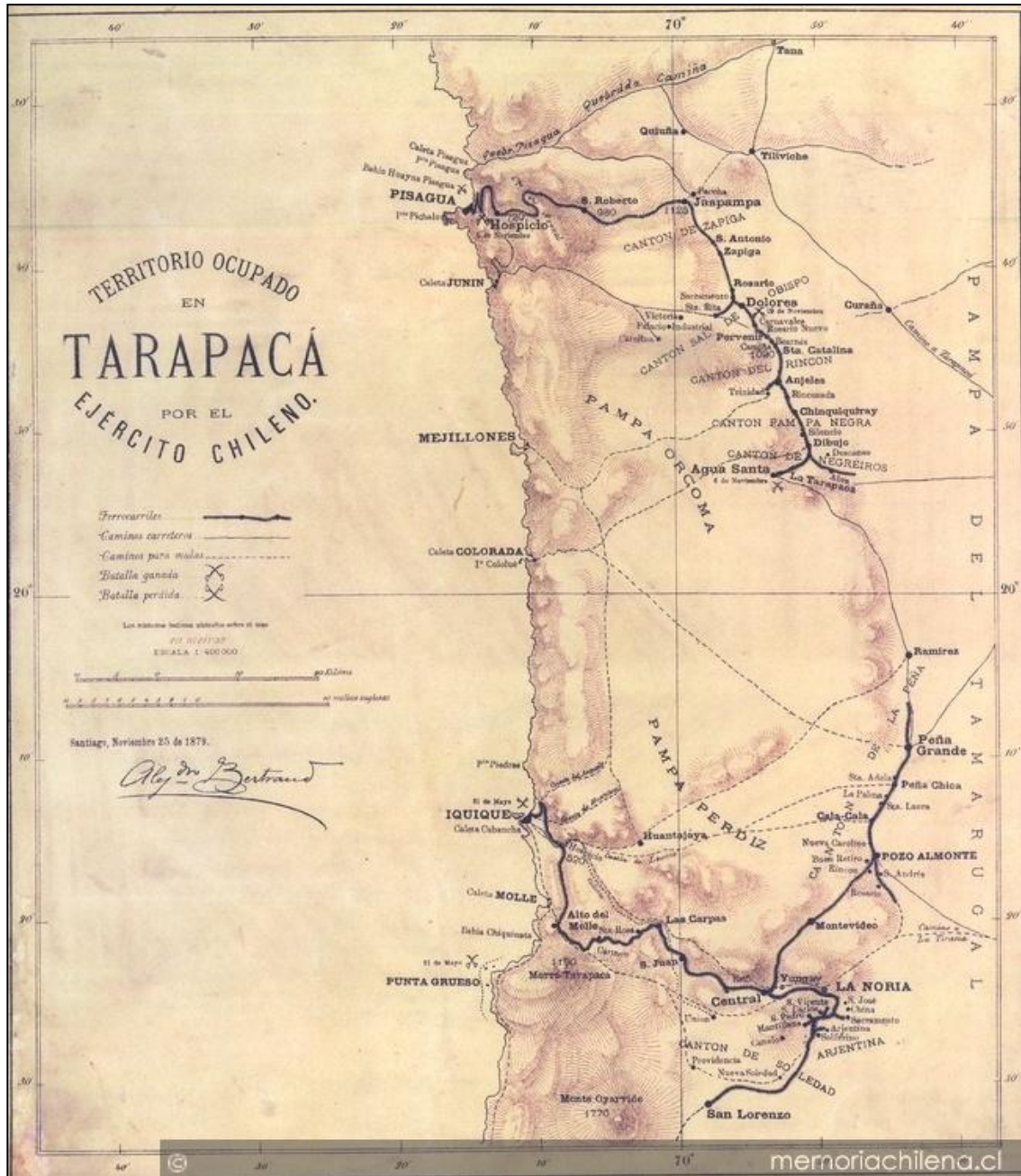
Fuente: s.n. En: VARGAS, Raúl. Historia General de la Guerra del Pacífico. Lima, Editorial Milla Batres, 1979. s.n. Tomo I.

La Ilustración 4, muestra Tarapacá en la época de ocupación chilena. Puede observarse Pampa Perdiz y el entonces cantón La Peña.

<sup>35</sup> UNIVERSIDAD DE CHILE. Tratado de paz y amistad. 1904. [en línea]. <[http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh\\_article/0,1389,SCID%253D15707%2526SID%253D563%2526PRT%253D15699%2526JNID%253D12,00.html](http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15707%2526SID%253D563%2526PRT%253D15699%2526JNID%253D12,00.html)> [consulta: 10 septiembre 2011].



**Ilustración 4.** Territorio ocupado en Tarapacá por el ejército chileno 1879.



Fuente: Territorio ocupado en Tarapacá por el ejército chileno. BERTRAND, Alejandro. [en línea] <[http://www.memoriachilena.cl/temas/documento\\_detalle.asp?id=MC0060231](http://www.memoriachilena.cl/temas/documento_detalle.asp?id=MC0060231)> [consulta: 11 septiembre 2011].

Para el área de Tarapacá, el proceso bélico fue decidor tanto en la red industrial estudiada, como para todas las redes industriales salitrales, pues significó que su

administración, tributación, etc. pasaban a depender del Gobierno de Chile. Las rencillas no afectaron a las oficinas en su cotidianeidad, sino que más bien en términos administrativos. La nacionalización emprendida por el Perú en el territorio de Tarapacá sumada a la guerra, generaron que los bonos salitreros entregados por las oficinas bajaran su valor considerablemente, quedando en manos de la especulación en la bolsa. Los capitales extranjeros vieron su oportunidad en este fenómeno, por lo que personas como John Thomas North compraron una gran cantidad de bonos con la esperanza de que el gobierno chileno devolviese a los dueños nominales los terrenos retenidos por el Perú. Esto, efectivamente, fue lo que sucedió: la especulación tuvo resultados beneficiosos para los nuevos propietarios, pues Chile devolvió las oficinas previo pago del costo de sus bonos salitrales al Estado. De esta manera, si antes los capitales invertidos en salitre eran principalmente de peruanos y chilenos, pasaron en ese momento a ser en un gran porcentaje ingleses.

El ferrocarril salitrero también se vio afectado, tanto en lo administrativo como en lo cotidiano. El tren fue usado para el acarreo de pertrechos militares y fue bloqueado para sus fines comerciales, produciéndose un estanco en la economía peruana sustentada en este medio de movilización. Esta situación, sumada a la estrategia militar, incidió posteriormente en el trazado de las nuevas líneas ferroviarias a cargo del Estado chileno, pues para prevenir el ataque y la intervención a este medio de transporte, se prefirió tender las líneas en dirección sur-norte por el interior, la pampa, antes que por la costa.

En los años de la guerra, la oferta ferroviaria en la pampa se limitaba a la iniciativa privada de los hermanos Montero, quienes por deuda debieron vender sus acciones a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, que tenía asiento en Londres. Luego del enfrentamiento, esta compañía fue regresada a sus dueños británicos, quienes cambiaron su nombre a *The Nitrate Railways Co. Ltd.*

De la red productiva estudiada, la ciudad puerto de Iquique fue la más afectada en su cotidianeidad, pues fue ocupada por las fuerzas chilenas en 1879 desarrollándose

en sus costas el Combate Naval de Iquique. Gran parte de las tropas chilenas estuvieron emplazadas en la ciudad, lo que significó que algunos iquiqueños se unieran a las campañas, pero que otros huyeran en buques mercantes<sup>36</sup>. Mientras tanto, los buques chilenos “Cochrane” y “Covadonga” bloqueaban Iquique, lo que fue anunciado por Arturo Prat en el edificio de la Aduana en mayo del mismo año. Más tarde, el 23 de noviembre, el comandante Latorre tomó posesión de la ciudad de forma pacífica, declarándose el mismo día la “rendición de Iquique”. Ahí el ministro Sotomayor nombró comandante de armas de la ciudad a Patricio Lynch, a quien el Gobierno le dio luego el título de Jefe Político de Tarapacá. Es él quien organizó la Primera Junta Municipal chilena siendo su primer alcalde el ciudadano francés Eduardo De Lapeyrouse<sup>37</sup>. De esta forma, Iquique pasó a manos chilenas, las que comenzaron a ocupar sus riquezas para costear los gastos de las ocupaciones al norte y por ende, de la Guerra del Salitre, a pesar de que la ciudad y el territorio tarapaqueño fueron anexados oficialmente al Gobierno de Chile solo en 1883 con el Tratado de Ancón<sup>38</sup>.

Más adelante, Iquique volvió a ser escenario de un nuevo conflicto bélico, la Revolución de 1891. En éste, se bombardeó la ciudad hasta verla rendida, puesto que era una de las capitales que, en ese entonces, entregaba más divisas al Gobierno chileno, y por ende, estratégicamente importante de sitiar. Fue aquí donde se estableció un Gobierno Constitucional Provisional a cargo de Jorge Montt bajo las órdenes del Congreso representado por Waldo Silva, Ramón Barros Luco y Enrique Valdés Vergara y una nueva Junta de Gobierno compuesta por Manuel José Irrarrázabal, Isidoro Errázuriz, Joaquín Walker y el Coronel Adolfo Holley<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Op. Cit. n. 22. p.397.

<sup>37</sup> Información entregada por Ilustre Municipalidad de Iquique, en torno al edificio patrimonial.

<sup>38</sup> GONZÁLEZ, Sergio. Iquique Puerto Mayor. Historia Iconográfica desde sus orígenes hasta nuestros días. Iquique, Mallku, 1995. 107p.

<sup>39</sup> BRAVO, Pedro. El Iquique salitrero (1830-1930). Salitre y sociabilidad. Iquique, Editorial Pino Oregón, 2005. 159p.

## **2.2. Ex oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura**

### **2.2.1. Decretos que las establecen como Monumento y conceptos geográfico-administrativos.**

Humberstone y Santa Laura fueron declaradas Monumento Nacional en su carácter histórico por el decreto del Ministerio de Educación N° 320 de 16.01.1970 firmado por el Presidente de la República de entonces, Eduardo Frei Montalva. En conjunto pasaron a ser el Monumento Histórico N° 56 pues la extensión del territorio protegido las une como un solo bien. La Ley N° 17.288 las resguarda como Monumentos Nacionales.

El 7 de noviembre de 1989, el Consejo de Monumentos Nacionales, a través del decreto supremo del Ministerio de Educación N° 536 de 07.11.1989, amplió los límites del monumento, incorporando al área protegida las tortas de ripio de las dos oficinas para evitar su explotación<sup>40</sup>. En 1997 con el decreto N° 859 se ampliaron más los límites del área protegida y en 1998 con el decreto N° 480, se fijaron nuevos.

En 1998, el Gobierno de Chile incluyó Santa Laura y Humberstone en la Lista Tentativa de Bienes Culturales a nominar como sitios de Patrimonio Mundial ante UNESCO<sup>41</sup>. En diciembre del año 2004 se presentó ante el Comité de la organización la Postulación de las Oficinas y al año siguiente fueron aceptadas en la lista roja de Patrimonio Mundial/UNESCO declarándose como Patrimonio de la Humanidad.

La oficina salitrera no era una unidad autónoma que dependía solo de complementos de transporte para erigirse y sustentabilizarse, sino que estaba dentro de un entramado, primero de cantón salitrero, y luego de región o provincia.

---

<sup>40</sup> CONSEJO de Monumentos Nacionales. Postulación oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura como sitio del Patrimonio Mundial. Santiago de Chile, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, 2005. 137p.

<sup>41</sup> Op. Cit. n. 20. p.1.

La pampa y sus oficinas se organizaban en cantones y grupos salitreros en relación a sus dueños, cercanía, línea ferroviaria, etc. El cantón se entiende como una circunscripción geográfico-administrativa que se aplica a un grupo de oficinas cercanas cuyo perímetro se define por límites naturales y que son vinculadas a través de un ferrocarril embarcando en el mismo puerto<sup>42</sup>.

La oficina Santa Laura, al igual que Humberstone, se ubicó dentro de un cantón salitrero que se ha identificado según diferentes nomenclaturas, esto puede entenderse por ser un concepto administrativo. Para efectos de este estudio, diremos que se encuentra en el Cantón Pozo Almonte y dentro de lo que fue el Grupo Nebraska formado recién en 1934 con la Corporación Salitrera de Tarapacá y Antofagasta, COSATAN, aunque la bibliografía sitúa a las dos oficinas en distintos cantones según la época a la que se refiere.

Cuando hablan de la época anterior a la Guerra del Salitre, el Cantón Pozo Almonte no había crecido y por ende, la oficina Santa Laura -en ese entonces también identificada como Palma Nueva- se encontraba en el Cantón La Peña, hoy ex Cantón La Peña ubicado en las reservas salitreras Pissis y Nebraska<sup>43</sup>. Este cantón tendría como pueblo a Pozo Almonte y estaría compuesto por las oficinas Peña Grande, San José, Kerima, Peña Chica, La Palma, Palma Nueva (Santa Laura), Cala-Cala, Buen Retiro, Carmen Bajo, Serena, San Andrés, San Manuel y San Esteban<sup>44</sup>. Sergio González lo identifica también como Cantón Pozo Almonte, pero en éste incluye solo a La Palma<sup>45</sup>. Esta denominación puede deberse a que Pozo Almonte como cantón fue emergente, pues para la primera década del siglo XX abarcó otros cantones, como San

---

<sup>42</sup> Op. Cit. n. 40. p. 57-60.

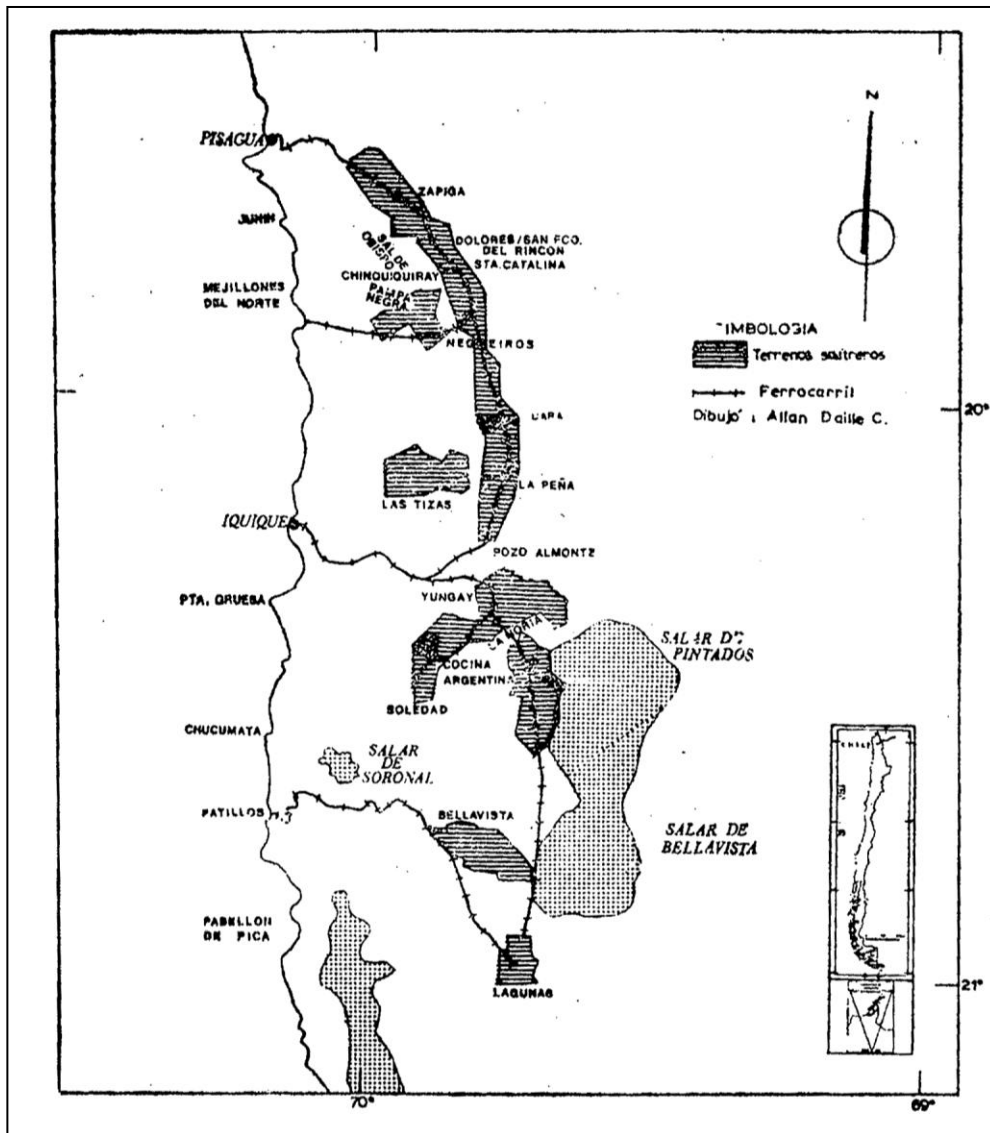
<sup>43</sup> CONSEJO de Monumentos Nacionales "et al". Elaboración de expedientes y estudio, segunda etapa del plan de intervenciones prioritarias para las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura. Iquique, s.impr., 2009. 321p. Antecedentes Históricos Parte II: Capítulo 8 y anexo fotográfico.

<sup>44</sup> OJEDA, Orietta "et al". Pampa Patrimonial. Circuitos turísticos del salitre desde Matamunqui a Buen Retiro. Iquique, Gobierno de Chile, SERCOTEC, 2008. 105p.

<sup>45</sup> *Ibidem*. p. 4.

Antonio y La Peña. Además se ha situado a La Palma dentro del Cantón Norte<sup>46</sup>. La Ilustración 5 muestra los cantones salitreros de Tarapacá, según Óscar Bermúdez.

**Ilustración 5.** Cantones salitreros de Tarapacá.



Fuente: CANTONES Salitreros de la Primera Región. En BERMÚDEZ, Óscar. Breve historia del salitre: síntesis histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Santiago de Chile, Ediciones Pampa Desnuda, 1987. 75p.

<sup>46</sup> CONSEJO de Monumentos Nacionales "et al". Elaboración de expedientes y estudio, segunda etapa del plan de intervenciones prioritarias para las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura. Iquique, s.impr., 2009. 131p. Antecedentes Históricos Parte I: Capítulos 1 a 7.

El CMN, en sus publicaciones lo reconoce como el Cantón Salitrero Nebraska, compuesto por Humberstone (ex- La Palma), Santa Laura, Nebraska, Peña Chica y Keryma<sup>47</sup>, pero el nombre Nebraska no se habría puesto al Cantón, sino al “grupo” de oficinas que se encontraban en las reservas salitreras Pisis y Nebraska y que pasaron en 1934 a la propiedad de COSATAN<sup>48</sup>. Por lo tanto, decir Cantón Nebraska pareciera ser errado, pues desde ese entonces se le llamó Grupo Nebraska a las oficinas recién dichas más los campamentos Cala-Cala, Don Guillermo, San José y el Donkey Nebraska. Osvaldo de Castro Ortúzar recibió la administración de este grupo, en el que vivieron aproximadamente unas 10.500 personas<sup>49</sup> hasta que cerró definitivamente cerca de 1960. Pozo Almonte, además de ser una estación de ferrocarriles, en todo este tiempo fue creciendo como pueblo de servicio de las oficinas cercanas y hoy es un pueblo en la pampa que se sustenta en gran medida por la minería del cobre.

## **2.2.2. Propietarios de oficinas salitreras Santiago Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura**

Santa Laura y Humberstone se encuentran a poca distancia, forman parte de la misma pampa y se desarrollaron a la par, a pesar de lo cual, pertenecieron a diferentes dueños por mucho tiempo.

### **2.2.2.1. Oficina salitrera Santa Laura entre 1872 y 1934**

La oficina salitrera Santa Laura fue construida bajo la administración del Gobierno del Perú y data de 1872. Algunos libros le atribuyen otro nombre, como por ejemplo, Palma Nueva, que habría sido usado hacia 1907, pero no se especifica en qué momento cambió de nombre al que se conoce hoy o si era sólo de uso popular. Se le

---

<sup>47</sup> Op. Cit. n. 40. p. 58, 60.

<sup>48</sup> Op. Cit. n. 43. p. 139.

<sup>49</sup> Op. Cit. n. 44. p. 78.

ha identificado como “Santa Laura de Wender” del Cantón La Peña, por ser adquirida en un principio por Guillermo Wendell, diferenciándose de “Santa Laura de la Barra” del Cantón Yungay<sup>50</sup>.

En 1872 Wendell<sup>51</sup> adquirió los derechos de explotación de 188 has. en el sur del Perú. Ese mismo año la firma Barra y Riesco levantó la oficina salitrera Santa Laura en una concesión de terreno de 35 estacas<sup>52</sup>. Se ha hecho referencia a que Wendell y la firma que construyó la oficina constituirían una sociedad llamada Wendell y Cía<sup>53</sup>.

Cuando Chile en la Guerra del Salitre tomó posesión de Tarapacá en 1880, la oficina pasó a control fiscal. Más tarde, el 11 de junio de 1881, el gobierno chileno inició el proceso de devolución de la propiedad salitrera, lo que significó que ésta pasaba del estado monopólico peruano a uno libre mercadista<sup>54</sup>. Chile, luego de haber comprado la oficina mediante la cancelación de los certificados que habían sido emitidos por el Gobierno de Perú<sup>55</sup>, los traspasa al fisco que los remató junto con sus terrenos en octubre de 1897, adjudicándoselos a la firma Foelsch y Martin<sup>56</sup>.

Para 1908, la oficina no registró actividad productiva<sup>57</sup>, lo que es atribuible a los *trust* salitreros. Más adelante el inglés Mac Andrew organizó la empresa *The London Nitrate Company* que compró en 1913 los derechos de explotación, dejando la oficina a cargo de Walterio Jones<sup>58</sup>. Esta compañía se hizo cargo de Santa Laura hasta 1934, cuando COSATAN la adquirió con un grupo de oficinas del sector, luego de que varias paralizaran por la crisis del salitre y la gran depresión.

---

<sup>50</sup> Op. Cit. p.77.

<sup>51</sup> Op. Cit. n. 46.

<sup>52</sup> Op. Cit. n. 4. p. 30.

<sup>53</sup> Op. Cit. n. 20. p.7.

<sup>54</sup> MONTANDÓN, Roberto y Piroette, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, Consejo de Monumentos Nacionales, 1998. Ficha N° 215: Oficina Salitrera Santa Laura.

<sup>55</sup> Op. Cit. n. 4. p. 30.

<sup>56</sup> Op. Cit. n. 54.

<sup>57</sup> Op. Cit. n. 44. p.77.

<sup>58</sup> Op. Cit. n. 46. p.82.



### 2.2.2.2. Oficina salitrera La Palma entre 1850 y 1934

En sus inicios, la oficina que hoy se conoce como Santiago Humberstone se llamaba La Palma, recordando a la batalla “La Palma” de enero de 1855 acaecida en las cercanías de Lima. El hecho se enmarcaba en una guerra civil peruana donde se enfrentaron los rebeldes liderados por Ramón Castilla y las tropas del gobierno del presidente Rufino Echenique<sup>59</sup>. Este nombre permaneció hasta 1934.

Los inicios de La Palma pueden encontrarse hacia 1850, cuando el Gobierno del Perú adjudicó los yacimientos de Cala-Cala, sector de localización de la oficina, a Manuel Almonte y Viguera. Él vendió en 1872 su participación en la salitrera a una sociedad inglesa denominada *The Peruvian Nitrate Company*.

La oficina fue vendida al Estado peruano a cambio de bonos salitrales que serían canjeados por el valor determinado en cada uno de ellos, en este caso correspondiente a un monto de 325.000 soles<sup>60</sup>. En 1882, se encargó a Guillermo Gibson la recuperación de la oficina a nombre de *The Peruvian Nitrate Company*, pagando el mismo año los certificados salitreros al fisco chileno, hecho que quedó registrado en el decreto supremo del 28 de marzo de 1882<sup>61</sup>. Su administrador en ese entonces fue Francisco G. Welch. Estos certificados se vendieron a la firma *Gibbs & Company* en 1883<sup>62</sup>. En 1898, la oficina fue vendida a *The New Tamarugal Nitrate Co*<sup>63</sup>, cuyo

---

<sup>59</sup> Op. Cit. n. 46. p. 82.

N. del A. Además de este dato, que es el referido en gran parte de la bibliografía como causal del nombre de la oficina, considero importante nombrar otra referencia al bautizo de la salitrera. Aafke Steenhuis en el libro “La travesía del salitre chileno”, dice que el nombre se habría debido a la nostalgia de Manuel Almonte Viguera y Ascencio de Almonte, empresarios autorizados para extraer salitre por el gobierno peruano, por Palma de Mallorca, de donde serían originarios.

<sup>60</sup> Op. Cit. n. 44. p. 77.

<sup>61</sup> SALITRE: reencuentro, añoranza, realidad. Iquique, Chile. N°1. Centro de Investigación de la Realidad del Norte (CIREN LTDA.). s.a.

<sup>62</sup> Op. Cit. n. 4. P. 31.

N del A. Las fichas de investigación de Roberto Montandón, separa las fechas, dice que *Tamarugal Nitrate Co* compró en 1882 la oficina y que al año siguiente lo hizo *Gibbs & Co*.

<sup>63</sup> MONTANDÓN, Roberto. Informe para Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Recuperación o puesta en valor de las oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura. Santiago de Chile, s. impr., 1994. s.n.

representante en Tarapacá fue Federico G. Lomax y su agente en el puerto de Iquique sería la Casa Gibbs<sup>64</sup>, su directorio nacional se encontraba en Valparaíso.

*The New Tamarugal Nitrate Co.* mantuvo la oficina hasta que en 1934, COSATAN adquirió un lote de oficinas salitreras, entre ellas La Palma que estaba paralizada. El reinicio de las operaciones se debió a la gestión de la Compañía de Salitre de Chile (COSACH) impulsora de la modernización y reorganización de la industria salitrera, pero su sucesora, COSATAN, continuó esta tarea desde 1933, sometiendo a la oficina a la reestructuración total de sus instalaciones productivas además de reconstruir y modernizar el campamento. Al reinaugurar la oficina en 1934, se la bautizó con el nombre de Santiago Humberstone, en honor al químico inglés que implementó el sistema Shanks en la pampa.

### **2.2.2.3. Santiago Humberstone y Santa Laura entre 1934 y 1961**

COSATAN, entre 1933 y 1934 compró una serie de oficinas salitreras del sector de Pampa Nebraska y Pisis, muchas de las cuales estaban paralizadas o en franca decadencia. Su finalidad fue tomar la tarea que su institución predecesora, COSACH, había comenzado: modernizar y reorganizar la industria salitrera desde el Estado de Chile, tanto para mejorar las condiciones de los trabajadores como para intentar, en un último esfuerzo, re-inyectar fuerza a una industria que iba muriendo pero que empleaba a una gran cantidad de trabajadores.

Como se mencionó anteriormente, las oficinas compradas por COSATAN fueron Keryma, Santa Laura, La Palma, Peña Chica, los campamentos Cala-Cala, Don Guillermo y San José y el Donkey Nebraska. Santa Laura en ese entonces no se encontraba paralizada, por lo que continuó su funcionamiento sin interrupción. La Palma, en cambio, estaba detenida por reestructuraciones hasta el 21 de noviembre de 1934, fecha en que se reinauguró con la presencia del químico inglés Santiago

---

<sup>64</sup> Op. Cit. n. 46. p. 87-88.

Humberstone. La Ilustración 6 muestra el día de la inauguración con la presencia de Santiago Humberstone.

**Ilustración 6.** Fotografía en la reapertura de oficina La Palma como oficina Santiago Humberstone



Fuente: Momento en que la ex Oficina Salitrera "La Palma" modernizada, se convierte en Oficina Salitrera "Santiago Humberstone". Don Santiago Humberstone (en primera plana, al centro) Don Osvaldo de Castro y del Intendente Orinaldo Villablanca (a la izquierda y derecha, respectivamente). Noviembre de 1933. En: VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar: Iquique y la Pampa. p.52. [Fotografía].

Las oficinas y campamentos adquiridos por COSATAN funcionaron bajo la nomenclatura de Grupo Nebraska, teniendo como centro a Humberstone que se convirtió en un pueblo oficina. En los años cincuenta, el cierre de estas oficinas fue sucediéndose, hasta que al estar todas paralizadas, pasaron a manos de la Sociedad Liquidadora de la Cía. Tarapacá y Antofagasta la cual, por tener una deuda con la Caja de Previsión del Salitre, las puso en subasta. En 1961 fueron rematadas para su aprovechamiento como chatarra y material de demolición, la propiedad del lote o grupo de oficinas, se la adjudicó Isidoro Andía Luza.

### 2.2.3. Sistema e índices de producción

La producción de salitre fue evolucionando en distintos sistemas. El caliche cada vez requería un tratamiento más eficiente capaz de trabajar con material de ley más baja. Las dos oficinas estudiadas no estuvieron exentas de esta evolución en sus instalaciones.

Ambas adoptaron el sistema de Máquinas entre 1872 y 1874<sup>65</sup>, que daba una capacidad de producción de 300.000 quintales españoles anuales para cada una. Ambas habrían comenzado a trabajar con este sistema desde su apertura, a menos que en muy poco tiempo hubiesen dejado de lado el sistema de Paradas. Esto no tendría mucho sustento pues, no existen vestigios de que la maquinaria de estas oficinas o su arquitectura permitiesen el desplazamiento de infraestructura que el sistema de Paradas requería. El sistema de Gamboni, si bien permitía el aprovechamiento del mineral y el procesamiento del yodo, obligaba a instalar máquinas estables –calderas, serpentines, bateas– apareciendo entonces por añadidura, las casas de administradores, operarios, desalinización de aguas, etc<sup>66</sup>.

Mientras Santa Laura paralizó entre 1913 y 1914, se renovó el sistema industrial a Shanks<sup>67</sup> con la maquinaria perteneciente a la oficina Ghyzela de la *Nitrate Co.*<sup>68</sup> de Taltal, que luego de su cierre, había sido desmantelada y llevada desde el sur de Antofagasta -antigua ubicación- hasta el actual emplazamiento de Santa Laura<sup>69</sup>. La instalación del sistema Shanks respondió a la necesidad de un mayor poder industrial que pudiese abastecer la creciente demanda del mineral, siempre acatando al *trust* vigente.

---

<sup>65</sup> Op. Cit. n. 46. p.82.

<sup>66</sup> Op. Cit. n. 40. p. 56.

<sup>67</sup> Op. Cit. n. 46. p. 62. N. del A. A pesar que el sistema Shanks como tal, funcionaba desde 1882.

<sup>68</sup> N. del A. En la Ficha Nº 215 de Monumentos Nacionales: Oficina Salitrera Santa Laura, se refieren a la oficina Ghyzela como perteneciente a la *Ghyzela Nitrate Co.* de Taltal, al igual que lo hace Roberto Montandón en Recuperación o puesta en valor de las oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura del año 1994.

<sup>69</sup> Op. Cit. n. 4. p. 30-31.

Por su parte, *The New Tamarugal Nitrate Company* fue la que cambió el sistema de producción de la oficina La Palma desde el de Máquinas de Gamboni al de Shanks en 1890<sup>70</sup>. Esto hizo incrementar la producción, ya que disminuía los costos asociados, además de reducir la pérdida de material de baja ley pues era capaz de trabajarlo.

La reestructuración de 1934 mantuvo el sistema Shanks con algunas modificaciones, lo que es conocido como Shanks tardío. Se describe este proceso de la siguiente manera:

El material extraído en la pampa se transportaba primero en carretas y posteriormente en trenes de trocha angosta, llegando así hasta los molinos donde comenzaba el proceso de elaboración: los carros llegaban a una rampa de descarga desde donde el caliche caía a las acendraderas (o chanchos en lenguaje pampino)... Ahí se dimensionaba el material traído de la pampa a unas 4 pulgadas de diámetro. Este material se transportaba por una correa a un molino secundario en el cual se disminuía aún más su tamaño... Luego de la molienda, el material a través de una correa transportadora accedía a la planta de lixiviación, donde se trabajaba la disolución de la sal.<sup>71</sup>

Estas oficinas no cambiaron su sistema a Guggenheim, sino que mantuvieron la tecnología Shanks hasta su cierre, pues los costos que implicaba este cambio eran demasiado altos, sobre todo si se considera la crisis a la que se estaban enfrentando.

Respecto a la producción, ambas oficinas funcionaron a la par, a excepción de aquellos momentos en que paralizaban. En esas instancias no figuraban u ocupaban las reservas de nitrato que habían sido excedentes, las que se generaban al no poder comercializarlo para respetar las cuotas de producción vigentes.

Los datos de producción de Humberstone son bastante numerosos, mientras que los de Santa Laura escasos; se los puede asemejar pues su maquinaria y población siempre fueron similares, por lo que puede asumirse que en los mismos tramos de tiempo producían cantidades parecidas. También se debe hacer la salvedad de que la implementación del sistema Shanks en La Palma fue anterior al de Santa Laura -la

---

<sup>70</sup> La siguiente información se extrae de Op. Cit. n. 46. p. 83-98.

<sup>71</sup> Op. Cit. n. 4. p. 30.

primera en 1890 y la segunda en 1915- por lo que en ese periodo de tiempo, las cifras deben haber diferido considerablemente siendo más auspiciosas para la que tenía el nuevo sistema.

La Tabla 3, entrega las cifras de producción anual de ambas oficinas en quintales españoles.

**Tabla 3.** Producción de salitre en las oficinas Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura<sup>72</sup>

Humberstone (ex La Palma)		Santa Laura	
Periodo/Años	Producción anual	Periodo/Años	Producción anual
1872-1874	300.000 quintales españoles	1872-1874	300.000 quintales españoles
1883	480.000 quintales españoles		
1886	300.000 quintales españoles		
1898	890.000 quintales españoles		
1904	51.520 quintales españoles		
1925	1. 200.000 quintales españoles	1925	420.000 quintales españoles
1928	701.9497 quintales españoles		

#### 2.2.4. Paralizaciones y reactivaciones

Las paralizaciones de las oficinas podían deberse a diversos motivos: periodos de crisis que obligaban a cerrar pues no había demanda que satisfacer; remodelaciones o cambio de sistema productivo; tener sobreproducción y guardar una reserva de salitre que permita cerrar la producción por un tiempo, ya que los trust salitreros no permitían que las oficinas comercializaran más que lo que las cuotas estipulaban, a pesar de tener las capacidades para hacerlo.

Santa Laura paralizó de 1913 a 1914<sup>73</sup>, momento en el cual se renovó el sistema productivo de Máquinas a Shanks, comenzando a funcionar la oficina antes de que el sistema fuese completamente instalado.

<sup>72</sup> Fuente: Elaboración propia a partir de datos entregados por:  
Op. Cit. n. 46. p. 83-98.

MONTANDÓN, Roberto. Apuntes sobre Oficina Humberstone. s.n.l.a.  
VALENZUELA, Juvenal. Álbum Zona Norte de Chile. Informaciones... Tacna-Tarapacá-Antofagasta-Atacama-Coquimbo. Santiago, Imprenta Universidad de Chile, 1927. 198p.

<sup>73</sup> Op. Cit. n. 54.

Para 1918 Santa Laura aún tenía obras en construcción, pero contaba con personal trabajando aunque no a la capacidad máxima de la oficina en época productiva. De este personal se sabe que estaban: W. J. Clayton, ingeniero constructor; E. Farfán, administrador y ex contador de La Palma; Luis Farfán, contador y cajero; Frank Coxhead, pasatiempo; Juan Bustamante, fichero; Federico Arce, bodeguero; Santiago Caballero, ayudante de bodeguero; Juan Núñez, corrector; Gaspar Contreras, boletero; David Calle, jefe de pulpería; Francisco Stiepovic, segundo jefe; Melchor Ivankovic, pulpero; Pilade Ferro, ingeniero; José Olave, jefe de maestranza; Federico Pérez, médico de la oficina<sup>74</sup>. Las faenas debían comenzar de forma integral en 1919 y para 1920 ya se estaba trabajando con la oficina poblada.

Se registra un nuevo cierre de Santa Laura en 1944, bajo la propiedad de COSATAN. Para esta compañía cada paralización significaba reubicar laboralmente a los trabajadores hasta su reapertura. Esto puede observarse en la carta que envió un Teniente de Carabineros a la Intendencia de Tarapacá<sup>75</sup> con motivo del cierre:

Iquique, 4, III, 1944

A la Intendencia de la Provincia de Tarapacá

Presente

Comunico a UD., que el Jefe del retén Pozo Almonte, dio cuenta a la 1ra. Comisaría Iquique (rural), que la Compañía Salitrera de Tarapacá y Antofagasta, por intermedio del Jefe del Bienestar de la Oficina Salitrera Santiago Humberstone, procedió a notificar al Presidente del Sindicato Obrero de dicha oficina, que, a contar del día 1º de marzo en curso y en el plazo de 30 días, quedarían totalmente paralizadas las actividades de la Oficina Santa Laura.-

Que esta paralización afecta a unos 800 obreros en total; pero no se puede precisar la cantidad de gente que quedaría en el campamento de la oficina, por cuanto se está seleccionando a los obreros con familia y más necesitados, incluso la gente de máquina de dicha oficina, Peña Chica, Cala-Cala y Santiago Humberstone.-

Con el fin de evitar atentados contra las viviendas, actos de sabotaje o desórdenes que pudieran verificarse por personas exaltadas, se ha procedido a organizar un servicio diario en el sector, de común acuerdo con los Jefes

---

<sup>74</sup> Op. Cit. n. 44. p. 78.

<sup>75</sup> Op. Cit. n. 43. p. 259-260.

N. del A. Se corrigen faltas de ortografía y gramática del expediente por no estar claro si corresponden a usos epocales o errores en el documento de referencia.

Superiores de la Compañía, que se encuentran a cargo de la liquidación de los trabajos de la oficina en referencia.-

Saluda a US., atentamente.-  
Mario Manterola Olivos  
Tte. Crnl. De Carabineros y Prefecto.

De la anterior se puede deducir que a cargo de COSATAN, los trabajadores de Santa Laura dependían del Comité de Bienestar de Humberstone y la compañía reubicaba, en alianza con la Intendencia, a los trabajadores cesantes que decidían quedarse.

Puede observarse en la carta que para esta paralización se asignarían serenos y cuidadores que velarían por la integridad del campamento mientras estaba detenido. Este tipo de actividades se volvió común cada vez que una oficina detenía sus labores, ya que al estar despobladas eran blancos de violencia y saqueos. Este fenómeno se debe, principalmente, a que antes de que asumiera el control de las oficinas el Estado, las decisiones de paralización y cierre sucedían, pero el aviso no se daba con gran antelación. La falta de anticipación de la noticia desembocaba en que las crisis o los cierres estuviesen marcados por traslados masivos de personas de forma rápida. Este alboroto dejaba a cientos, si no miles, de trabajadores sin ocupación y volvía más vulnerables las instalaciones de la salitrera.

La Palma por su parte, también paralizó en algunas ocasiones. En noviembre de 1926<sup>76</sup> la oficina detuvo sus faenas debido a la existencia de un exceso de material en las bodegas de las oficinas que no era demandado gracias a la creación del salitre sintético. Había mineral sin vender tanto en las canchas de salitre, como en las bodegas del puerto. Esto se puede observar en la siguiente carta:

Iquique 3 de noviembre de 1926.

Intendente de la provincia;  
Presente-.

Señor nuestro.,

---

<sup>76</sup> Op. Cit. n. 44. p. 116-117.



Nos permitimos poner en conocimiento de US. que la oficina La Palma de la Nueva Compañía Salitrera Tamarugal suspenderá la elaboración de salitre en una quincena.

Este paro es motivado por las grandes existencias de salitre que la compañía tiene elaborado y la poca demanda de la fuerte competencia de la sustancia sintética y abonos.

Estamos comunicando este paro a la Junta local para los fines consiguientes respecto a los obreros que van a quedar cesantes.

Saludan a US. sus attos. Y ss.,

(firma)

Agentes de la Nueva Cia. Salitrera Tamarugal Ltda.”<sup>77</sup>

Luego de la paralización se debieron mantener cuidadores para evitar el saqueo de las maquinarias. La oficina se reabrió en 1928, pero la crisis de 1929 influyó en la demanda mundial de salitre, por lo que cerró nuevamente en 1932, aunque esta vez se realizaron reparaciones por la política de modernización y mejoramiento de COSATAN. La compañía abrió nuevamente la oficina en 1933<sup>78</sup>, funcionando a baja producción hasta el año siguiente, cuando fue inaugurada y nombrada como Santiago Humberstone. Desde este momento hasta su cierre definitivo, la oficina gozó de un periodo de bienestar no visto antes en la pampa.

En el intertanto de los cierres, muchos pampinos se iban a Iquique habitando los alrededores de la ciudad en precarias viviendas, mientras que otros se reubicaban en las oficinas que aún no paralizaban. Para la reapertura se informó la necesidad de nuevos empleados:

Tarapacá

Iquique, 16 diciembre 1933

Al señor

Gerente de la Compañía de Salitre de Chile en liquidación.

Tengo el agrado de acusar el recibo de su comunicación de fecha 13 del mes en curso, en la que me da a conocer que en breve iniciará sus faenas en la oficina La Palma, dando trabajo a numerosos obreros y empleados cesantes.-

Saluda a Ud. Atentamente

---

<sup>77</sup> Ibidem.

<sup>78</sup> Op. Cit. n. 44. p. 120.

Ornaldo Villablanca V.  
Intendente<sup>79</sup>

COSATAN aguantó la decadencia de la industria del salitre por casi tres décadas, mejorando la calidad de vida de los trabajadores del salitre que dependieron de ella. En la década de los cincuenta el Grupo Nebraska comenzó a paralizarse paulatinamente, cerrando sus oficinas entre 1958 y 1960<sup>80</sup> a causa de que los ingresos por ventas de salitre no eran suficientes para mantenerlas trabajando<sup>81</sup>.

El cierre definitivo de Humberstone se registró en 1958, mientras que Santa Laura fue la última oficina de COSATAN en detener por completo sus faenas en el año 1960, a pesar de que la compañía se disolvió el año anterior<sup>82</sup> por falta de fondos. En ese momento se hizo cargo de las instalaciones la Sociedad Liquidadora de la Cia. Salitrera Tarapacá y Antofagasta, que negoció su venta conjuntamente a las otras oficinas del Grupo Nebraska<sup>83</sup>.

### 2.2.5. Población

Ya sea por las paralizaciones, los periodos de abundancia, la migración de los trabajadores entre oficinas o por el intercambio comercial, los asentamientos salitreros tuvieron fuertes fluctuaciones poblacionales tanto en número como en composición. Los años y el contexto fueron determinando, por ejemplo, el aumento o disminución de población aborigen, peruana, boliviana, del sur de Chile, europeos e incluso chinos.

Mientras la región de Tarapacá pertenecía al Perú, la población chilena que la habitaba era numerosa, lo que constituyó un argumento para la ocupación posterior del territorio por las tropas chilenas. Por otro lado, el arrieraje proporcionaba una población aborigen temporal de aymaras y quechuas, que bajaban de los valles a vender sus

---

<sup>79</sup> Op. Cit. p. 125.

<sup>80</sup> Op. Cit. n. 54. N. del A. Algunos documentos del CMN registran la paralización el año 1959.

<sup>81</sup> Op. Cit. n. 43. p. 259.

<sup>82</sup> Op. Cit. n. 4. p. 31.

<sup>83</sup> Apuntes de Roberto Montandón sobre oficina Humberstone.

productos a las oficinas y se quedaban hasta hacer un poco de dinero o hasta que quisiesen.

Cuando Antofagasta y Tarapacá eran parte del territorio chileno, se tomó una política contra la población peruana y boliviana, persiguiéndolos y repatriándolos. Esto significó que muchas oficinas se quedaran con pocos trabajadores y tuvieran que incrementar los enganches para atraer a personas a la pampa. Por lo tanto, las cifras poblacionales se caracterizaron siempre por una heterogeneidad de razas y culturas, lo que a su vez generó ricas costumbres que fueron moldeando la cultura pampina y la civilización del salitre. La Tabla 4 muestra la cantidad de habitantes de las oficinas Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura entre 1876 y 1970:

**Tabla 4.** Población de Humberstone (ex La Palma) y Santa Laura entre 1876 y 1920<sup>84</sup>

<b>Humberstone (ex La Palma)</b>		<b>Santa Laura</b>	
<b>Año</b>	<b>Población/Habitantes</b>	<b>Año</b>	<b>Población/Habitantes</b>
1876	123 habitantes.	1876	No se registra dato.
1883	180 operarios.	1883	No se registra dato.
1885	192 funcionarios.	1885	No se registra dato.
1889	384 funcionarios.	1889	No se registra dato.
1907	852 trabajadores.	1907	No se registra dato.
1919	532 empleados.	1919	No se registra dato.
1920	400 habitantes.	1920	485 habitantes.
1926	1300 habitantes.	1926	871 habitantes.
1928	230 habitantes.	1928	736 habitantes aprox.
1930	157 trabajadores.	1930	85 habitantes.
1934	3.637 personas.	1934	No se registra dato.
1940	No se registra dato.	1940	1.830 habitantes.
1952	No se registra dato.	1952	1.502 habitantes.
1960	No se registra dato.	1960	No se registra dato.
1970	130 habitantes.	1970	No hay habitantes.

<sup>84</sup> Fuente: Elaboración propia a partir de datos entregados por: RUIZ, Marcial. Resumen Censo General de Habitantes del Perú 1876. Lima, Imprenta del Estado Calle de La Rifa número 56, 1978. s.n.  
 Op. Cit. n. 46.  
 Op. Cit. n. 62.  
 Op. Cit. n. 54.  
 Op. Cit. n. 43.  
 Op. Cit. n. 44.  
 N. del A. La población y habitantes no se unificaron en un solo sustantivo, puesto que no todas las fuentes desglosaban la cantidad de mujeres, niños, obreros, administrativos, etc.

### 2.2.6. Descripción de las oficinas

Las oficinas se organizaron de una forma más o menos estándar en todo el territorio que abarcaron. Poseían un área de máquinas, sector del basural, torta de ripio y área urbana. A medida que las oficinas iban cambiando de dueño y se modernizaban, se añadían a cada uno de estos sectores, edificios o servicios que mejoraban la calidad de vida o la capacidad productiva del emplazamiento.

Si bien en los inicios de las oficinas se contaba con una instalación precaria que escasamente permitía a una familia vivir en la pampa, con el tiempo se comenzaron a exigir e instalar servicios que le dieron más dignidad a los trabajadores y campamentos. La solución habitacional por ejemplo, fue entregada por la administración, que proveyendo casas diferenciadas para los obreros con familia y para los solteros.

En la Ilustración 7 se observan las casas de los obreros casados en Humberstone.

**Ilustración 7.** Casas para obreros casados. Humberstone.



Fuente: Costabal, Soledad. Casas para obreros casados [Fotografía] s.l. [2010].

Se organizaron instituciones de bien público como la escuela. En Humberstone la primera fue la Escuela Pública N°35, de carácter mixto y con el nivel primario completo. Estaba al lado de la pulpería con un pabellón para niños y otro para niñas<sup>85</sup>. Estuvo a cargo de Dina Erraz, directora y profesora proveniente de Arica<sup>86</sup>. Para el año 1938 había 431 alumnos matriculados y 77 retirados<sup>87</sup>. En 1945 la escuela figuró administrativamente en el Departamento de Iquique, comuna de Pozo Almonte. Santa Laura también poseía una instalación educacional correspondiente a la Escuela pública N° 36.

La Ilustración 8 muestra las instalaciones de la ex Escuela Pública N°35 en la actualidad.

**Ilustración 8.** Fotografías actuales de la ex Escuela Pública N° 35



Fuente: Izquierda. Costabal, Soledad. Interior ex Escuela Pública N° 35. s.l. [2010] [Fotografía]. Derecha: De Villa, Antonio. s.n., s.n.l.a [Fotografía].

Las reformas del gobierno de Pedro Aguirre Cerda incidieron fuertemente en la construcción de escuelas en los campamentos y, como es de suponer, la escuela de Humberstone recibió los aportes de estas reformas. Los niños entraban a los 7 años a la escuela y poseían el nivel primario completo, situación que no se repetía en todas las oficinas, por lo que muchos niños, terminados los niveles que podían impartir en su sector de residencia, viajaban a la escuela de Humberstone para terminar la primaria. En la década de los cincuenta la oficina ya contaba con un servicio de bibliotecas.

<sup>85</sup> Op. Cit. n. 43. p. 201.

<sup>86</sup> Op. Cit. n. 44. p. 83.

<sup>87</sup> La siguiente información se extrae de: Op. Cit. 43. p. 210-217.

En la segunda mitad del siglo XX se organizó otra escuela en la oficina llamada “San Mauricio” que se ubicó en las instalaciones que están al lado de la iglesia. Era regida por religiosos Oblatos, al igual el templo. Su dirección estaba a cargo del padre Mauricio Vellette, quien además fundó una cooperativa de ahorros en el lugar. La iglesia fue restaurada y actualmente imparte misa para la Semana del Salitre.

En la Ilustración 9 puede observarse a la izquierda el interior de la iglesia ya restaurada y a la derecha el exterior, en cuyo costado logra vislumbrarse el cartel de la escuela San Mauricio.

**Ilustración 9.** Visión interior y exterior de iglesia de Humberstone.



Fuente: Costabal, Soledad. Visión interior y exterior de iglesia de Humberstone. s.l. [2010] [Fotografía].

Humberstone poseía un servicio hospitalario, cosa poco frecuente en las oficinas salitreras. El año 1951 se amplió el hospital con un pabellón de cirugía, esto evitó que para este tipo de intervenciones se debiese recurrir al Hospital de Beneficencia de Iquique. La atención era gratuita, solo debía mostrarse la tarjeta del trabajador o marido y se podía recibir atención<sup>88</sup>. En ese entonces, el doctor responsable del Grupo Nebraska era el Sr. Octavio Vara.

En cuanto a Santa Laura, el campamento en sí, contaba con la casa de administración que data de 1872, edificio de escritorio administrativo, baños públicos, 150 casas para personal casado y 59 habitaciones para solteros<sup>89</sup>. Unido a esto se

---

<sup>88</sup> Op. Cit. n. 43. p. 218-219.

<sup>89</sup> Op. Cit. n. 47. p. 113.

encontraba el Servicio de Bienestar, que demuestra los avances en legislación laboral para la época, pues era un estamento que se encargaba de que se cumplieran los preceptos vigentes, además atender reclamos y problemas tanto de los trabajadores como de sus familiares. Existía también un Servicio Médico gratuito para los trabajadores y su grupo familiar con entrega de medicinas sin costo, que si bien era bastante básico, se complementaba con el Servicio Médico de Humberstone. A esto se unía la Escuela Pública para la educación de los hijos de los trabajadores y Sub-agencia de la Caja Nacional de Ahorros. En el ámbito de la recreación estaba la Filarmónica para la convivencia social y la cancha de fútbol. En la Ilustración 10 y 11 se observa la oficina en funcionamiento y en su estado actual respectivamente.

**Ilustración 10.** Vista de oficina salitrera Santa Laura en funcionamiento.



Fuente: B. R. Vista de la oficina salitrera Santa Laura. Archivo documental Universidad de Chile. [Fotografía]

---

Este dato tampoco hace mucha lógica con la cantidad de obreros mencionados anteriormente (440), a menos que el hacinamiento haya sido extremo, situación de mejoramiento laboral que en 1926 iba en aumento.



**Ilustración 11.** Vista ex oficina salitrera Santa Laura.



Fuente: Costabal, Soledad. Vista ex oficina salitrera Santa Laura. s.l. [2010] [Fotografía].

La descripción de la pulpería de Santa Laura presenta algunas divergencias entre las referencias que hace de ella la bibliografía, esto puede deberse a la descripción de distintas épocas históricas como a errores de data. Es probable que luego de la gran crisis, cuando el grupo de oficinas adquiridas por COSATAN pasaron a ser el Grupo Nebraska, hayan unificado ciertas actividades por tener una misma administración, como las relacionadas con la pulpería. En este caso, como el conjunto giraba en torno a Humberstone no es extraño que, por ejemplo, la panificación se haya centralizado en dicha oficina. De todas formas, es necesario mostrar los testimonios en torno a este comercio para evidenciar el por qué de las divergencias.

Por un lado, la Postulación de las Oficinas del 2005<sup>90</sup> dice que la pulpería de Santa Laura era abastecida por la de Humberstone, al igual que lo hacía con Cala-Cala:

A las 5 de la mañana, la pulpería abre para atender a la población minera, pues a las 6 corren apurados los calicheros a sus faenas. En Humberstone, 15 empaquetadores se afanan, porque, además, atienden las oficinas de Cala-Cala y Santa Laura.

Luego en la Parte II del Expediente de la Segunda Etapa de Intervenciones<sup>91</sup>, se hace una descripción del campamento Santa Laura, donde dice:

---

<sup>90</sup> Op. Cit. n. 40. p.76.

<sup>91</sup> Op. Cit. n. 43. p.76.



La pulpería tiene tienda, almacén de provisiones, depósito de licores y bebidas alcohólicas y carnicería. **No tiene panadería.** En el almacén de provisiones sólo hay una pequeña existencia de mercadería que no vale la pena considerar. Las ventas mensuales de esa pulpería, alcanzan más o menos \$100.000.00.

Se hace ver en la descripción de la pulpería de Humberstone que:

en la panadería se suman 29 quintales diarios, para el comercio de Humberstone y de los campamentos Santa Laura y Cala-Cala y que en la carnicería se expendía buey diariamente y de esta se manda una parte al campamento "Santa Laura"<sup>92</sup>

Pero también se encuentran otros documentos que mostrarían lo contrario. En la Parte I del Expediente<sup>93</sup> se dice sobre la pulpería de Santa Laura que:

Se administraba por parte de la empresa, y disponía de las secciones de Tienda de géneros, abarrotes en general, panadería con dos hornos, carnicería, y carbonera. El comercio era libre, pero muy limitada la venta de cervezas y licores.

Más adelante, en el mismo expediente, se cita un documento, específicamente una denuncia laboral, de la Junta Local del Salitre que dice:

Iquique, marzo 30 de 1926

Tengo el agrado de referirme al oficio de US. N° 376 y a mi J.L.S. N° 360, referente a denuncias hechos a esa intendencia por el comando del Regimiento de Carabineros N°1 sobre trabajo nocturno en las siguientes oficinas:

Santa Laura, La Palma, Constancia y Cala-Cala.-

En posesión hoy de los antecedentes al respecto solicitados por esta Junta Local Salitrera, me es grato transcribirlos a US. en contestación al oficio a que hago referencia.

Los señores Buchanan y Jones Cía., en representación de las oficinas "Santa Laura" y "La Palma", me comunican lo siguiente:

Decreto-Ley N° 24

Oficina Santa Laura.- Después de hacer las averiguaciones del caso con nuestro jefe de pulpería, resulta que los carabineros vinieron a la oficina en la noche en cuestión entre las horas 4 y 5 de la mañana y dijeron al sereno que

---

<sup>92</sup> Op. Cit. p. 143.

N. del A. Estos fragmentos son extraídos de AIT, Junta calificadora de patentes, vol.1, 1937.

<sup>93</sup> Op. Cit. n. 44. p. 113.

los llevara a la panadería, donde se encontraron al panadero ocupado en la preparación de la levadura.

Hemos dado las instrucciones para que bajo ningún motivo se trabaje en la panadería entre las 9 p.m. y las 8 a.m. evitando de esta manera que se viole la ley<sup>94</sup>.

Es probable entonces, que luego de la unificación del Grupo Nebraska, algunas tareas se hayan capitalizado en la pulpería de Humberstone y desde ésta se haya dado provisión a las otras oficinas del grupo, situación que al tener diferentes dueños no podía realizarse por ser independientes cada uno de los campamentos. En la Ilustración 12 se observa la pulpería de la oficina La Palma.

**Ilustración 12.** Pulpería de oficina La Palma.



Fuente: Pulpería de la oficina salitrera La Palma. En: JOFRÉ, A. Vistas de Iquique y la Provincia de Tarapacá. Iquique, s.n., 1987. 96p.

En la Ilustración 13 se observa el exterior e interior de la pulpería de Humberstone en la actualidad.

---

<sup>94</sup> Op. Cit. n. 43. p. 115-116.

N. del A. Extraído de AIT, Junta Local Salitre, vol. 19, 1926.

**Ilustración 13.** Pulpería de ex oficina salitrera Humberstone.



**Fuente:** Costabal, Soledad. Pulpería de ex oficina salitrera Humberstone. s.l. [2010] [Fotografía].

Santa Laura, hoy en día constituye principalmente un vestigio de lo que fue el sector industrial de la oficina, pues del administrativo y residencial queda muy poco o no existe: puede observarse la casa de administración y algunas instalaciones de servicios como el policlínico. En relación a la descripción del sector industrial de Santa Laura, se contaba hacia el año 1926 con el establecimiento de beneficio con 4 acendraderas primarias tipo Blake-Marsden, 1 chancadora secundaria de 48", 1 correa transportadora de material acendrado hacia los cachuchos, 18 cachuchos, 90 bateas, 1 compresora de aire para abastecer a las perforadoras en la pampa, Casa de Yodo equipada con 3 estanques para el cortado e instalaciones anexas. La planta de fuerza eléctrica contaba con 3 motores semi-diesel de 145 hp c/u acoplados a 3 generadores eléctricos Crampton de 82 KW y 6 bombas impulsoras de fluidos para diferentes usos<sup>95</sup>.

En la Ilustración 14 se muestra parte del sector industrial de la oficina en la actualidad, destacando a la izquierda la planta de lixiviación y a la derecha parte de lo que fue la correa transportadora y el establecimiento de beneficio.

---

<sup>95</sup> Op. Cit. n. 44. p. 112-113.

**Ilustración 14.** Vista parcial del sector industrial de ex oficina salitrera Santa Laura.

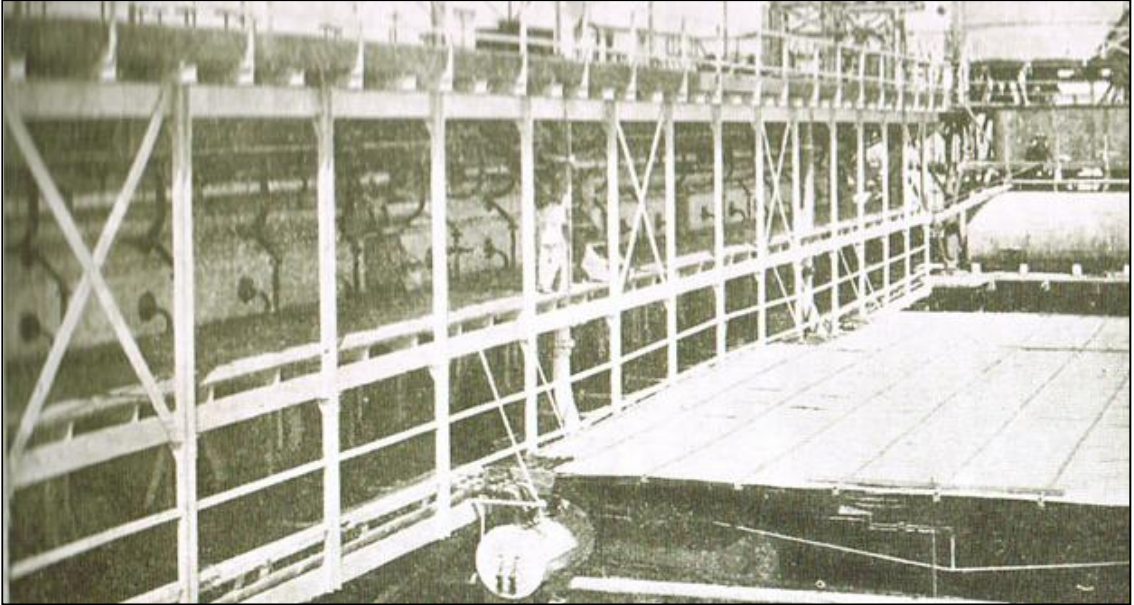


Fuente: Costabal, Soledad. Vista sector industrial Santa Laura en la actualidad. s.l. [2010] [Fotografía].

En el caso de la ex oficina Humberstone, no se cuenta con muchos vestigios del sector industrial, a diferencia del residencial que está en un buen estado de conservación. En las Ilustraciones 15 y 16 puede parte de la maquinaria de la oficina salitrera La Palma.

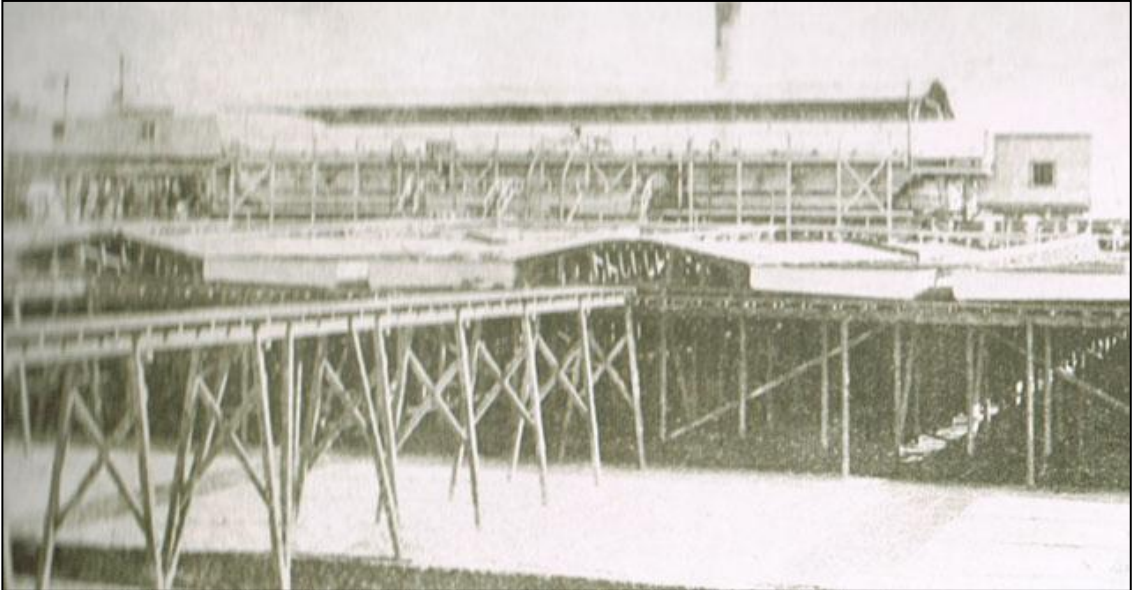


**Ilustración 15.** Cachuchos en Oficina salitrera La Palma.



Fuente: Cachuchos en Oficina salitrera “La Palma”. En: VÁSQUEZ, Juan “et all”. Fotografía en Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p. 17. [Fotografía].

**Ilustración 16.** Vista General de la Máquina de la Oficina La Palma.



Fuente: Vista General de la Máquina de la Oficina “La Palma”. En: VÁSQUEZ, Juan “et all”. Fotografía en Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p. 17.

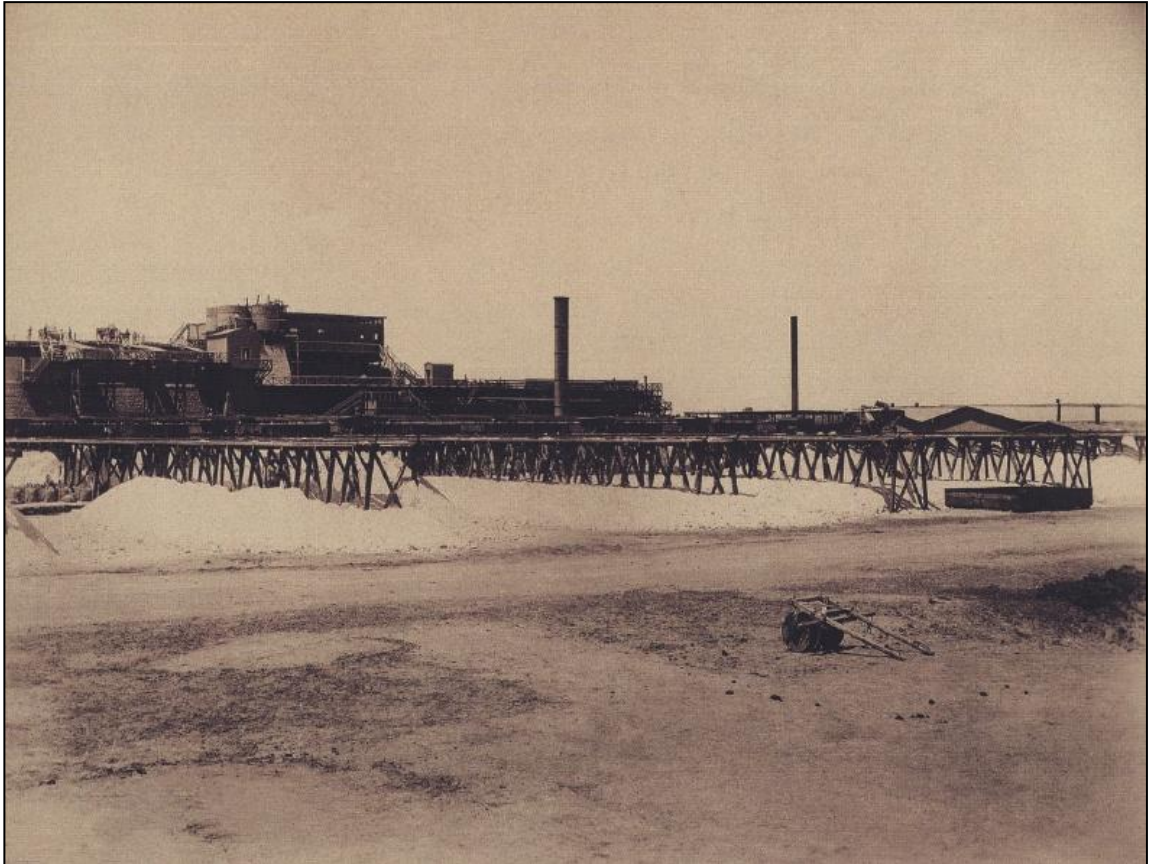
La Ilustración 17 y 18 muestran vistas generales de la oficina cuando era La Palma y estaba en funcionamiento.

**Ilustración 17.** Oficina La Palma. Pulpería y casas de trabajadores.



Fuente: Oficina La Palma. Pulpería y casas de trabajadores. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. 156 p. [Fotografía].

**Ilustración 18.** Oficina La Palma. Vista general



Fuente: Oficina La Palma. Vista jeneral. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. 156 p. [Fotografía].

En la Ilustración 19 puede observarse la casa de la administración de La Palma. Esta construcción se mantuvo luego de la reestructuración realizada por COSATAN y es la que hoy se encuentra en la ex oficina Humberstone.



**Ilustración 19.** Reunión en casa de la Administración, en Oficina La Palma.



Fuente: Reunión en casa de la Administración, en Oficina La Palma. 1896. En: VÁSQUEZ, “et all”. Fotografía en Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p. 17. [Fotografía].

Algunos de los edificios que hoy se observan en Humberstone datan de la época de La Palma, otros, principalmente los de servicios y comodidades, se erigieron con la remodelación de la oficina bajo la propiedad de COSATAN. En ese momento la Administración de la compañía se preocupó de procurar el servicio de aguateros y de electricidad financiándolos con sus fondos.

Cuando la oficina pasó a ser Santiago Humberstone, los trabajadores podían hacer uso de las instalaciones y actividades de la oficina para recrearse en su tiempo libre. Entre ellas se podía encontrar: la piscina donde se arrendaban los implementos como trajes de baño y cuya construcción estuvo a cargo del ingeniero Berty Humberstone, hijo de Santiago Humberstone; las canchas de football, siendo uno de los deportes más populares; el boxeo, practicado en el gimnasio en Humberstone y que incluso tenía un campeonato llamado “La Copa Humbestone” en la que participaban los equipos de cada una de las oficinas; la cancha de basketball, deporte que también convocaba campeonatos de los cuales la selección Santiago Humberstone resultó



numerosas veces campeón; tiro al blanco; competencias o match de tenis, deporte más sectorizado practicándolo los empleados de mayor rango<sup>96</sup>.

La actividad deportiva era agrupada en Cosalitre y las definiciones de las competencias normalmente eran celebradas en Humberstone. La Ilustración 20 muestra la piscina de la oficina en la actualidad.

**Ilustración 20.** Vista actual de la piscina de ex oficina Santiago Humberstone.



Fuente: Costabal, Soledad. Vista actual de la piscina de la ex oficina salitrera Santiago Humberstone. s.l. [2010] [Fotografía].

El hotel de la oficina recibía a los visitantes, algunos de los cuales fueron cantantes y actores nacionales e internacionales, pero sus salones también funcionaron como locales para realizar bailes a los que se podía acceder a través de una cuota de incorporación. La Ilustración 21 muestra el exterior e interior del hotel en la actualidad.

---

<sup>96</sup> Op. Cit. n. 43. p. 193.

**Ilustración 21.** Vista exterior del hotel y uno de sus salones.



Fuente: Costabal, Soledad. Vista exterior del hotel y de uno de sus salones. s.l. [2010] [Fotografía].

La oficina desde 1934<sup>97</sup> contaba con el teatro, que puede apreciarse actualmente en la plaza de la oficina. En este edificio el año 1936 se inauguró el cine sonoro, lo que erigió a Humberstone como la oficina más moderna de la región<sup>98</sup>. La pulpería, también se remodeló el mismo año<sup>99</sup>, los otros edificios públicos que rodean la plaza fueron construidos principalmente entre 1934 y 1936<sup>100</sup>.

La Ilustración 22 muestra el teatro de la ex oficina Humberstone en la actualidad.

**Ilustración 22.** Vista exterior e interior del teatro de la ex oficina Humberstone.



Fuente: Costabal, Soledad. Vista exterior e interior del teatro de la ex oficina Humberstone. s.l. [2010] [Fotografía].

---

<sup>97</sup> Op. Cit. n. 20. p. 7.

<sup>98</sup> Op. Cit. n. 43. p. 226.

<sup>99</sup> Op. Cit. n. 44. p. 83.

<sup>100</sup> Op. Cit. n. 20. p. 7.

Los habitantes de la oficina no sólo se distraían dentro de la oficina, sino que iban a las piscinas de los donques, pozos frente a Cala-Cala, que les permitían disfrutar del poco verdor que provee la Pampa del Tamarugal. En el caso de los obreros, principalmente solteros, acudían a Pozo Almonte o a Huara -pueblos de servicios- a beber y acceder a la prostitución.

Los obreros de Humberstone organizaron una radio de la oficina llamada “Radio Difusora Santiago Humberstone” dependiente del Departamento de Bienestar Social. Poseía un cariz experimental dentro del Grupo Nebraska, transmitía por alto parlante en la plaza de la oficina y originaba su señal en el mismo campamento. Las transmisiones llegaban a Santa Laura y Cala Cala escuchándose música de la época, antecedentes de la ley y reglamentos de la empresa<sup>101</sup>. Hoy en día se intenta ambientar las instalaciones de la ex oficina con esa música.

Luego de la reapertura se vio el esplendor del salitre. Los trabajadores eran bien tratados y remunerados, se les fomentaba el deporte y la recreación, sobre todo en Humberstone, donde se contaba con las instalaciones necesarias para realizar actividades deportivas y recreativas. Con la reestructuración aparecieron las comodidades de la oficina, como el edificio del mercado, el hospital, el teatro, el hotel, la escuela, piscina, iglesia, pulpería, canchas deportivas, energía eléctrica y agua potable, entre otras<sup>102</sup>. Este es el momento en que Humberstone se destaca por sus edificaciones que recibían a grandes artistas, convirtiéndose en un ejemplo de la inversión pública y la era dorada del salitre para los trabajadores, cuando paradójicamente la venta del mineral cada vez iba más a la baja.

---

<sup>101</sup> Op. Cit. n. 43. p. 225.

<sup>102</sup> Op. Cit. n. 44. p. 82.

### 2.2.6.1. Abastecimiento

Las oficinas, por estar en medio del desierto y normalmente alejadas de las ciudades abastecedoras, debían generar un sistema a través del cual los trabajadores y habitantes pudiesen conseguir lo mínimo para subsistir. Para ello, las empresas y compañías dueñas de los asentamientos erigieron todo un aparataje arquitectónico y administrativo. En cuanto a la comida y los bienes básicos, existía una pulpería; los problemas médicos eran atendidos en pequeños consultorios, a menos que tuviesen un grado de complejidad mayor que obligase a trasladar al enfermo a una oficina que tuviese un hospital o a la ciudad más cercana. Para adquirir en el lugar los productos, enseres, víveres, ropa, entre otros, se usó por muchos años un sistema de fichas que los obreros recibían como pago a su trabajo y luego entregaban en las pulperías. De esta manera, los trabajadores no veían dinero real, sino que nominal y las empresas, a la larga, no invertían en salarios porque las fichas entregadas de sueldo eran gastadas en los mismos establecimientos de la oficina. Esto fue causando susceptibilidades, por lo que el cambio de la ficha al dinero se convirtió en una de las principales proclamas de las manifestaciones de fines del siglo XIX y principios del XX. La Palma funcionó con fichas hasta que pasó a la administración de COSATAN, es en ese momento cuando el pago comenzó a realizarse con dinero gracias a uno de los avances logrados bajo el gobierno de Alessandri que anuló el pago con fichas en las oficinas. La Ilustración 23 muestra las fichas de las oficinas salitreras.

**Ilustración 23.** Fichas de oficinas salitreras



Fuente: Fotografías en [albumdeldesierto.cl](http://albumdeldesierto.cl) y [fichasalitrera.cl](http://fichasalitrera.cl).

En relación a las necesidades de la maquinaria de la oficina y muchas veces de los ferrocarriles asociados, existían maestranzas que reparaban y/o fabricaban piezas. En caso de que las maestranzas no dieran abasto, se pedían las piezas al extranjero lo que claramente era un inconveniente porque representaba un retraso en las faenas. En el Grupo Nebraska existía una maestraza para mantener las herramientas y maquinarias de las oficinas del sector, en ella trabajaban cerca de 800 hombres que venían de Humberstone, Santa Laura, Peña Chica y Kerima<sup>103</sup>.

El agua para ambas oficinas se extraía de napas subterráneas del sector de la Pampa del Tamarugal, con un pique cercano a Pozo Almonte llamado Donkey, que se operaba con un motor semi-diesel de 20 HP, con alternancia a un motor vapor Tangy de 20 HP<sup>104</sup>, pero este daba agua salada. Además se traía agua dulce desde los valles, principalmente desde Pica.

Todo lo que entraba y salía de las oficinas se transportaba en un principio por mulares; en la misma época las carretas fueron importantísimas para el traslado, por ejemplo, de caliche dentro de la oficina. Cuando el ferrocarril se convirtió en un medio de transporte para las oficinas, las carretas se mantuvieron para uso interno. Más adelante se introdujeron vehículos motorizados con dicho fin y también para el uso de las nuevas soluciones viales.

### **2.2.6.2. Conectividad**

En un principio el salitre de las oficinas Humberstone y Santa Laura se transportaba a lomo de mulas. Este sistema poco a poco no fue capaz de dar abasto con las exigencias que la producción del nitrato requería, además de ser muy caro por el gasto de agua y comida para los animales en el desierto. Aún así, los caminos fueron usados por mulares y caballares incluso hasta la década de 1930. Las carretas también eran

---

<sup>103</sup> STEENHUIS, Aafke. La travesía del salitre chileno. De la pampa a la tierra holandesa. LOM Ediciones. 1º Edición, Santiago, 2007. P.33.

<sup>104</sup> Op. Cit. n. 46. p. 12.



usadas en el interior de la oficina o para el transporte de materiales pesados. La Ilustración 24 muestra esta práctica en la oficina Primitiva.

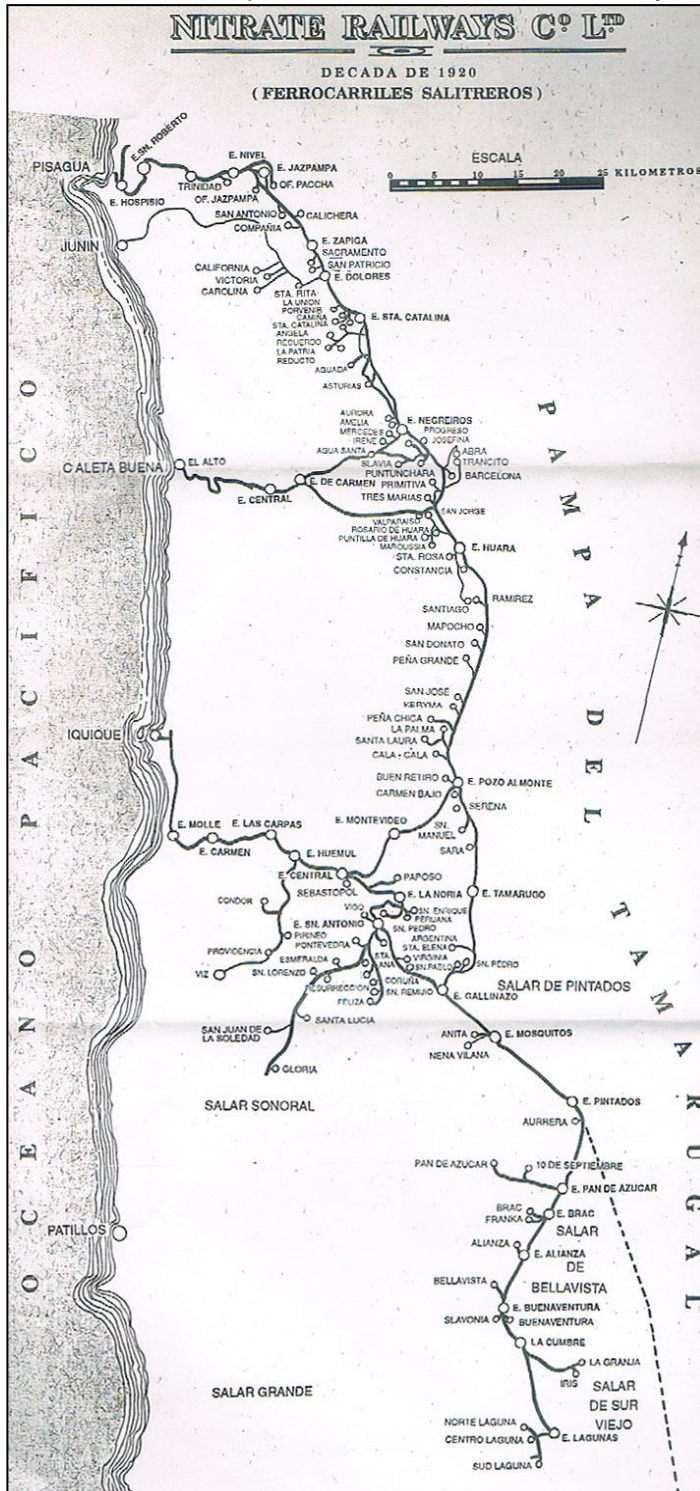
**Ilustración 24.** Uso de carretas en las faenas salitreras.



Fuente: Oficina Primitiva. Calicheras. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. 156 p.

Cuando a finales del siglo XIX los mulares no pudieron atender toda la demanda, el Gobierno del Perú consideró necesario emprender iniciativas guiadas a la construcción de un ferrocarril para la zona de Tarapacá que pudiese transportar la creciente producción de las oficinas. De esta forma, el transporte ferrocarrilero administrado en un principio por los hermanos Montero en Perú y luego por la *The Nitrate Railways Co.* alcanzó con sus troncales a las oficinas Humberstone y Santa Laura a través de las líneas del tramo Iquique a La Noria y La Noria a Negreiros entre los años 1869 y 1874. Las oficinas debieron hacer ramales que se conectaran con la vía principal para poder cargar el nitrato y ser transportado a puerto. En la Ilustración 25, puede verse el mapa del sector según la referencia del trazado ferroviario de *The Nitrate Railways Co.*

Ilustración 25. Mapa de líneas de *The Nitrate Railways Co. Ltd.* hacia 1920



Fuente: Plano de la red de la *Nitrate Railways*. Colección personal de Ian Thomson.

Más adelante, cuando Tarapacá pasó a manos chilenas, el Estado notó que los ferrocarriles privados poseían el monopolio del transporte debiendo pagar las oficinas los precios que ellos estipularan. Por esto, se gestionó la construcción de un tren con intereses estatales para los sectores que cubría la *The Nitrate Railways*, correspondientes al tramo de Iquique a Pintados. Este ferrocarril alcanzó también las oficinas Humberstone y Santa Laura en su Línea Norte pues poseía estaciones en Nebraska y en Pissis. El nuevo ferrocarril comenzó a funcionar en 1936, lo que en cierta forma constituyó un fracaso, pues el transporte de salitre cada vez era menor y los intereses privados ante esta baja y la irrupción del Estado en el transporte, fueron disminuyendo hasta terminar vendiendo sus líneas al Gobierno de Chile.

Internamente las oficinas también contaban con rieles ferrocarrileros cuya principal función era el traslado desde las canchas de extracción de caliche a la planta de tratamiento. En 1925 Santa Laura disponía de 10 km de vía férrea para el transporte de caliche desde la pampa a la planta de beneficio, 3 locomotoras a vapor de 10 toneladas, 80 carros calicheros y un camión Ford utilizado para el transporte dentro de la planta<sup>105</sup>. Humberstone, por su parte, transportaba el caliche desde la pampa a través de 12 km de línea férrea, 3 locomotoras marca “North British” de 20 toneladas, 1 locomotora eléctrica movida por energía de motores diesel, 145 carros calicheros y 10 carretas con dotación de 60 mulas<sup>106</sup>. Adicionalmente ambas oficinas poseían ramales que las conectaban con la estación Pozo Almonte y Nebraska<sup>107</sup>. La Ilustración 26 muestra la estación Pozo Almonte. En la Ilustración 27 puede observarse referencialmente el tipo de carros, líneas férreas y carretas de mulas que poseían las oficinas para su transporte interno.

---

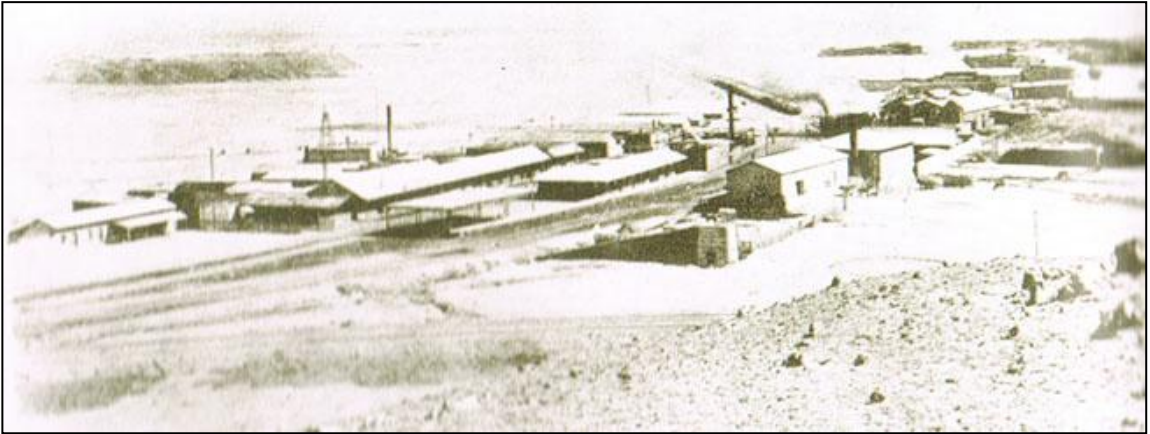
<sup>105</sup> Op. Cit. n. 46. p. 112.

<sup>106</sup> VALENZUELA, Juvenal. Álbum Zona Norte de Chile. Informaciones... Tacna-Tarapacá-Antofagasta-Atacama-Coquimbo. Santiago, Imprenta Universidad de Chile, 1927. 198p.

<sup>107</sup> Op. Cit. n. 44. p. 95.



**Ilustración 26.** Estación Ferroviaria Pozo Almonte.



Fuente: Estación Ferroviaria Pozo Almonte. En: VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.23. [Fotografía].

**Ilustración 27.** Cargamento de caliche en la pampa para ser llevado a la oficina.



Fuente: **Izquierda:** Obreros del salitre a caballo, c.1900. Un tren en marcha con sus vagones llenos de caliche. Archivo fotográfico, Aa20-34. Museo Histórico Nacional. [Fotografía].

**Derecha:** Descarga de caliche, 1915. Vagones de carga son repletados de caliche traído por obreros en carretas. Archivo fotográfico, Aa20-22. Museo Histórico Nacional. [Fotografía].

Respecto a las tarifas de *The Nitrate Railways Co.* se puede decir que hacia 1886, en la oficina La Palma se pagaba el flete por quintal español de carga a 9.75000 peniques, precio medianamente estándar para el sistema tarifario por distancias, que en el caso de ésta oficina corresponde a 48,06 millas hasta el puerto<sup>108</sup>. Esto hace suponer que la tarifa para Santa Laura era la misma dado que gran parte del Cantón la Peña era igual la misma considerando su distancia de Iquique.

<sup>108</sup> Op. Cit. n. 46. p. 75.

Todas las oficinas contaban con casas de embarque en el puerto de distribución, éstas se preocupaban de recibir el salitre y luego de exportarlo, por ejemplo, La Palma hacia 1908 era representada en puerto por Inglis, Lomax y Ca., quienes se encargaban del embarque. Para 1913 era la casa embarcadora Buchanan, Jones y Ca<sup>109</sup>.

De esta manera, las oficinas fueron capaces de abastecer la demanda de salitre que el comercio exterior exigía. En el año 1949 se comenzó a invertir en caminos para el fomento de la movilización en automóviles y camiones<sup>110</sup> haciendo que comenzara a ser más rentable este tipo de transporte. Aún así, en relación a la civilización del salitre, los adelantos camineros ayudaron más al transporte de gente -al igual que el cabotaje en su tiempo- que los trenes. Los medios motorizados que poseían las oficinas eran principalmente para transporte de personal y hacer diligencias en la región.

### **2.2.7. Movimientos Sociales en las oficinas**

La pampa salitrera fue escenario de una serie de movilizaciones sociales y no pocas matanzas producto de las mismas. Los pampinos a su vez fueron actores principales en una de las huelgas y matanzas más simbólicas y numerosas perpetradas en Chile, la de la escuela Santa María de Iquique en 1907. Estos movimientos, si bien podían partir por un solo gremio, ferrocarrilero, portuario, salitrero, etc., los otros se plegaban en pos de las reivindicaciones sociales exigidas. La movilidad geográfica que las oficinas permitían a sus trabajadores, hizo que hubiesen personajes conocedores de las realidades del interior y de la costa en diferentes partes del territorio. Por otro lado, el puerto de Iquique cobró importancia a nivel mundial, llegando a él personas de los lugares más variados del mundo, quienes traían parte del acervo cultural que se desarrollaba en otras latitudes. Así se recibió en Chile la noticia del éxito que para entonces tenían los pensamientos sociales y políticos que evolucionaron en Europa, lo que le dio más fuerza a los movimientos sociales de la época, razón por la cual el norte

---

<sup>109</sup> Op. Cit. n. 44. p. 78.

<sup>110</sup> Op. Cit. n. 43. p. 223.

salitrero se convirtió en la cuna de los cambios sociales y laborales que sucedieron en Chile.

Humberstone y Santa Laura participaron en muchas manifestaciones, incluida la de 1907, pero la efervescencia no se acalló en ese momento, se mantuvo por diversos motivos y se crearon organizaciones sociales en pos de defender a los obreros y a los pobladores. Las mujeres de la pampa fueron piezas importantes dentro de las reivindicaciones, reclamando por ejemplo, el alza de los costos de los productos de la pulpería o poder comprobar los pesos de las cosas que compraban. En 1940 Eduardo Frei, representante de la falange, visitó Humberstone y participó en las actividades de la oficina, en esa misma visita se constituyó el núcleo de la Falange Femenina.

En 1946 se registró una protesta en varias oficinas del Cantón por el despido de un ex dirigente sindical, Carlos Cofré Castillo. Estas huelgas al ser consideradas como ilegales, trataron de ser sofocadas con la amenaza de cancelar la personería jurídica de sus sindicatos industriales, luego de ello designarían una persona para que liquidara los bienes de los sindicatos disueltos. El 22 de enero de 1946 se declaró zona de emergencia a la Provincia por las huelgas ilegales motivadas por los bajos sueldos de los trabajadores<sup>111</sup>.

#### **2.2.8. Situación post-cierre**

Luego del cierre definitivo de las oficinas salitreras de COSATAN, los pampinos debieron buscar donde vivir, pero esta vez de forma permanente pues la pampa no volvería a darles trabajo. Muchos de ellos optaron por el puerto de Iquique, radicándose en los barrios pobres de los alrededores.

Como se señaló anteriormente, en el año 1961 las oficinas del Grupo Nebraska fueron rematadas en subasta pública siendo adquiridas por don Isidoro Andía Luza cuyo fin era desarmarlas y venderlas como partes y piezas de chatarra. Este

---

<sup>111</sup> Op. Cit. p. 231.

propietario no pudo cumplir el contrato de compraventa, por lo que la Sociedad Liquidadora y la Caja de Previsión nombraron un interventor que liquidó, por mandato judicial, materiales de demolición de las instalaciones industriales, de los edificios y viviendas, por el valor del saldo adeudado, quedando finalmente Andía como el propietario de los restos de las oficinas. Aún así, él siguió vendiendo materiales de demolición hasta 1970, cuando se confirió a Santa Laura y Humberstone la calidad de Monumento Histórico<sup>112</sup>. El mismo año el diario “El Tarapacá” habló sobre la determinación de crear un museo del salitre en Santa Laura<sup>113</sup>:

El Tarapacá, jueves 29 enero 1970

Portada

Quedó acordada su creación

Museo del Salitre: Santa Laura Museo Nacional

Está resuelta en Iquique la creación del “Museo del Salitre Santa Laura” que quedará ubicado en la ex oficina salitrera del mismo nombre, la que será debidamente restaurada para este objeto, según el proyecto en cuestión, que está impulsando desde hace aproximadamente un año el senador Juan de Dios Carmona.

... Para lograr el objetivo anterior se dio el primer paso... declarar monumentos nacionales la ex oficina salitrera Santa Laura y parte de la de Humberstone. Esto permitirá que lo que queda de sus instalaciones no sea desmantelado y por el contrario se procederá a su restauración total...

En el Museo del Salitre se revivirá la historia de la época de oro que vivió esta región... Allí se recopilará toda la existencia de este pueblo desde el instante que se descubrieron los yacimientos salitreros hasta que empezó su decadencia con la aparición del sintético.

Si bien se esbozó en los setentas la elaboración de un museo que reflejara la era salitrera, luego de cuarenta años, se observa que en la casa de administración de Santa Laura hay exposiciones sin un esbozo museístico y en Humberstone algunas muestras un poco más ordenadas. Es entendible que la situación posterior de dicha década haya retrasado la planificación del entonces Monumento Nacional, pero si consideramos un periodo de trabajo desde los noventa en adelante, ya se cumplen veintiún años en donde el desarrollo del proyecto, si bien ha mejorado, deja bastante que desear.

---

<sup>112</sup> Op. Cit. n. 54.

<sup>113</sup> Op. Cit. n. 44. p.88.

En la década de los ochenta se comenzó a trabajar en pos de la valoración patrimonial de las oficinas, abriéndose al turismo local y a los antiguos habitantes de la pampa. El hermano del dueño, Óscar Andía, era el cuidador de las ruinas y un pampino, por lo que dejaba que otros coterráneos del Centro Hijos de Nebraska se reunieran en Humberstone con el fin de celebrar la Semana del Salitre. El Comité del Salitre, presidido en ese entonces por Luis Taboada, comenzó con la idea de esta semana de conmemoración, realizándose la primera en 1981<sup>114</sup> bajo el lema “que la pampa nunca muera”. Esta actividad influyó en los posteriores nombramientos, sobre todo en el de UNESCO, ya que evidenció una cultura que trascendía la oficina y la temporalidad, además de considerar las costumbres que en ella se expresan.

En un principio, la Semana del Salitre se realizaba en todas las oficinas, los pampinos volvían a las salitreras donde nacieron, vivieron y/o trabajaron, quedándose algunas noches ahí, pero la incomodidad que actualmente representan las instalaciones salitreras de gran parte del norte, hizo que se escogiera Humberstone como lugar estable para la celebración. Esta ex oficina es una de las que ofrece más comodidades, pues es cercana a Iquique y está bien conservada y equipada. Estas cualidades la convirtieron en el centro de reunión anual, además de motivar la gestión del uso del tren para asistir a la Semana del Salitre desde el puerto.

La celebración reafirmó la idea de que se hiciera un museo *in situ*, llevando a que muchos pampinos comenzaran a donar objetos epocales para implementarlo, ellos quedarían a cargo de la Corporación Museo del Salitre, CMS, que determinaría su destino. Ésta es una entidad privada sin fines de lucro e integrada por representantes de instituciones públicas y privadas, creada por la iniciativa de pampinos y autoridades regionales el 23 de noviembre de 1997 y presidida por Sergio Bitar. Muchas de esas donaciones y otras cosas rescatadas de las tortas de desecho, pueden verse hoy día en las oficinas. Actualmente la organización de la Semana del Salitre está a cargo de la Municipalidad de Pozo Almonte y de CMS.

---

<sup>114</sup> Op. Cit. n. 44. p. 79.

En 1995, Isidoro Andía se declaró en quiebra, por lo que el Síndico de Quiebras asumió la administración de Humberstone y Santa Laura. El año 2001 se entregó a CMS la concesión de ambas oficinas salitreras por 30 años, a través de un decreto que firmó el Ministerio de Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales. En enero del 2002, el Síndico de Quiebras las remató y fueron adquiridas por dicha corporación gracias a la colaboración de la Minera Doña Inés de Collahuasi y SOQUIMICH<sup>115</sup>. Desde ese momento se convirtió en propietaria, lo que significa asumir la administración de los recintos siguiendo los lineamientos establecidos por el CMN y UNESCO con el fin de desarrollar una política sistemática orientada a la puesta en valor del bien a favor de la comunidad<sup>116</sup>.

Dados los constantes saqueos de los vestigios de las oficinas -entre ellos el robo de unas vigas estructurales de la máquina de elaboración de Santa Laura en 1999 poniendo en riesgo de colapso la edificación- entre el 2002 y el 2003 se realizaron las gestiones para la materialización del proyecto de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas para consolidación estructural de la planta de lixiviación de Santa Laura<sup>117</sup>. La iniciativa se realizó a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (F.N.D.R) del Gobierno Regional de Tarapacá, con el nombre de proyecto “Recuperación de la planta de lixiviación de la Oficina Salitrera Santa Laura” cuya gestión técnica fue encargada a la Dirección Regional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y al Departamento de Patrimonio Arquitectónico de la misma institución. La Ilustración 28 muestra la planta de lixiviación en su estado actual.

---

<sup>115</sup> Op. Cit. n. 40. p. 72.

<sup>116</sup> Op. Cit. n. 20. p. 23.

<sup>117</sup> La siguiente información ha sido extraída de:  
Op. Cit. n. 40.

**Ilustración 28.** Vistas de planta de lixiviación de ex oficina salitrera Santa Laura.



Fuente: Costabal, Soledad. Vistas de planta de lixiviación oficina Santa Laura. s.l. [2010] [Fotografía].

Hoy en día existe personal que cuida las instalaciones y se instaló un cercado alrededor de todo el sector protegido. En el caso de Santa Laura la supervisión y asignación del personal de mantenimiento y cuidado, se realiza en conjunto con la Municipalidad de Pozo Almonte. Toda actividad organizada en dicha oficina se coordina directamente con la Municipalidad.

En Santa Laura es posible identificar un ordenamiento lógico del proceso industrial del salitre:

En el sector de las faenas extractivas ya no existen los rieles y carros ni las dos locomotoras, todos fueron retirados. En la molienda hay algunos buzones y chancadoras de la molienda primaria. La máquina de elaboración comprende una doble batería de ocho cachuchos de lixiviación en cada corrida, montados sobre un andamiaje de pilares y vigas de pino oregón de gran escuadría. A este proceso le faltan las criolinas y los serpentines de los cachuchos y los carros ripieros. Están de pie la chimenea y parte de los fogones que calentaban las calderas. Han sido removidas las bateas de cristalización de fierro, sostenidas por una andamiada similar a la que sostiene los cachuchos. En la Casa de Yodo, sólo quedan elementos en mal estado: los restos de bateas, bombas, retortas y de los anillos de cerámica de sublimación, apenas permiten una reconstrucción del proceso. La casa de fuerza (grupo electrógeno), de compresión, de máquinas (locomotoras), y la que cobija la maestranza, están vacías. Del corral y de sus actividades sólo quedan los recintos vacíos, como la herrería y la talabartería, una carreta cisterna y una carreta calichera. El espacio urbano de la oficina ha sido particularmente castigado por el abandono y la demolición... las planchas de fierro que armaban la piscina han sido retiradas; sólo queda la cancha de

tenis, curiosamente en buen estado... Santa Laura es la única salitrera que conserva los cachuchos de lixiviación en pie, hecho que representa un inapreciable testimonio histórico<sup>118</sup>.

En el caso de Humberstone el saqueo no ha afectado tanto el campamento pues siempre ha tenido mayor resguardo, no puede decirse lo mismo de las tortas que son fuente de muchos vestigios de la época. De todas formas, esta oficina ha tenido una historia paralela a Santa Laura que ha permitido su restauración parcial. El año 2001 el área dramática de TVN, con Vicente Sabatini a la cabeza, situó en la oficina una telenovela llamada Pampa Ilusión, para ello debieron colaborar con la restauración de gran parte de las instalaciones y del inmueble. Más adelante, el año 2004 se inauguraron las obras de restauración del hotel de Humberstone y de las obras de consolidación de la planta de lixiviación de Santa Laura. En febrero del 2005 se comenzaron las obras de restauración del mercado de Humberstone<sup>119</sup>.

En enero de 2004 las oficinas ingresaron en UNESCO con el Plan de Manejo de las Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura creado en conjunto con el Consejo de Monumentos Nacionales, Corporación Museo del Salitre y Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Fueron declaradas Monumento de la Humanidad el año 2005. Este nombramiento fue, “no tanto por la ruina misma, su valor arquitectónico o paisajístico, es decir por su patrimonio tangible, sino por la sociedad que habitó el desierto y cuyo testimonio vivo son los centros pampinos... fue en definitiva gracias al patrimonio intangible, a la cultura pampina, su *ethos y pathos*”<sup>120</sup>.

El estado de ambas ex oficinas hoy es complementario, pues por un lado, Humberstone conserva principalmente el área del campamento, las casas y servicios, y por otro, Santa Laura mantiene gran parte del sector industrial. Como ya se ha mencionado, la estructura de una oficina contaba con estas dos áreas más la torta de ripios, por lo que ambas salitreras, en conjunto, son capaces de proyectar y ayudar a entender la vida en una oficina en su época productiva, cuando su maquinaria estaba

---

<sup>118</sup> Op. Cit. n. 54.

<sup>119</sup> Op. Cit. n. 40. p. 17.

<sup>120</sup> Op. Cit. n. 44. p. 90-91.



en funcionamiento y cuando sus trabajadores residían en la pampa. Por lo tanto, al rescatarlas no pueden separarse, lo que ha sido entendido tanto por los estamentos patrimoniales chilenos como por UNESCO. Lamentablemente esta integración no se ha extendido en relación a toda la red industrial, a pesar de que en los dos monumentos pueden observarse, por ejemplo, vestigios de su interacción con el tren como lo muestra la Ilustración 29.

**Ilustración 29.** Vista de vestigios de líneas férreas en ex oficinas Santa Laura y Humberstone



Fuente: Izquierda: Costabal, Soledad. Vista de línea férrea de oficina Santa Laura. s.l. [2009] [Fotografía]. Derecha: Costabal, Soledad. Vista de vestigios ferroviarios en oficina Humberstone. s.l. [2009] [Fotografía].

Hoy las oficinas se mantienen como bastiones de la identidad de los pampinos, por lo que esperan tenerlas como museo *in situ*, cosa que se intenta, pero dista de tener una propuesta museística realmente seria.

### 2.2.8.1. Propuesta museística desde concepto de red industrial

En lo que se refiere a la existencia del museo, se ha implementado una muestra de objetos en la casa de administración de Santa Laura. Consiste en una colección de antiguos muebles y otros artefactos de hogar donados por ex-habitantes de las salitreras<sup>121</sup> o recogidos de las tortas. Existe además una serie de señalizaciones que introducen en la función de cada edificio, pero ninguna de las dos medidas –ni las colecciones ni las señalizaciones- poseen un criterio museístico claro. De hecho, los

---

<sup>121</sup> Información extraída de:  
Op. Cit. n. 40. p. 94, 51-53.

carteles informativos no poseen uniformización estética ni organizacional, dejando poco claro el lineamiento o finalidad que se busca con la información.

La Ilustración 30 muestra la casa de administración de la ex oficina Santa Laura en la actualidad.

**Ilustración 30.** Vista de casa de administración de ex oficina salitrera Santa Laura.



Fuente: Izquierda: Costabal, Soledad. Vista exterior casa de administración Santa Laura. s.l. [2009] [Fotografía]. Centro: Hall de entrada casa de administración Santa Laura. s.l. [2009] [Fotografía] Derecha: Costabal, Soledad. Salón interior casa administración Santa Laura. s.l. [2009] [Fotografía].

Dentro del sector urbano de la oficina se encuentran muy pocas construcciones en pie además de la casa de la administración, la escuela y la plaza. Aún son distinguibles la cancha de tenis y de basketball, algunos restos y paredes de casa de trabajadores (en claro indicio de próximo colapso) y algunas instalaciones de la que sería una embotelladora. En el sector industrial, se mantiene gran parte de la infraestructura, aunque no en un muy buen estado de conservación. Se puede identificar la torta de ripios que ocupa una superficie aproximada de 300.000 m<sup>2</sup>, contenida por muros fabricados en mampostería de sacos rellenos de ripio y que se conforma por el material de desecho en la elaboración del salitre<sup>122</sup>; la planta de lixiviación con su respectiva chimenea, que corresponde a la construcción con la cual identificamos la oficina; el buzón de acopio; los molinos primario y secundario o chancadoras y sus cintas transportadoras; la casa de yodo; el corral; la casa de fuerza; las acendraderas primaria y secundaria, parte de las correas transportadoras; oficinas; baños; red de ferrocarril, correspondiente a algunos de los ramales que unieron Santa Laura con

<sup>122</sup> DIRECCIÓN de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Perfil de proyecto puesta en valor de las oficinas salitreras Santa Laura y Santiago Humberstone. s.l.n.a.

Humberstone y con la red de ferrocarriles del salitre; restos de bateas, bombas, retortas y anillos de cerámica de la sublimación. Todo este aparataje industrial nos permite, con un poco de imaginación, visualizar lo que corresponde al sistema Shanks tardío, pero la propuesta museística no evidencia claramente lo que debería entenderse del sistema, por lo que, si no se sabe un poco del funcionamiento de las salitreras y sus mecanismos de producción, es casi imposible entender a cabalidad su funcionamiento.

Humberstone tiene una propuesta museística un poco mejor establecida, se nota un mayor trabajo de cuidado y de preservación: hay habitaciones que se usan como sala de exposiciones, música ambiental de la época y existe un intento de uniformización de la señalética. En sí, el entramado urbano se puede entender mucho mejor que el industrial en Santa Laura, pero aún le falta trabajo sobre todo en la puesta en escena de las muestras museísticas. Los objetos se exhiben sobre mesas con leyendas bastante artesanales, exponiéndolos además al saqueo y el deterioro.

Se ve en ambas oficinas que no hay una propuesta de uniformización de la información y de la estética. Se ha pensado en posibilidades que soporten las condiciones agrestes del desierto, pero no han funcionado o no se han llevado a cabo.

### **3. PUERTO DE IQUIQUE**

#### **3.1. Acercamiento relacional al puerto y la red industrial del salitre**

El puerto de Iquique, como concepto, no puede escindirse de ninguna manera de lo que fue el desarrollo y auge de la industria del salitre, puesto que fue el medio a través del cual se exportó el mineral y creció proporcionalmente a medida que lo hacía la industria minera y el asentamiento urbano. Es por esto último que tampoco se puede considerar al puerto de forma independiente a la ciudad o urbanización asociada, ya que el desarrollo urbano de las ciudades portuarias relacionadas con la minería, sobre todo nortina, fue de la mano con la actividad extractiva, el sistema ferroviario y el portuario.

Existe una serie de ejemplos de la interdependencia de este crecimiento, quizás el más ilustrativo sea Pisagua pues fue un poblado que se desarrolló sistemáticamente junto con la industria del salitre. Cuando ésta comenzó a decaer, lo hizo también el puerto salitrero y la urbanización, al punto que hoy en día la localidad se erige como un vestigio fantasma de lo que fue en su época de “gloria, auge y movimiento”, esto sin mencionar los nefastos usos que se le dieron después de los setenta y las malas condiciones que hoy se perciben en el lugar.

Múltiples emplazamientos pueden usarse como ejemplo y además, diferentes regiones y épocas en las que se desarrollaron, sin embargo, quisiera centrarme en uno de aquellos puertos que crecieron específicamente por la industria salitrera, Iquique, más allá de que actualmente existan otros inactivos o que operen con otro tipo de exportaciones e importaciones. Se debe incluir en el trabajo con el puerto -por lo menos de una forma somera- la ciudad que se erigió en torno al puerto, ya que su desarrollo urbano es directamente proporcional al inicio del ciclo del salitre. Esto se vuelve evidente desde la segunda mitad del siglo XIX, momento en el que una serie de edificios como la Aduana y el Teatro Municipal -entre otros- fueron construidos junto con la consolidación de la industria salitrera<sup>123</sup>, y por qué no, gracias a ella. Ya lo

---

<sup>123</sup> Op. Cit. n. 24. p. 7.

observó tempranamente el naturalista inglés Charles Darwin en su visita a Iquique en 1835:

...A la mañana siguiente alquilé con dificultad, por cuatro libras esterlinas, dos mulas y un guía que me llevaran a las explotaciones de nitrato de soda. Estas son las que al presente sostienen a Iquique... El nitrato de soda se vendía ahora, puesto al costado del barco, a 14 chelines las 100 libras; de modo que el costo principal se origina de trasladarlo a la costa...<sup>124</sup>

Lo mismo se puede observar con las migraciones que sucedieron entre el segundo y el tercer decenio de 1800 que luego de la independencia peruana, fortalecieron el entramado urbano de Iquique, pero también engrosaron la lista de trabajadores de las oficinas salitreras. Esto bien lo nota Bermúdez<sup>125</sup>:

...uno de los efectos producidos por la caída del poder español en el Perú había sido la paralización de las actividades en muchos minerales trabajados hasta última hora por los españoles. En Tarapacá, el de Santa Rosa, que desde 1815 había entrado en un periodo de gran actividad, la mantuvo hasta 1825, en que hubo de interrumpirse. Pero ya con anterioridad se había producido una declinación general de los trabajos mineros en la provincia. La gente ocupada en Huantajaya y en otras minas importantes, sin trabajo y desorientadas por el cambio de régimen, bajó de las serranías para acercarse en la caleta de Iquique. Peruanos, mestizos y negros improvisaron sus chozas frente al mar. La actividad en las Paradas de Zapiga y Negreiros permitió ocupar a esa gente, que abandonó sus albergues en la caleta para ir a trabajar en el desierto...

Aquí se ve que la relación entre el puerto y las oficinas fue estrecha, no sólo por los movimientos sociales que sucedieron (y que se mencionan un poco más adelante), sino que también por las migraciones de los trabajadores desde y hacia la pampa tarapaqueña<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> Op. Cit. p.13.

Extracto de relato de Charles Darwin fechado entre 12 y 13 de julio de 1835, en su arribo a Iquique y en el trayecto desde el puerto de Iquique al pueblo salitrero de La Noria.

<sup>125</sup> Op. Cit. n. 23. p. 87.

<sup>126</sup> N. del A. Claramente, por conceptos temporales, aquí no hablamos de los trabajadores que nutrieron las filas de Santa Laura y Humberstone, las que fueron inauguradas muchos años más adelante, sino que de todas aquellas otras pequeñas oficinas de Paradas establecidas en la pampa salitrera con anterioridad.

La afluencia portuaria en relación con las extracciones del desierto era evidente a finales del siglo XIX. De la siguiente descripción de Iquique y de su puerto en 1892, se desprende la conciencia de la población respecto a esa simbiosis:

Iquique, la reina del desierto con sus campanarios y sus torrecillas y minaretes bailando al sol que entibia las aguas de su bahía, poblada de barcos de todas las naciones hacia las cuales descienden de los muelles moles de obreros trayéndoles las riquezas del desierto.<sup>127</sup>

La Ilustración 31 muestra un panorama similar a la del extracto anterior, con una vista del puerto en 1880.

**Ilustración 31.** Panorámica de Iquique desde islote, 1880.



Fuente: Panorámica de Iquique desde islote, 1880. En: VÁSQUEZ, Juan “et all”. Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.25. [Fotografía].

La situación de estrecha relación entre “puerto-urbanización” y salitre, se vio acentuada a principios del siglo XX, al punto de que la organización administrativa

---

<sup>127</sup> Op. Cit. n. 24. p. 25.

N. del A. Extracto de narración de Juan Gill en 1892.

debió trasladarse a Iquique gracias al crecimiento de la industria del nitrato. Esto puede observarse en el siguiente fragmento:

Vista la importancia de la industria, empezó con gran fuerza la inmigración extranjera aportándose grandes capitales a la exportación de los mantos vírgenes de nitrato y obligando a las autoridades a retirarse a la antigua capital que era la de Tarapacá y trasladarse a Iquique para vigilar mejor los intereses fiscales.<sup>128</sup>

Adicionalmente, no debe olvidarse la estrecha relación entre el puerto y el ferrocarril, ya que según los requerimientos de este tipo de transporte, se acentuaron las bases de la arquitectura portuaria operativa, es decir: para recibir descargas desde el sistema ferroviario y ya no más desde el precario transporte de mulas. Incluso se puede pensar que una parte del entramado vial y urbanístico de la ciudad de Iquique se rigió por la línea del ferrocarril antigua, es decir se construyó alrededor de las vías. Esto puede deducirse hoy gracias a las vistas aéreas de la ciudad comparadas con los mapas antiguos de la ciudad como muestran las Ilustraciones 32 y 33.

---

<sup>128</sup> Op. Cit. n. 24. p. 14.  
N. del A. Extracto de narración Juan de D. Ugarte en 1904.



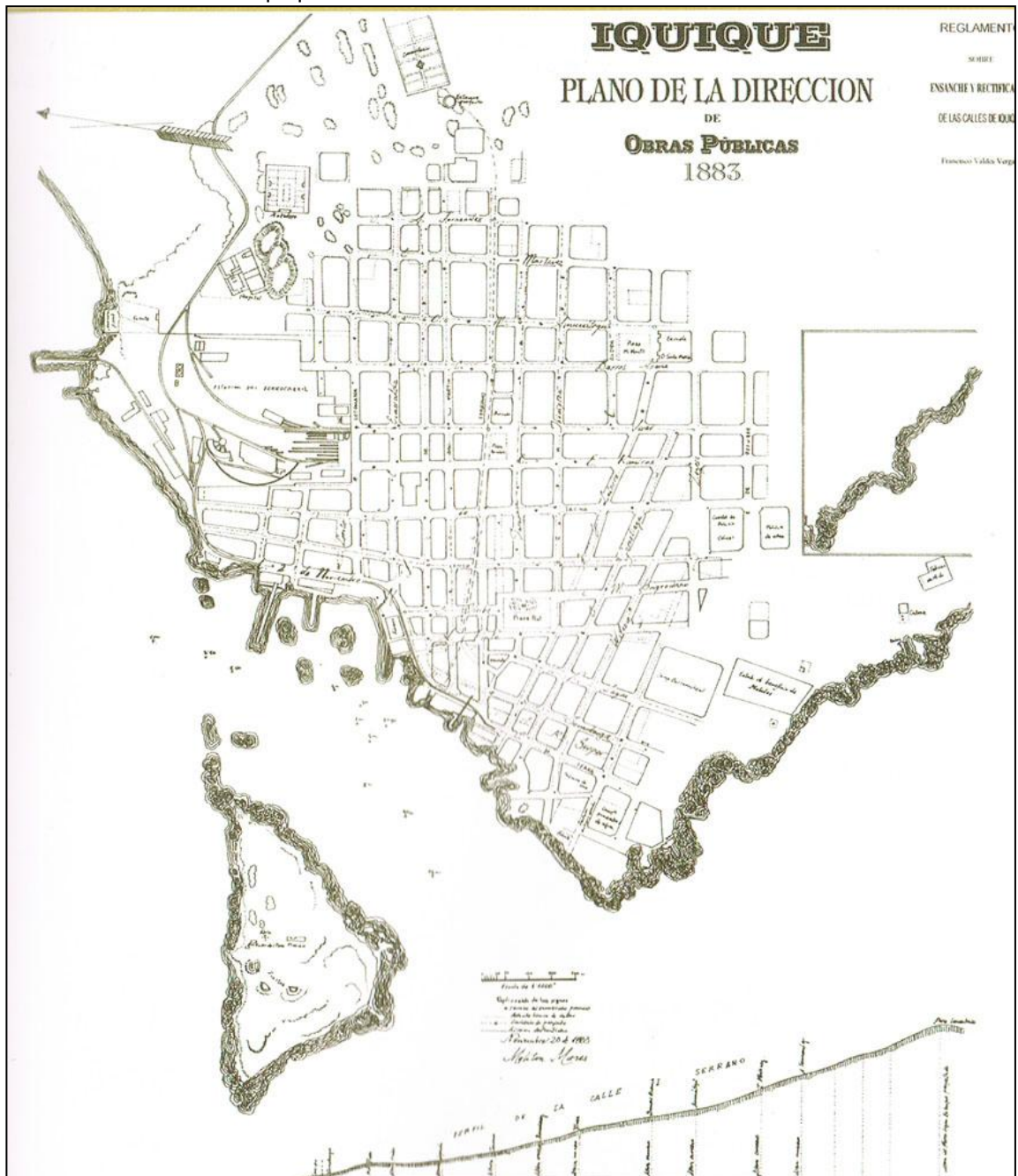
**Ilustración 32.** Trazado de ex línea férrea en vista satelital de Iquique.



Fuente: Vista Satelital de Iquique. GOOGLE maps. [en línea] <maps.google.cl> [consulta: 13 septiembre 2011]. [Fotografía satelital].



**Ilustración 33.** Plano Iquique. Dirección de Obras Públicas. 1883.



Fuente: Plano Iquique. Dirección de Obras Públicas. 1883. VÁSQUEZ, Juan "et al". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.23. [Mapa de época].

Por otro lado, en lo que se relaciona con los movimientos sociales, tampoco se pueden separar los hitos de la red productiva, de hecho, esta relación fue la que ayudó a germinar las organizaciones obreras y el desarrollo de los pensamientos de cariz social y reivindicativo.

### **3.1.1. Movimientos sociales desde el puerto**

En cuanto a la organización obrera, se observa una directa simbiosis entre puerto y salitre. Podría pensarse que las primeras movilizaciones nacieron en la pampa, ya que existe una relación mental inmediata del movimiento obrero con los trabajadores que bajaron de las oficinas salitreras al puerto en la huelga y matanza de 1907 en la Escuela Santa María de Iquique, mas no es así. Fueron los lancheros del puerto en 1890, quienes iniciaron una de las primeras y más significativas huelgas del norte chileno. A ellos se unieron posteriormente los trabajadores de las caletas y de la pampa<sup>129</sup>, entre los cuales se encontraban los mineros de Huantajaya y los de las oficinas salitreras. Joseph W. Merriam, citado por Bravo, da cuenta de lo que observó en dicha huelga<sup>130</sup>:

La huelga comenzó en la fecha mencionada (Julio 2, 1890) en el puerto por parte de los boteros y lancheros, quienes demandaron que ellos deberían ser pagados en plata a su equivalente en billetes, a la par del cambio el cual es fijado por el gobierno para los pagos de derechos en la Aduana... Al día siguiente se les unió un grupo de trabajadores llamado "Gremio de Jornaleros" compuesto por alrededor de 300 hombres, empleados en cargar las lanchas con salitre para exportarlo y descargar de las lanchas las mercaderías importadas...

Pedían el cambio de las fichas en los pagos, libre comercio en las oficinas, eliminación de las pulperías, escuelas para sus hijos con educación obligatoria, prohibición de la venta de alcohol en sus áreas, eliminación de casas de juego y

---

<sup>129</sup> Op. Cit. n. 24. p.9

<sup>130</sup> Op. Cit. n. 39. p. 46

prostitución, entre otras razonables peticiones. El movimiento incluso se extendió a Valparaíso y Antofagasta.

Estos obreros portuarios organizaron la Combinación Mancomunal Obrera, primera sociedad de trabajadores que tuvo una dimensión nacional (de Pisagua a Valdivia) fundada el 21 de enero de 1900 por Maximiliano A. Varela y Abdón Díaz Galleguillos<sup>131</sup>. El último, lancharo, demócrata<sup>132</sup> y reformista, posteriormente fue presidente de la Combinación Mancomunal. Ellos impulsaron las primeras leyes sociales de Chile en 1906 sobre las habitaciones obreras<sup>133</sup> y fueron la base para organizaciones aún existentes, tales como la Gran Unión Marítima, algunas Filarmónicas, Socorros Mutuos y Mancomunales.

Más allá de la Combinación Mancomunal Obrera, existieron una serie de sociedades obreras en Iquique que comenzaron a manifestar la conciencia de las ideologías unitarias entre los individuos en pos de mejorar la situación colectiva e individual frente a los capitales, empresarios, explotadores, etc. Algunas de ellas son las que se encuentran en la Tabla 5.

**Tabla 5.** Sociedades obreras de Iquique hacia 1900<sup>134</sup>.

<b>AÑO</b>	<b>SOCIEDAD OBRERA</b>
1887	Sociedad de Panaderos de Iquique
1889	Unión Universal de Señoras
1893	Sociedad Boliviana de Socorros Mutuos
1893	Sociedad Protectora de Trabajadores y Socorros Mutuos
1893	Sociedad Sudamericana de Señoras
1894	Sociedad Internacional Protectora de Señoras
1894	Sociedad de Obreras Sudamericanas de Iquique
1896	Sociedad Peruana de Señoras
1897	Sociedad de Señoras Unión Fraternal y Socorros Mutuos

<sup>131</sup> Op. Cit. p. 57.

<sup>132</sup> N. del A. En ese entonces, uno de los líderes del partido Democrático era Luis Emilio Recabarren, quien en 1905 se hará presidente de la Mancomunal de Tocopilla y será administrador y redactor del periódico "El Trabajo" entre 1903 y 1905.

<sup>133</sup> Op. Cit. n. 38. p. 51.

N. del A. Bravo, muestra en su libro que la Combinación en sus cimientos basa su misión en la necesidad de dar representación al trabajo, como único medio de establecer la reciprocidad de relaciones entre obreros y capitalistas. Busca conseguir el mejoramiento económico, social e intelectual del obrero.

<sup>134</sup> Op. Cit. n. 39. p. 68-69.

<b>AÑO</b>	<b>SOCIEDAD OBRERA</b>
1899	Sociedad Filarmónica Unión y Fraternidad de Obreros
1900	Mancomunal de Obreros
1900	Sociedad Extranjera de Socorros Mutuos
1900	Sociedad Filarmónica de Artesanos
1901	Sociedad de Emancipación de la Mujer
1905	Sociedad de Abasteros y Cortadores de Socorros Mutuos
1909	Liga de Comerciantes de Iquique

En 1907 fueron los obreros del ferrocarril salitrero los que declararon la huelga el 3 de diciembre de 1907 y es a ellos a quienes se unieron los pampinos de las oficinas y los trabajadores portuarios<sup>135</sup>. El génesis de la paralización se debió al incumplimiento de una promesa de alza de salario a 300 trabajadores del sistema ferroviario salitrero. Ellos pedían mejoras razonables en la condición laboral considerando que las combinaciones salitreras, al tratar de disminuir la producción de salitre para lograr mejores precios, disminuían el trabajo<sup>136</sup>. La huelga de los trabajadores de 1907 comenzó a tomar proporciones un tanto incontrolables, haciendo que las autoridades se presentaron el 19 de diciembre de 1907, siendo recibidas en el muelle por la masa de trabajadores movilizados como lo muestra la Ilustración 34.

<sup>135</sup> SOZA, Felipe. Iquique. Puerto del Salitre. Santiago de Chile, Editorial S&E, NICEYE, 2006. s.n.

N. del A. Bravo, dice que las huelgas comenzaron por los obreros del Ferrocarril Salitrero de las secciones de Maestranza, Herrería, Calderería y Carpintería, quienes solicitaban el aumento del 30% de sus salarios.

<sup>136</sup> Op. Cit. n. 30. p. 185-189.

**Ilustración 34.** Obreros recibiendo a autoridades en el muelle de Iquique. 19 diciembre 1907.



Fuente: Los obreros reciben a las autoridades en el muelle de Iquique. 19 de diciembre de 1907. VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.39. [Fotografía].

En la misma época la Mancomunal de Obreros de Iquique poseía una imprenta llamada "El Trabajo" (1901-1908) que editaba un periódico y una revista de igual nombre cuyas publicaciones desde 1905 fueron semanales y bisemanales. La

Combinación y sus publicaciones mueren hacia 1909 por lo sucedido en la derrota de la huelga portuaria de Valparaíso en 1903 y la de Iquique en 1907<sup>137</sup>.

Las “insubordinaciones laborales” extendidas a otros puertos, apoyaban el sistema de “redondilla general” o lista alfabética general, que debía ser observada para contratar a los trabajadores marítimos, estas movilizaciones desembocaron en múltiples movilizaciones portuarias. Asimismo, 1907 no fue la última matanza de obreros pampinos, ya que éstas tendieron a registrarse recurrentemente por acciones de movilización colectiva tendientes a mejorar sus condiciones de vida, registrándose una nueva matanza en 1921, conocida como la de San Gregorio.

### **3.2. Acercamiento a la historia del Iquique pre-industrial**

Una revisión histórica del puerto ayudará a proyectar desde el hito, una relación de auge y desarrollo entrelazado a su contexto económico. Es necesario aclarar que esta revisión no abarcará el asentamiento aborigen del sector que actualmente es Iquique, ya que si bien se liga con la memoria histórica del lugar y con el sentido patrimonial de lo que fue la caleta, no incide directamente con la relación industrial que se quiere hacer en torno al salitre. Para ello, se considerarán acontecimientos históricos relacionados con el puerto, su camino a la industrialización y conexión con la industria salitrera, es decir, alrededor de los siglos XVIII, XIX y XX.

El puerto de Iquique, antiguamente sólo una caleta, tiene una historia anterior al salitre. En un principio fue lugar de pesca de aborígenes locales, hasta que pasó a ser un puerto de cierta relevancia recién durante el virreinato del Perú con el descubrimiento de las minas de plata de Huantajaya y con las guaneras de la Isla de Cuadros, conocida como Serrano<sup>138</sup>. La importancia como sector geográfico diferenciado de Arica lo adquirió gracias a la riqueza de las explotaciones de Huantajaya, dando paso a la creación del Corregimiento de Tarapacá independiente

---

<sup>137</sup> Op. Cit. n. 38. p. 52.

<sup>138</sup> Op. Cit. p. 9

del de Arica en el virreinato de Manuel de Amat y Juniet (1761-1776)<sup>139</sup>. En esa misma época se registraban en el pueblo una iglesia y algunas escuelas.

Iquique hacia 1764 se registra que tenía una población compuesta por 1 arrendatario, 1 alcalde, 1 alguacil de indios, entre 20 y 30 indios de la encomienda del Marqués de Lara y algunos indios y mestizos pertenecientes al Curato de Tarapacá con sus mujeres e hijos, en total, menos de 100 personas. Se sustentaba de las guaneras y la pesca, de hecho, en 1768, la familia Cuadros obtuvo la autorización del rey de España para explotar guano en la Isla Serrano<sup>140</sup>. Hacia 1788 se ficha que se mandó a construir “en Iquique una bodega para depositar en ella los efectos que se desembarcan, para evitar el riesgo de tenerlos en la playa”<sup>141</sup>. Esta bodega es lo que posteriormente se establecería como la incipiente aduana. Ya en 1811 se tiene data de cargamento de salitre en bruto saliendo de Iquique hacia Chile, su registro fue en la aduana de la ciudad a pesar de ser fletado desde Pisagua.

En el siglo XVIII algunos barcos hacían escala en Iquique, que para ese entonces era habitado principalmente por indios changos y negros que extraían guano. Más adelante, ante la necesidad de pólvora para las armas, comenzó a explotarse el salitre de Tarapacá a mayor escala para llevarlo a refinar a Lima. Por esto, en la primera década del siglo XIX, existieron grandes cargamentos (para la época) de salitre embarcado en Tarapacá hacia Lima. El caliche extraído era transportado en mulas desde las pampas a la entonces caleta de Iquique y ahí era subido a pequeños barcos<sup>142</sup> por los indios changos y negros; finalmente era recibido en Callao, desde donde a lomo de mula se llevaba a Lima a la Fábrica de Pólvora.

Desde el mes de Marzo de 1812 hasta el 26 de Enero de 1813, se remitieron de Tarapacá al Callao, por cuenta y orden de don Sebastián de Ugarrisa, siete

---

<sup>139</sup> Op. Cit. n. 39. p. 11.

<sup>140</sup> Op. Cit. n. 38. p. 39.

<sup>141</sup> La siguiente información se extrae de:

Op. Cit. n. 23. p.107, 50, 53, 57.

N. del A. La cita corresponde a un extracto de memoria del Intendente de Arequipa.

<sup>142</sup> N. del A. Algunos de estos barcos están identificados, el bergantín “Santa Bárbara”, las fragatas “Trial”, “Especulación”, “Candelaria”, “Miantinomio”, “Pilar”.

cargamentos de nitrato de soda<sup>143</sup>. El mismo Ugarrisa hizo construir bodegas en la entonces caleta iquiqueña, para depositar las mercaderías llegadas con destino a las pampas y un local para atender el embarque del salitre. Aquí se guardaban los depósitos de salitre que se exportarían a Europa unos años más tarde gracias a las gestiones de Mariano Eduardo Rivero<sup>144</sup>.

Existen testimonios que evidencian el auge que comenzó a tener el salitre y con él el puerto de Iquique, por ejemplo en lo que cita Bravo sobre Bollaert de la ciudad en 1850<sup>145</sup>:

Bollaert al referirse a Iquique... recuerda que en 1825 “cuando por primera vez fui a Perú, el puerto era el lugar donde se traía la plata de las minas de Huantajaya y Santa Rosa. Ahora (1850) están casi abandonadas y gracias al nitrato de soda, su extracción y refinamiento, Iquique se ha transformado de caleta de pescadores a ciudad”. Se sorprendió, cuando en Valparaíso, escuchó voces femeninas alemanas cantando en las calles, pero más sorprendido quedó al escuchar en Iquique, a un muchacho italiano tocando el órgano. La ciudad tiene ahora su periódico, *El Mercurio de Tarapacá*.

Y luego se refiere a la población de Iquique

En 1826 contaba con unas 100 almas, ahora, con cerca de 5.000, es un pueblo floreciente.

Las Ilustraciones 35 y 36 muestran el Iquique de 1850.

---

<sup>143</sup>ALBUM Desierto. Extracto del libro El Salitre, Resumen Histórico desde su Descubrimiento y Explotación. [en línea] <<http://www.albumdesierto.cl/historia.htm>> [consulta: 17 enero 2011].

<sup>144</sup>N. del A. A este hombre los españoles le atribuyeron el descubrimiento del salitre de Tarapacá, lo que no es cierto, lo que sí se puede destacar de su acción, es que fue él quien se preocupó y esforzó por dar a conocer el salitre de Tarapacá en Europa, además de sus contribuciones en el ámbito de la investigación y la gestión de Perú en la minería del salitre. Existen inexactitudes en ciertas publicaciones de historia, donde se consigna que el descubrimiento y explotación del salitre en las pampas de tamarugal se producen durante el gobierno de Ramón Castilla (1845-1851).

<sup>145</sup>Op. Cit. n. 39. p. 14.

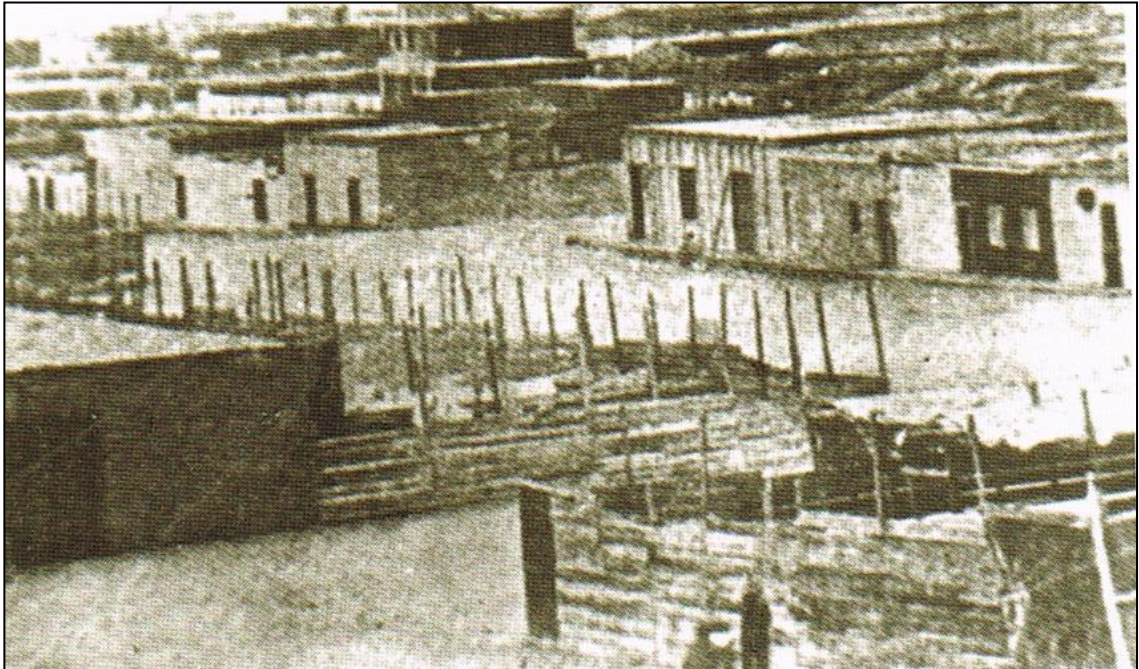


**Ilustración 35.** Dibujo de Iquique en 1850.



Fuente: Iquique en 1850, dibujo de George Smith. VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.11. [Dibujo]

**Ilustración 36.** Fotografía de Iquique hacia 1850.



Fuente: Primera Fotografía registrada de Iquique hacia 1850. VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p. 13. [Fotografía].

Un poco más adelante, el puerto recibió a los ex trabajadores de las minas de plata que se desempeñaron como pescadores en la costa, sin obviar que algunos deben haber permanecido en la pampa, pero ahora en la extracción del salitre. Se observa cómo la organización del puerto fue cambiando y la producción del nitrato aumentó

rápidamente estos años: si en 1830 se exportaban solo 900 toneladas, en 1859 el número ascendía a 78.700 toneladas<sup>146</sup>. Así se fueron construyendo una serie de muelles de embarque para el salitre y los minerales de la pampa. Estos muelles eran edificados por las mismas casas importadoras de mercancías, insumos y víveres, y exportadoras de minerales, guano y sal, de la época<sup>147</sup>, que contaban con flotas de *clippers*, veleros o vapores. La Ilustración 37 muestra la bahía del puerto de Iquique poblada de *clippers* que esperan salitre.

**Ilustración 37.** Clippers esperando cargar salitre, hacia 1890.



Fuente: *Clippers* esperando cargar salitre, hacia 1890. VÁSQUEZ, Juan “et all”. Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.26. [Fotografía].

Aún así estos muelles eran considerados como precarios, esto lo constata Bravo en una de sus citas para 1890<sup>148</sup>:

---

<sup>146</sup> Op. Cit. p. 17.

<sup>147</sup> Op. Cit. n. 38. p. 105.

<sup>148</sup> Op. Cit. n. 39. p. 21.

Hay varios muelles pequeños que son insuficientes para el tráfico de cargas y por lo tanto uno ve a los hombres metidos hasta la cintura con la carga en sus hombros. El sistema es de lo más primitivo.

A pesar de esto, el puerto fue cobrando cada vez más importancia, hasta el punto de ser una de las ciudades más modernas y cosmopolitas favorecidas por el salitre hasta el declive de la era del mineral.

### **3.3. Calificaciones administrativas y desarrollo**

El puerto pasó por una serie de denominaciones administrativas que a la vez implicaban beneficios. Si bien en la década de los cuarenta del siglo XIX Iquique no cobraba la magnitud comercial por la que se le conoce, fue denominado Puerto Mayor el 22 de diciembre de 1841. Esto se debió a que en ese momento el Perú se debatía contra Bolivia y las fuerzas del segundo habían ocupado el puerto de Arica que figuraba como Puerto Mayor. De esta forma, el Gobierno de Manuel Menéndez (Presidente del Consejo de Estado del Gobierno Interino) declaró en estado de bloqueo el puerto de Arica junto con sus costas adyacentes entre los 17°57' y 12°26' latitud sur<sup>149</sup>. Se debieron tomar acciones para no perjudicar el comercio, tanto nacional como extranjero por el puerto sitiado, haciendo que Iquique recibiera -por primera vez- el título de Puerto Mayor. Se abrió como tal gracias a la orden del 11 de enero de 1842. El nombramiento implicó que podían entrar y salir productos del puerto sin ser gravados en otros lugares o puertos, es decir, entraba y salía mercancía directamente. Esta situación se extendió hasta que Arica dejó de ser asediada, lo que sucedió en marzo del mismo año.

Al año siguiente hubo un intento de rebelión dentro del Perú con el General Manuel Ignacio de Vivanco -ministro de Guerra y Marina del gobierno de Francisco de Vidal- a la cabecera. Las fuerzas vivanquistas intentaron desembarcar en septiembre en

---

<sup>149</sup> La siguiente información fue extraída de:

DONOSO, Carlos. El Mito del Puerto Mayor. [en línea] Revista de Ciencias Sociales del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Arturo Prat. 2005, N° 15 <[www.revistacienciasociales.cl/archivos/revista15/.../revista15\\_articulo5.doc](http://www.revistacienciasociales.cl/archivos/revista15/.../revista15_articulo5.doc)> [consulta: 19 Agosto 2011].

Iquique, pero fueron repelidas por el coronel José Félix Iguain y la población del puerto. En ese momento se tildó a la ciudad de heroica y se construyó el primer muelle del puerto.

El 13 de noviembre de 1843 la Suprema Junta Provisoria, declaró una vez más a Iquique como Puerto Mayor, pero esta vez da la impresión de que fue para facilitar el transporte y comercio marítimo, ya que Arica permanecía ocupada por fuerzas vivanquistas. Este título duró hasta el 13 de septiembre de 1845<sup>150</sup>, cuando el gobierno del Perú le devolvió su antigua calidad de Puerto Menor. Esto no se habría realizado para reubicar a Arica en su puesto, si no que más bien, para evitar el contrabando que se había suscitado en la anterior administración y que por lo tanto, había significado una disminución en las entradas de las Aduanas. El contrabando por su parte, buscó controlarse poniendo a disposición de guarda costas a buques menores desde Quilca hasta Iquique.

El crecimiento del puerto producto de la demanda de salitre y por ende, los emplazamientos de extracción y tratamiento en la pampa, comenzó a afectar los productos básicos de la región, que con anterioridad bastaban para sostener las urbanizaciones. Estamos hablando de productos de primera necesidad, es decir: comida, combustible e incluso agua. Es por ello que los precios de éstos subieron y como consecuencia, lo hizo también el transporte del mineral desde la pampa al puerto. La industria debió abastecerse con productos de otros lugares, por ejemplo el carbón, combustible que comenzó a ser importado desde Inglaterra y del sur de Chile y que por lo demás era bastante caro.

Aún así el crecimiento de Iquique fue arrollador, otorgándosele una vez más la condición de Puerto Mayor por ley el 26 de junio de 1855<sup>151</sup> y en 1856 se designó como Puerto de Depósito y Tránsito hacia Bolivia<sup>152</sup>. Esta condición le permitió hacer frente al desarrollo creciente y a las relaciones internacionales que conllevó el comercio masivo de salitre. Así se erigió como uno de los puertos más importantes del Pacífico, sobre todo si consideramos que en ese entonces los barcos tenían el paso obligado por los

---

<sup>150</sup> Op. Cit. n. 39. p. 28.

<sup>151</sup> Op. Cit. n. 38. p. 9.

<sup>152</sup> Op. Cit. n. 39. p. 134.

puertos de Chile y Perú dada la inexistencia del canal de Panamá. Se puede observar el crecimiento de Iquique pues en ese momento era el tercero de la República del Perú, por su gran comercio de exportación y productos de Aduana, aquí se transportaba salitre, bórax y plata piña., ejemplo de ello es que entre 1859 y 1860 entraron al puerto 410 barcos con 157.546 toneladas<sup>153</sup>, fechas entre las cuales los ingresos por exportación de salitre suben un 59% y la recaudación de la aduana sube de 28.643 a 213.167 soles<sup>154</sup>.

### **3.4. Aduana y exportaciones salitreras**

En los inicios del siglo XIX, se registra la existencia de la aduana del puerto de Iquique, pero era bastante precaria, destruyéndose este edificio por un maremoto en 1868. El que hoy se puede ver en Iquique -a un costado como museo naval y como la sede de la Municipalidad de Iquique- data de 1871 en la presidencia de José Balta del Perú<sup>155</sup>. Esta aduana es de piedra y cal, con habitaciones para el Administrador. En el gobierno peruano el edificio sirvió de establecimiento para la Prefectura Provincial de Tarapacá, la Capitanía del Puerto y la Aduana. Cuando Chile tomó el control del territorio, estableció en 1890 la Tesorería y la Aduana. El edificio fue declarado Monumento Nacional por el Decreto del Ministerio de Educación N° 1.559 del 28 de junio de 1971, pasando a ser el Monumento N° 59. La Ilustración 38 muestra la Aduana de Iquique a finales del siglo XIX.

---

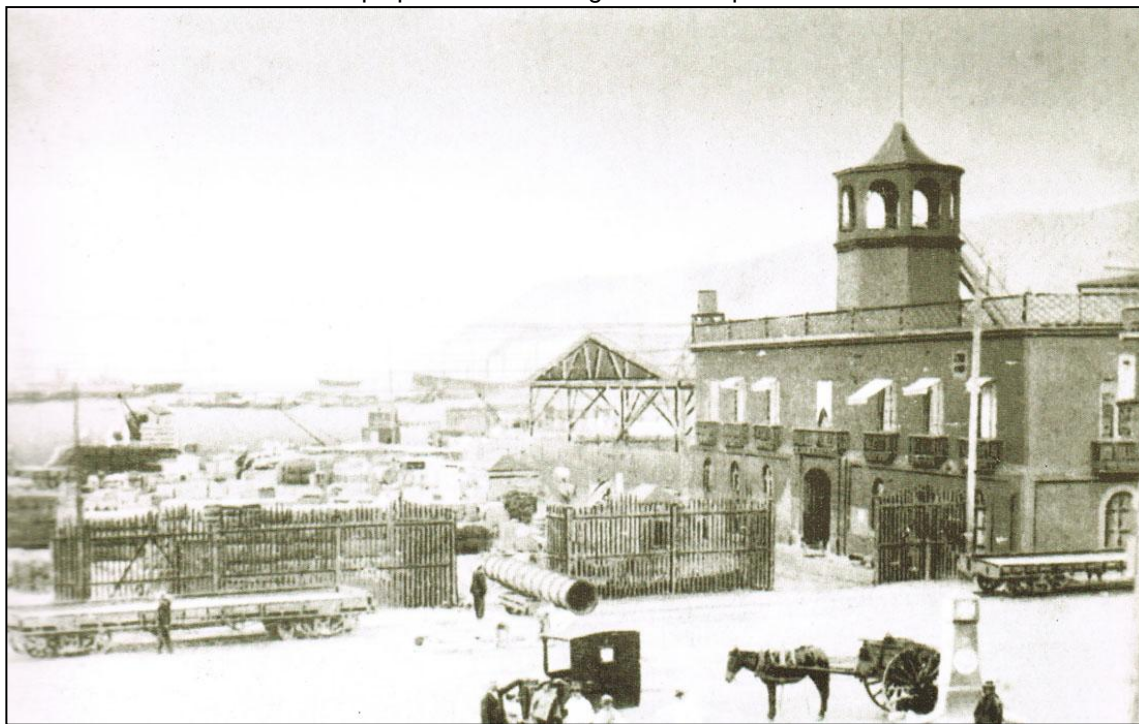
<sup>153</sup> PAZ SOLDÁN, Mariano. Diccionario Geográfico Estadístico del Perú. Lima, Imprenta del Estado, Calle de la Rifa N° 58, 1877. 1077p.

<sup>154</sup> Op. Cit. n. 39, p. 134.

<sup>155</sup> MONTANDÓN, Roberto y Pirotte, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, CONSEJO de Monumentos Nacionales, 1998. Ficha N° 28: Aduana de Iquique.



**Ilustración 38.** Aduana de Iquique a fines del siglo XIX con patio de almacenamiento.



Fuente: Aduana en postrimerías del siglo XIX, con el patio de almacenamiento. VÁSQUEZ, Juan "et al". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.27. [Fotografía].

Las exportaciones de salitre realizadas desde Iquique como puerto peruano pueden observarse en la Tabla 6:

**Tabla 6.** Exportación de salitre en Iquique bajo el gobierno peruano 1830-1875<sup>156</sup>

AÑO	QUINTALES	AÑO	QUINTALES	AÑO	QUINTALES	AÑO	QUINTALES
1830	18.700	1842	356.918	1854	720.465	1866	2.187.685
1831	40.385	1843	369.317	1855	936.888	1867	2.550.327
1832	52.500	1844	380.191	1856	811.603	1868	1.906.503
1833	92.700	1845	376.239	1857	1.095.833	1869	1.507.052
1834	147.800	1846	399.148	1858	1.220.240	1870	2.943.413
1835	140.398	1847	383.097	1859	1.574.199	1871	3.605.906
1836	158.534	1848	485.089	1860	1.370.248	1872	4.786.914
1837	165.369	1849	430.102	1861	1.348.691	1873	6.263.761
1838	129.610	1850	511.845	1862	1.629.017	1874	5.583.260
1839	149.576	1851	689.406	1863	1.540.663	1875	4.687.836
1840	227.362	1852	592.989	1864	1.090.589		
1841	278.488	1853	886.241	1865	2.442.459		

<sup>156</sup> Op. Cit. n. 153. p. 465.

La entrada, salida de barcos y el tráfico portuario de Iquique como puerto peruano puede observarse en la Tabla 7:

**Tabla 7.** Crecimiento movimiento portuario Iquique entre 1859 y 1885<sup>157</sup>

<b>Año</b>	<b>Naves entrando</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Naves saliendo</b>	<b>Toneladas</b>
1859	234 buques	94.104	-	-
1873	403 buques	213.311	430 buques	229.529
1885	Navegación exterior			
	56 buques	42.272	33 buques	23.276
	1 vapor	361	209 vapores	157.820
	Cabotaje			
	262 buques	178.523	51 buques	27.911
	441 vapores	441.508	442 vapores	441.869

Entre 1914 y 1919, ya bajo el gobierno chileno, el movimiento portuario de Iquique según tonelaje, en comparación con otros puertos de Tarapacá, puede observarse la Tabla 8:

**Tabla 8.** Exportación en toneladas, puertos de Tarapacá entre 1914 y 1919.

<b>Año</b>	<b>Iquique</b>	<b>C. Buena</b>	<b>Junin</b>	<b>Pisagua</b>	<b>Total (Ton)</b>
1914	414.579	198.354	41.332	65.564	719.829
1915	384.333	188.632	63.012	45.813	681.790
1916	671.962	316.475	71.774	107.313	1.167.524
1917	685.508	302.049	76.467	114.506	1.178.530
1918	751.211	289.477	86.107	122.939	1.249.734
1919	357.914	62.697	31.109	13.472	465.192

### 3.5. Navieras y navíos

El tráfico marítimo desde finales del siglo XIX y principios del XX era bastante cosmopolita, si bien el predominio de barcos ingleses fue absoluto en el siglo XIX, en el XX los porcentajes cambiaron, sumándose una serie de nuevas naciones que participaron de la actividad portuaria suscitada por el salitre. De todas formas se debe

<sup>157</sup> Las Tablas 7 y 8 se extraen de:  
Op. Cit. n. 39. p. 137.

tener claro que estos nuevos participantes -alemanes, portugueses, franceses, belgas, holandeses y norteamericanos, entre otros- constituyeron una minoría que se incrementó porcentualmente y que en conjunto alcanzaron cerca de la mitad de la participación, pues el total se complementaba con los ingleses. Es decir, los ingleses antes de 1900 superaban el 50% del tráfico marítimo, para que en el siglo XX bordearan la misma cifra<sup>158</sup>. Todo este tráfico portuario era controlado por doce agencias de vapores y once empresas de lanchas, ya en 1907 laboraban en el puerto 11 compañías de vapores dedicadas al embarque de salitre y yodo y dos ferrocarriles<sup>159</sup>.

Los barcos salían cargados en su totalidad por salitre y volvían con insumos para la industria, textiles, víveres, entre otros. Las empresas navieras británicas que se crearon en esta misma época para el comercio del mineral fueron, *The Nitrate Producers Steamship Co. Ltd.* que inició sus trabajos en 1895 y que en 1907 absorbió a la *Southern Steamship Co.* y a la *Seafield Shipping Co. Ltd.* Otra empresa que se crea con los mismos fines es *The Nitrate Trading Co. Ltd.* en 1917. Estas empresas navieras se relacionaban directamente con las firmas que comercializaban el salitre en el mercado internacional que por supuesto, eran británicas: *Antony Gibbs and Sons*, *Hult and Son*, *Andrew Weir and Company*, *Balfour, Williamson and Co.*, *Mitrovixh Bros.*, *W. and J. Locket*, *Bruna*, *Sampaio and Co.*, *G.M. Bauer*, etc.<sup>160</sup>.

La clara predominancia de flotas inglesas relacionadas con la industria salitrera en el período en que el puerto pasó a manos chilenas, se explica por acontecimientos históricos y carencias nacionales. Por un lado, Chile no contaba con flotas ni navieras que le permitieran hacerse cargo de la exportación de su mineral, pero por otro lado, los capitales británicos estuvieron relacionados con Chile desde antes de la Guerra del Salitre, pues fueron éstos los principales accionistas y gerentes de la Compañía Sudamericana de Vapores, la empresa naviera chilena más importante del país. A esto se suma que casi el completo monopolio del cabotaje lo tenía la *Pacific Steam*

---

<sup>158</sup> Op. Cit. n. 30. p. 79.

<sup>159</sup> Op. Cit. n. 40. p. 58.

<sup>160</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 30. p. 81-84.



*Navigation Company* de Liverpool. Adicionalmente el dinero de Inglaterra ayudó con los gastos de la guerra y apoyó con bonos a empresas antes de ella, siendo virtualmente imposible liberarse de la relación con los ingleses.

### **3.6. Caletas, carga y descarga**

En 1830 se autorizó que los embarques se hicieran por Iquique<sup>161</sup>, este crecimiento trajo consigo ciertos apuros y a veces irregularidades. Se tienen referencias de que, por ejemplo, en algunas ocasiones llegaba el mineral húmedo al puerto por estar recién elaborado. En esos casos se registró que una vez:

...hubo de quedar (el salitre) en la plazuela de la Aduana expuesto al sol para secarse, antes de ser embarcado en el bergantín “El Globo” con rumbo a Estados Unidos.<sup>162</sup>

Para este entonces las embarcaciones, tanto de salitre como de otro mineral, no eran cargadas directamente desde el puerto a la nave, sino que la carga debía acarreararse en botes de los changos hasta el barco, al igual que se hacía con los pasajeros. Como es imaginable este sistema era bastante rudimentario, ya que los botes eran los mismos de cuero de lobo marino usados por los aborígenes en su cotidianidad y lanchones de carga. Esta precariedad se ve reflejada en la Ilustración 39.

---

<sup>161</sup> Op. Cit. n. 23. p. 107.

<sup>162</sup> Op. Cit. p. 104.

**Ilustración 39.** Muelle de Iquique (siglo XIX).



Fuente: Muelle de Iquique (siglo XIX). BRAVO, Pedro. El Iquique salitrero (1830-1930). Salitre y sociabilidad. Iquique, Editorial Pino Oregón, 2005. 159p. [Fotografía].

La situación tomó un nuevo cariz cuando los salitreros comenzaron a construir desde 1830 pequeños muelles en las diferentes caletas de Iquique. A esto se sumó una proliferación de cocinerías para abastecer a los arrieros que venían de la pampa y a su vez un crecimiento importante en la cantidad de depósitos, almacenes y corrales para los mulares que viajaban con ellos.

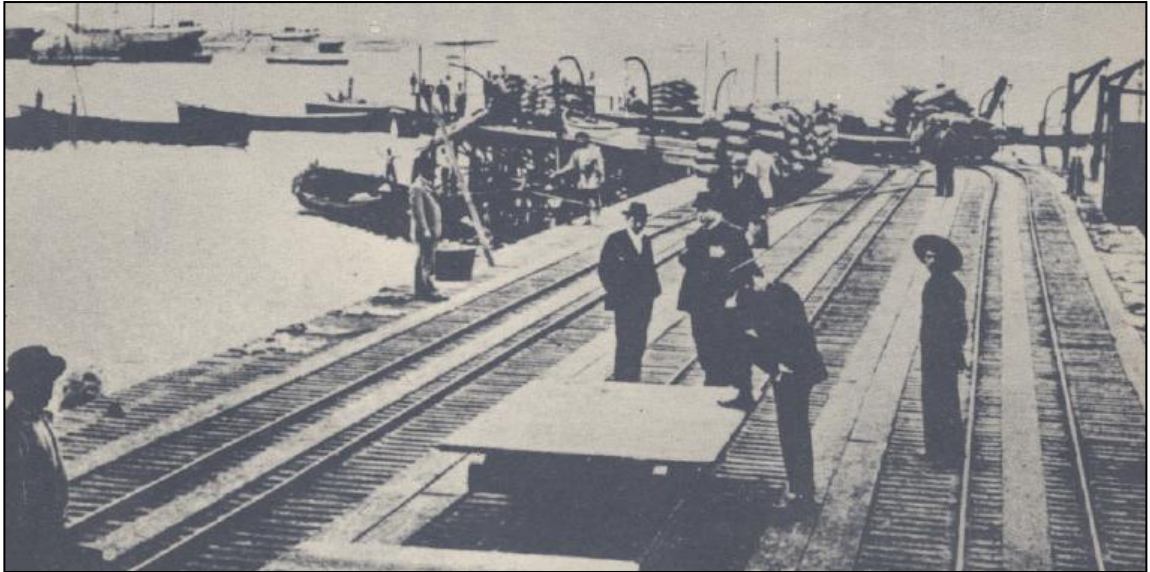
Hacia 1861 se registraron, por ejemplo, dos muelles de embarque, Smith y Corssen. Más adelante se identificaron Zayas y Cía., Gildemeister, además de los muelles de Grace o Mitrovic, de la Granja, San Jorge, Lockett Borthers, Buchanan Jones, de Lagunas, de Fierro, Lucía, Primitiva y Gibbs y Williamson<sup>163</sup>.

La Ilustración 40 muestra un muelle de embarque y la Ilustración 41 la aduana y un embarcadero de salitre, que cambió su uso original y se convirtió en el muelle de pasajeros.

---

<sup>163</sup> Op. Cit. n. 38. p. 105.

**Ilustración 40.** Muelle de embarque de salitre.



Fuente: s.n. En: Salitre: reencuentro, añoranza, realidad. Iquique, Chile. N°2. Centro de Investigación de la Realidad del Norte (CIREN LTDA.). s.a. 32p. [Fotografía]

**Ilustración 41.** Vista de la Aduana y embarcadero de salitre en Iquique.



Fuente: Vista del edificio de la Aduana. VÁSQUEZ, Juan "et al". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.27. [Fotografía].

El sistema de acarreo de sacos de salitre en lanchas desde la playa hasta los buques, comenzaría a decaer recién a finales del siglo XIX, cuando el puerto cambió estructuralmente. El año 1899 al construirse el molo, se unió la isla del frente de

Iquique -hoy llamada Serrano<sup>164</sup>- con el continente. Los trabajos partieron desde el extremo sureste.

Hoy casi no quedan vestigios de todas las caletas existentes, pero donde está el barrio de la Puntilla se encontraba uno de los muelles en que se cargaba salitre antiguamente.

### 3.6.1. Molo

La precariedad del puerto pretendió ser subsanada a través de trabajos de modernización. El mandato de la Ley N° 3.835 de 2 de Enero de 1922, establece en el artículo 3 que debían gastarse setecientas cincuenta mil libras esterlinas para las obras de atraque y complementarias al pueblo de Iquique<sup>165</sup>. Este proyecto se estructuró pensando en un mejoramiento a corto plazo, en pos de la posibilidad del resurgimiento salitrero y la formación de un puerto de salida e importación de comercio boliviano<sup>166</sup>. Esto se consideró, pues el puerto que movía más volumen dentro de Tarapacá era Iquique, por ende, era el que por sus proyecciones parecía necesitar refacciones, ampliaciones y conectarse con Bolivia por ferrocarriles de interior. De hecho, el Proyecto de Mejoramiento del Puerto de Iquique consigna que para 1918, de 95 oficinas salitreras trabajando en Tarapacá, 51 exportaban por Iquique, esto puede observarse en la Tabla 9.

---

<sup>164</sup> N. del A. Esta isla cambió de nombre durante la historia, su primer nombre y más primitivo era Isleta de Iquique, seguramente por el nombre que le daban los indígenas "Ique Ique". Luego se la denominó Isla Blanca, haciendo referencia a las capas de guano que poseía, Después su nombre fue Cuadros, haciendo alusión al nombre de quienes explotaban el guano en esa época. Finalmente, luego de que Chile ocupara la provincia de Tarapacá, se le asigna el nombre de Isla Serrano, recordando a Ignacio Serrano, tripulante de la "Esmeralda" que muere junto con Arturo Prat en el combate del 21 de mayo de 1879.

Respecto a la nomenclatura "Ique-Ique" o "Ike-Ike", se remite a la lengua aymara que expresa la idea de dormir, la relación de este significado puede atribuirse a que la Isla era un lugar donde los pájaros y los lobos marinos dormían, lo que a su vez produjo las grandes reservas de guano en el lugar.

<sup>165</sup> COMISIÓN de Puertos. Proyecto de Mejoramiento del Puerto de Antofagasta: Obras Complementarias, Pliego de Condiciones. Santiago de Chile, s. impr., 1926. 68p.

<sup>166</sup> La siguiente información y citas se extraen de:

COMISIÓN de Puertos. Proyecto del Puerto de Iquique: Memoria. Santiago de Chile, Editorial Artes y Letras, 1927. 59p. págs. 6, 7, 9, 13-16.

**Tabla 9.** Relación de número de Oficinas en Tarapacá para 1918 y su Puerto de Embarque

<b>N° oficinas</b>	<b>Puerto de embarque</b>
12	Pisagua
10	Junín
22	Caleta Buena
51	Iquique

El Proyecto de Mejoramiento evidenció que:

El embarque se realiza en condiciones deficientes por falta de elementos y por falta de abrigo en los puertos. Los muelles son de poca extensión y estrechos, contruidos de un modo tal que parecen provisorios. Así se explica que en algunos puertos no se pueda cargar al día más de 200 a 300 toneladas en un buque, rendimiento apenas superior al que se obtenía con el antiquísimo sistema de embarque llamado “cachuchaje”.

La grave insuficiencia en el puerto, se acopló a la carencia de modernización y tecnologización en los procesos de extracción del caliche. Ambos eran procesos rudimentarios y altamente primitivos, que no daban abasto con la demanda que existía de salitre y que, por lo demás, se veían como incapaces de poder hacer frente a la inminente crisis del mineral. A pesar de esto, entre 1911 y 1920 Iquique tuvo el primer lugar en cuanto a la cantidad exportada de salitre, un 25% de la exportación total del país. Quizás es por ello que el gobierno consideró los subsidios salitrales como esenciales:

El Gobierno, que percibe sus mayores entradas de los derechos de exportación del Salitre, y que es, indirectamente, el principal socio en la explotación del nitrato, está en el deber de colocar a la industria en las condiciones más favorables para que ella pueda competir con los abonos sintéticos

Este deber fue asumido demasiado tarde, casi de forma inservible, pues el año en que se entregaron los mejoramientos del puerto, el salitre ya iba cuesta abajo. Incluso da para pensar que es una obra que se hace para limpiar la imagen del gobierno en relación a la inversión en tecnología y que no se escatimó en esfuerzos por salvar la industria. De no ser así, el gobierno seguía con una mirada cándida la producción salitrera y su competencia con los sintéticos, como puede desprenderse del Proyecto:

El promedio de exportación de salitre en Iquique es de casi un 25% de la exportación total del país... es lógico prever que este porcentaje aumente en el futuro, es decir, que la importancia relativa de Iquique, en cuanto a comercio del salitre, se haga mayor... vamos a estimar a 3.000.000 de toneladas anuales (de exportación y producción).

Aquellas confianzas que podían haber sido racionales, el tiempo las volvió insustentables:

...La práctica está demostrando que la aspiración de independizarse del salitre chileno no podrá realizarse sino en proporciones muy relativas. En realidad el coeficiente de consumo de la agricultura mundial es y seguirá siendo cada día mayor, y nuestro producto continuará siempre en un lugar destacado, por sus condiciones biológicas, que no se encuentran en productos artificiales.

De todas formas el Gobierno reconoció la importancia del puerto en las importaciones, pues debían realizarse obligatoriamente dada la condición agreste de Iquique y de la misma pampa, calculando por lo menos para esos años, una importación de 682.500 toneladas anuales.

El Proyecto de Mejoramiento del Puerto de Iquique en 1928<sup>167</sup>, desembocó en que se refaccionó el antiguo molo, reforzándolo (ensanchado del enrocado) con piedra hasta la altura de la mayor marea en caso de temporal. Además se proyectaron tres espigones y un muelle en el sector de Colorado para satisfacer la movilización del ferrocarril de Iquique a Pintados, por lo que se construyó un entramado de líneas de ferrocarril y de galpones, además de una central termoeléctrica<sup>168</sup>.

Las Ilustraciones 42 y 43 muestran los trabajos de construcción de las obras.

---

<sup>167</sup> Op. Cit. n. 24. p. 50.

<sup>168</sup> La siguiente información y citas se extraen de:  
COMISIÓN de Puertos. Proyecto del Puerto de Iquique: Memoria. Santiago de Chile, Editorial Artes y Letras, 1927. 59p. págs. 32, 44.

**Ilustración 42.** Naves operando con grúas, relleno del puerto de Iquique. Fines de la década de 1920.



Fuente: Naves operando con grúas en el relleno del puerto de Iquique, fines de los años 20. En Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.51. [Fotografía].

**Ilustración 43.** Obras de relleno y construcción de las defensas entre Iquique y el islote. Década de 1920.



Fuente: Obras de relleno y construcción de las defensas, entre Iquique y el islote, década del 20. VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.50. [Fotografía].

Antes de estas construcciones el puerto en relación al salitre, funcionaba de la siguiente manera:

Los trenes llegan a los costados de las bodegas, distribuidas a lo largo de la costa, lo más cerca posible de los muelles, desde los carros del F.C. los sacos son descargados al hombro y arrumados, o bien, son depositados sobre carritos de mano que hacen la distribución en el interior de las bodegas, y en seguida, son arrumados en pilas de no más de 16 sacos de altura; para sobrepasar esta altura hay que pagar un sobreprecio por el apilamiento y desarrumaje.

El sistema descrito, con las nuevas construcciones se modificaría en pos de que los carros del ferrocarril descargaran en las bodegas y que el arrumaje de los sacos se hiciera con maquinaria, para luego transportar el salitre desde las despensas a la escotilla de las naves de forma mecánica. Entre 1945 y 1948 se realizó la construcción de la Planta de Almacenamiento y Embarque de Salitre<sup>169</sup>, que consistía en carros con capacidad de 35 toneladas que se descargaban automáticamente por una grúa que lo hacía pasar por una correa transportadora para su almacenamiento.

En ese entonces las bodegas de Iquique, según su capacidad y extensión eran las que se muestran en la Tabla 10<sup>170</sup>:

**Tabla 10.** Bodegas de Salitre en Iquique, su capacidad y extensión.

Bodega	Capacidad en sacos	Superficie en m2.
Nitrate Agencies: "Santa Lucía"	250.000	10.505
Locket Bross & Co "Lagunas"	200.000	5.457
Locket Bross & Co "Primitivas"	60.000	1.934
Buchanan, Jones & Co "San Jorge"	70.000	2.696
Gildemeister & Co. <sup>171</sup>	75.000	2.457
Gildemeister & Co.	20.000	717
Gildemeister & Co.	15.000	393
Astoreca, Quiroga y Cía.	30.000	789

Esta construcción se aprovechó para llevar a la isla de forma más rápida, eficiente y fácil, los materiales para las obras del puerto artificial, que fue entregado oficialmente el

<sup>169</sup> Op. Cit. n. 39. p. 115.

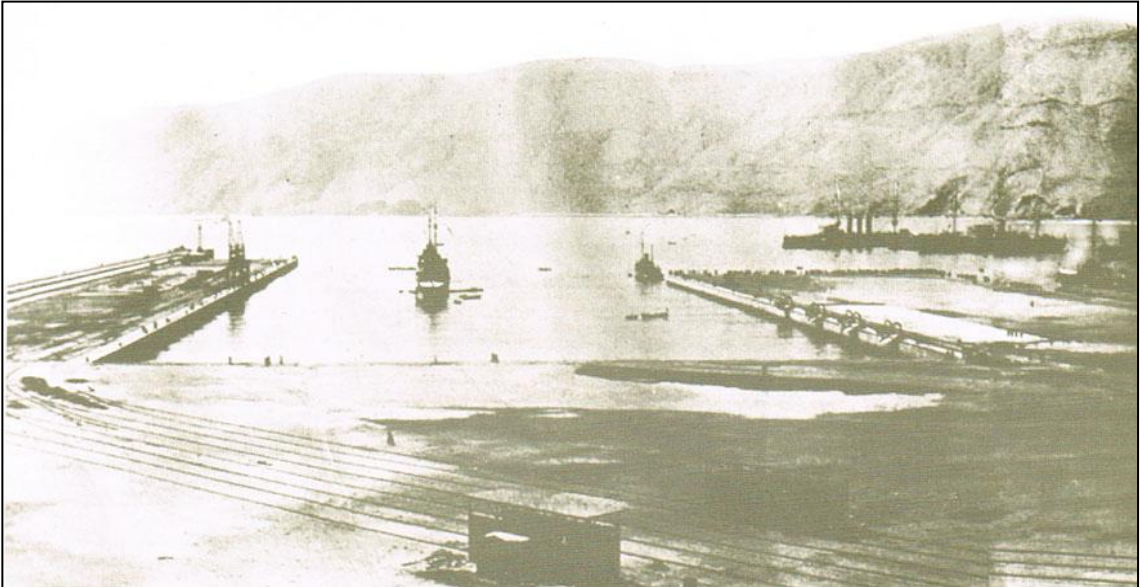
<sup>170</sup> Op. Cit. n. 166. 59p

<sup>171</sup> N. del A. El primer muelle es de 1852 y más adelante pasa a propiedad de Gildemeister y Cía. El segundo se construye en 1855, y para 1861 existían 6 muelles en funcionamiento.



20 de mayo de 1933 por una comisión que representaba al gobierno compuesta de ingenieros venidos del sur y de las autoridades marítimas de Iquique<sup>172</sup>. La Ilustración 44 muestra los trabajos a punto de ser inaugurados en 1933.

**Ilustración 44.** Obras del puerto terminadas y listas para ser inauguradas en el año 1933.



Fuente: Obras del puerto terminadas y listas para ser inauguradas, en el año 1933. En: VÁSQUEZ, Juan "et al". Historia de Salitre y Mar. Iquique y la Pampa. p.51. [Fotografía].

Este avance se realizó demasiado tarde y no pudo luchar con la agonía del período salitral, a pesar de que los costos de cargo de los buques se redujo considerablemente pues ya no debían ir de puerto en puerto cargando hasta estar completos, sino que lo hacían en un solo lugar.

Afortunadamente Iquique logró reposicionarse como puerto de importaciones y pesca manteniendo su relevancia, pero ya no gracias al mismo sustento.

---

<sup>172</sup> Op. Cit. n. 24. p. 50, 51.

### 3.6.2. Monumentos Nacionales: muelle de pasajeros y faro

En la década de 1930, misma época de construcción del molo, se inauguró el muelle de pasajeros que hoy puede verse en Iquique y que es el Monumento Nacional N°384 desde 1987 a través del Decreto del Ministerio de Educación N° 213<sup>173</sup>.

El muelle de pasajeros antiguamente correspondía a un desembarcadero de salitre, como puede observarse en la Ilustración 36, mas al terminarse la construcción del molo, cambió de uso convirtiéndose en lo que hoy se conoce. Su construcción se basó en la arquitectura dórica, el pino oregón y pilares metálicos, al igual que el de Valparaíso, Coquimbo, Huasco, entre otros. Estaba ubicado al lado de la Gobernación Marítima y de la Aduana. La Ilustración 45 muestra el muelle de pasajeros luego de ser reestructurado, construcción que hoy puede observarse y la Ilustración 46 muestra otra vista del muelle de pasajeros.

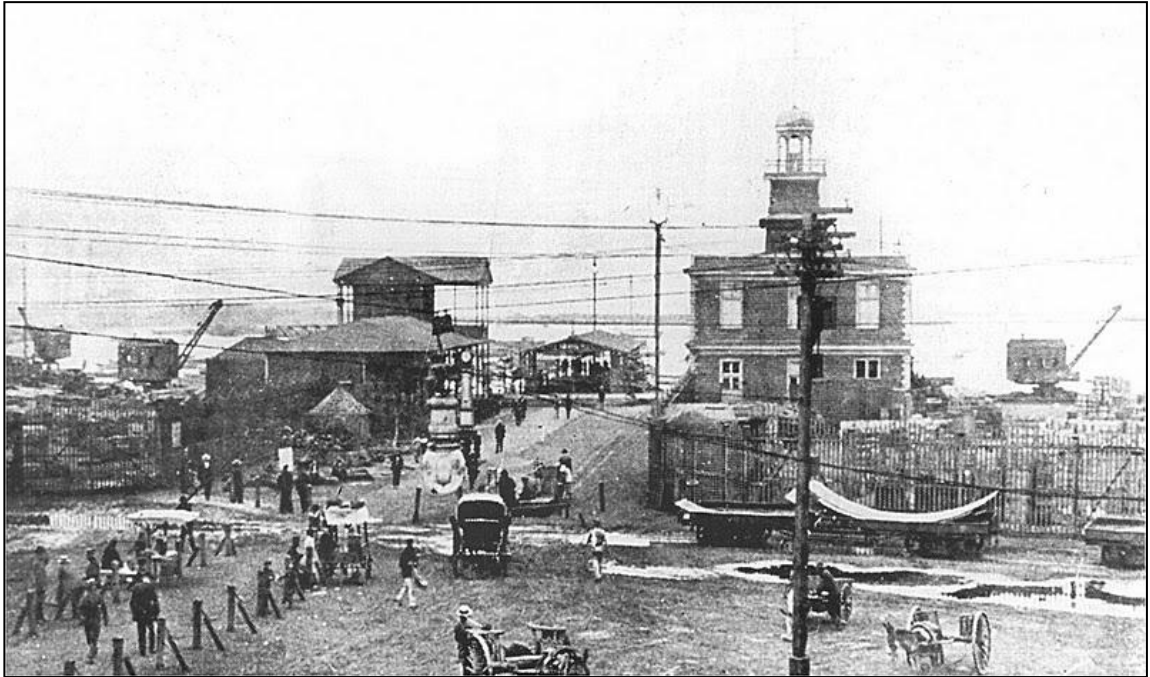
**Ilustración 45.** Muelle de pasajeros. Iquique.



Fuente: Muelle de pasajeros. Foto en Álbumes de Picasa: Emilio Navarrete. [en línea] <<http://picasaweb.google.com/100250768224672186010/CHILEAntiguo1880Adeante3Parte#5340962009845030818>> [consulta 14 septiembre 2011]. [Fotografía].

<sup>173</sup> MONTANDÓN, Roberto y Pirote, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, Consejo de Monumentos Nacionales, 1998. Ficha N° 202: Muelle Pasajeros de Iquique.

**Ilustración 46.** Vista del ingreso al muelle de pasajeros. Iquique.



Fuente: Ingreso al muelle de pasajeros. Foto en Álbumes de Picasa: Alberto Cervellín. [en línea] <<https://picasaweb.google.com/115962626227423505784/IQUIQUEANTIGUO#5264860496847304642>> [consulta: 14 septiembre 2011]. [Fotografía].

Tanto el molo como el muelle de pasajeros responden a un afán y necesidad de modernización del puerto, puesto que la actividad portuaria y económica era bullente en la época salitrera, sobre todo a inicios del siglo XX y por ende, no solo las flotas encargadas de llevar mineral eran numerosas, sino que también aquellas que transportaban pasajeros. Ellos antes de la construcción del muelle, debían ser transportados cual bultos en lanchones o botes, desde el lugar donde fondeaba el barco hacia la orilla. Se debía atender entonces a la cantidad de pasajeros que llegaban a un Iquique que en ese entonces carecía de un muelle de atraque.

De esta forma, si el molo resolvió el problema del transporte de salitre desde y hacia el buque y la orilla, el muelle de pasajeros evitó el desembarque y embarque de las personas en la orilla de la playa. Este muelle es el único del estilo y la época que se mantiene en pie y hasta el día de hoy presta utilidad a las embarcaciones menores y goletas pesqueras del puerto.

Otro Monumento Nacional relacionado con el puerto es el faro que se encuentra en la isla Serrano. En 1986 se declaró como tal a través del Decreto N° 138 que lo erige como el Monumento N° 370. La licitación para su construcción se hizo en 1871 bajo el gobierno peruano, comenzando las obras recién en 1875<sup>174</sup> a cargo de la empresa francesa Barbier y Fenestre. Esta construcción está al noreste de la isla anteriormente llamada de Iquique.

El faro interrumpió su funcionamiento en el momento en que se desarrollaba la Guerra del Salitre, retomando su actividad en 1880 hasta 1946, cuando es reemplazado por un nuevo faro. Aún así siguió en funcionamiento hasta 1956<sup>175</sup>.

### **3.7. Crecimiento y desarrollo**

Las primeras exportaciones de salitre a Europa se enviaron en los años 1827 y 1830, específicamente a Inglaterra. Luego se envió a los Estados Unidos por el industrial chileno Agustín Zavala<sup>176</sup>. Éstos no lograron un buen precio, pues no se sabía usar bien aún y tenían impuestos muy altos por el ingreso en los puertos ingleses<sup>177</sup>, así se sabe que el puerto tenía más de 60.000 quintales de salitre elaborado que se comenzó a juntar dado que con las primeras exportaciones no se generó un interés por el nitrato chileno. Vaciar las bodegas del salitre acumulado con el comercio local o sudamericano era bastante difícil, puesto éste era insignificante y con precios muy por debajo de los que podrían lograrse con los europeos. Solo en 1831 los cargamentos a Francia lograron un precio justo que reguló las posteriores transacciones<sup>178</sup>. En mayo de 1828, al observar el auge incipiente del comercio de salitre, se creó un decreto que establece que el salitre que se exporte en barcos nacionales queda libre de todo derecho, no así el transportado en naves extranjeras a

---

<sup>174</sup> MONTANDÓN, Roberto y Pirote, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, Consejo de Monumentos Nacionales, 1998. Ficha N° 181: El Faro de Iquique.

<sup>175</sup> Op. Cit. n. 39. p. 135.

<sup>176</sup> Op. Cit. n. 24. p. 7.

<sup>177</sup> Op. Cit. n. 23. p. 99

<sup>178</sup> Op. Cit. n. 143. [consulta 17 enero 2011].

las cuales se gravaría con el 4%. Hacia 1860 Iquique tenía unos 18.000 habitantes de los cuales una parte importante dependía de la industria salitrera y dos tercios vivían del comercio, actividades costeras, carga de buques, pesca, extracción de guano y de la agricultura de interior<sup>179</sup>, todo lo cual se ve potenciado gracias a la actividad salitrera. Así, del puerto salía principalmente salitre y entraban insumos para quienes se relacionaban con su producción y comercialización, como combustible para las oficinas, víveres para los trabajadores, maquinaria y textiles, agua, entre otros, que venían principalmente de Chile.

Iquique fue destruido en parte por el terremoto del 13 de agosto de 1868, que derrumbó varias edificaciones antes de que la salida del mar hiciera lo suyo derribando la aduana, edificios, máquinas condensadoras de agua y los almacenes de depósito de salitre<sup>180</sup>. Esto significó la paralización momentánea de la exportación por los puertos y caletas afectadas, lo que a su vez, se tradujo en un alza del precio del salitre de 10 a 15 chelines, además del gravamen con impuesto a las exportaciones de salitre<sup>181</sup> desde el día del terremoto. La reapertura del puerto iquiqueño lo posicionó como el tercer puerto más importante de Perú.

Recién en la década del setenta se pudo contar con una conexión ferroviaria entre la pampa y el puerto (época en que se conectaba sólo con el cantón La Noria, pero no con las oficinas del norte) lo que unido al cambio de sistema de producción de las oficinas de Paradas a Máquinas y las renovaciones que se necesitaron luego del terremoto, aceleró considerablemente la modernización del puerto para poder ser capaz de movilizar el creciente tráfico de productos.

El 6 de Enero de 1871 se colocó la primera piedra de la nueva Aduana, para que el año 1875 la ciudad se convirtiera en la capital provincial y el puerto ya tuviera gran movimiento. En ese entonces gran parte de la población Iquiqueña provenía de Chile, por las expectativas que presentaban la ciudad y el salitre en la región, un buen porcentaje de ellos se dedicaban al embarque del mineral.

---

<sup>179</sup> Op. Cit. n. 23. p. 123.

<sup>180</sup> La siguiente información se extrae de:

Op. Cit. n. 23. p. 248, 249, 324.

<sup>181</sup> N. del A. Este impuesto era de 4 centavos de sol por quintal.

En esta misma época comenzaron a establecerse sucursales de importantes bancos en el puerto, como el Banco Nacional del Perú, el Banco de Londres y el Banco de México y Sudamérica, los que fueron sustento de muchas oficinas salitreras. Estas sedes bancarias, especialmente las del Banco del Perú, Nacional y Providencia en la época del estanco compraron la producción de salitre y negociaron las ventas en el extranjero desde Iquique. Los industriales que no quisieran acogerse a esta ley podrían vender su producto directamente, pero pagando la diferencia entre los precios de compra y venta que estaban establecidos disminuidos en 10 centavos.

El sistema de balsas cargueras -ya un poco más modernas y que iban desde la aduana a los buques- seguía funcionando a través del cargamento a hombro de cerca de cinco sacos de entre 300 a 320 libras hasta completar la barcaza. Posteriormente se usaron en Iquique balsas cuadradas de fondo plano denominadas “cachuchos”. Los barcos salían de Iquique, paraban en Antofagasta para llenar más salitre y luego iban a Valparaíso, apoyando a su vez el auge de este puerto.

El crecimiento de la ciudad iba notándose no solo en la arquitectura, sino que en los datos que por ejemplo, entregó el censo peruano de 1876, que muestra un total de 11.717 personas, desglosado en 8.171 hombres y 3.546 mujeres<sup>182</sup>. Aquí vivían el Prefecto del Departamento, el Cajero Fiscal y otros empleados departamentales de Tarapacá; el Sub-Prefecto y el Juez de 1º Instancia. Existía para ese entonces una oficina telegráfica del Cable Sub-Marino en comunicación con todas las de la República y con Chile y una administración de Correos<sup>183</sup>.

En relación a los servicios básicos, no se encontraba agua en la ciudad ni en sus lugares cercanos, por mucho tiempo se consumieron las provisiones traídas desde Pisagua y Arica en embarques destinados a ellos o desde pozos del interior. Sólo desde 1840<sup>184</sup> comienza a tratarse el agua marítima con máquinas de tratamiento de agua salina en varios establecimientos de la industria privada, pero esta agua era de mala calidad incluso para las locomotoras a vapor que se movían por el desierto. La

---

<sup>182</sup> RUIZ, Marcial. Resumen Censo General de Habitantes del Perú 1876. Lima, Imprenta del Estado Calle de La Rifa número 56, 1978. 854p.

<sup>183</sup> Op. Cit. n. 153. p. 466.

<sup>184</sup> Op. Cit. n. 23. p.123.

comida también se traía desde fuera de la ciudad o desde los valles del interior. Hacia 1873 se instaló el alumbrado público y la primera Municipalidad, integrada por un alcalde, un teniente alcalde y tres regidores. El año 1875 Iquique pasa a ser la capital de la Provincia de Tarapacá y al año siguiente se instala un Consejo Departamental y uno Provincial<sup>185</sup>.

Este auge se vio opacado por el decaimiento del comercio hacia 1878, principalmente por el afán monopolizador que estaba desarrollando el gobierno peruano y que claramente complicó la producción salitrera<sup>186</sup>, al igual que el terremoto de 1877 que destruyó muelles de carga. Esto hizo más fácil que en 1879 este territorio pasara a manos chilenas gracias a la Guerra del Salitre con la “rendición de Iquique” el 23 de noviembre, aunque en 1883 con el tratado de Ancón Tarapacá quedó definitivamente anexado a Chile<sup>187</sup>. De aquí hasta principios del siglo XX Iquique alcanza bastante prosperidad, pero entre la primera y la segunda década del mismo siglo se vio un tanto afectado, pues la producción salitrera comenzó a reforzarse en otras latitudes, al punto que en 1910 los distritos salitreros del sur, competían con los del norte y hacia 1912 Antofagasta como puerto superaba a Iquique en exportación<sup>188</sup>.

Por otro lado, estaba la invención del salitre sintético, que no fue una debacle solo para la industria salitrera, sino que también lo fue para la industria dependiente o relacionada. La pampa y sus conexiones portuarias de embarque se vieron altamente influenciadas por la disminución de importaciones y exportaciones (hacia y desde la pampa). El puerto sobrevivió a la crisis, lo que no sucedió con las oficinas salitreras, ni progresivamente con la industria ferroviaria. Esta ciudad nutrió más su densidad demográfica con el éxodo desde la pampa al ser cerradas temporal o definitivamente las oficinas. Es por todo esto, que en muchas ocasiones se ve entremezclada o repetida la historia concerniente a Iquique, su puerto, el ferrocarril salitrero y las oficinas, ya que todas funcionaron con cierto grado de dependencia que entrelazó su historia y vida.

---

<sup>185</sup> Op. Cit. n. 38. p. 45.

<sup>186</sup> Op. Cit. n. 46. p. 41.

<sup>187</sup> Op. Cit. n. 38. p.48

<sup>188</sup> BERMÚDEZ, Óscar. Breve Historia del Salitre: síntesis histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Santiago de Chile, Ediciones Pampa Desnuda, 1987. 75p.

A pesar de esta crisis y en su pleno desarrollo, se inauguró el puerto artificial de Iquique en 1933 y el año siguiente se instaló la primera industria pesquera en Cavancho<sup>189</sup>, como presagio del cambio de actividades que permitió que el puerto no falleciera junto con la era del salitre.

### **3.8. Iquique después del salitre**

Con la crisis del salitre de los años 30, el puerto de Iquique debió replantearse y se constituyó como el primer puerto pesquero del país<sup>190</sup>, pues el salitre, si bien se seguía produciendo, iba en un camino directo hacia su muerte. De esta forma, se abandonaron los muelles de embarque y las casas embarcadoras, para ser reemplazadas por industrias pesqueras y la cuarta Zona Naval. El puerto entra entonces en un proceso de modernización, se mecaniza y como organización social quedan los estibadores, organizados en sindicatos regidos por leyes internacionales, pero que son vestigio de lo que fueron las primeras movilizaciones obreras del país.

Aún así, Iquique recibió a gran parte de los afectados pampinos. En los galpones de la Puntilla y algunos regimientos se habilitaron ollas comunes para los más pobres. El puerto se transformó en un portal de cambio ocupacional para ellos, que pasaron de labores a pleno sol en el desierto a acomodarse a oficios marítimos ofrecidos por ejemplo, por la primera fábrica pesquera de 1934. El desarrollo de Iquique incidió en la construcción del primer aeropuerto de la ciudad, entregado el año 1936.

Por otro lado, en los sesentas se inició el proceso de industrialización pesquera de mano de la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) y de privados, para que en los setentas, se iniciara el auge del comercio internacional (Vínculo Asia-Pacífico y

---

<sup>189</sup> Op. Cit. n. 24. p.10

N. del A. En esta misma década se construyó el aeropuerto de Cavancho y se comenzó a construir el nuevo hospital.

<sup>190</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 38. p. 10, 52, 84.



Cono Sur de América) con la instalación de la ZOFRI- Zona Franca de Iquique-, ícono del comercio internacional, del liderazgo industrial y comercial que tomó Iquique sin el respaldo del salitre. Mientras tanto, se contraponía al nuevo auge del puerto, las oleadas constantes de obreros pampinos cesantes víctima de la decadencia salitrera.

Hoy en día, el puerto y la ciudad viven de lo que genera la zona franca, el turismo, la pesca industrial, los servicios y la minería del interior, basada fundamentalmente en el cobre.

## 4. FERROCARRILES

### 4.1. Acercamiento a la historia de los ferrocarriles del norte salitrero

La conectividad y el transporte siempre han sido un eslabón importante en el desarrollo de los pueblos. Según sea la geografía, los avances tecnológicos, los recursos, etc., los pueblos han escogido diferentes medios. En Chile, con la llegada del siglo XIX el ferrocarril se volvió una pieza elemental para el transporte, tanto de materiales como de pasajeros.

El Estado y los privados invirtieron en el tendido ferroviario, al punto que casi todas las regiones del país estuvieron conectadas por este medio, no sin algunos problemas: se construían sectores aislados que permanecían sin conexión por bastante tiempo, esto sumado a que su unión se volvía difícil pues no había homogeneización entre los equipos que se adquirían ni el tendido férreo que se implementaba; las Superintendencias compraban lo que les parecía conveniente sin un criterio que permitiera el posterior contacto y unidad con las otras secciones de los ferrocarriles<sup>191</sup>; las reparaciones eran costosas y demorosas dado que las maestranzas no se optimizaron hasta casi finales del auge del ferrocarril, cuando la Empresa de Ferrocarriles del Estado organizó su Departamento de Tracción y Maestranzas de la Dirección General ordenando las adquisiciones y las maestranzas. Cuando el ferrocarril detenía su funcionamiento, el país se paralizaba pues la producción no podía ser transportada. Esta situación se repite hasta el día de hoy, pero con el traslado por el rubro camionero.

Así el ferrocarril fue, y en muchos casos sigue siéndolo, vital para el desarrollo y evolución de los circuitos mineros y por ende, para el crecimiento de la industria mineral y del país (se sabe que Chile siempre se ha apoyado en las divisas de la minería). Los ferrocarriles mineros que actualmente siguen funcionando corresponden

---

<sup>191</sup> IRIARTE, Alejandro. Las Maestranzas su producción y conservación del material. En: VASSALLO, Emilio y Matus, Carlos. Ferrocarriles de Chile: Historia y Organización. Chile, Editorial Rumbo, 1943. pp. 207-217.

a privados, entre los que se puede encontrar el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, FCAB, que hasta el día de hoy recorre líneas de la época salitrera, pero con un nuevo uso como la minería del cobre, el transporte desde el puerto a Bolivia, entre otros.

La situación del ferrocarril ha sido variada según la región de emplazamiento, la finalidad e incluso la época, muchos trenes luego de perder el tráfico de minerales se mantuvieron para el transporte de pasajeros. En este caso, como ya se ha mencionado, interesa la región de Tarapacá y más acotadamente, la de aquellos ferrocarriles que abastecían de salitre de exportación las costas de Iquique y Pisagua.

Como bien lo expresa González<sup>192</sup>, las instancias que permitían la movilización del salitre se vuelven fundamentales en el mundo pampino, puesto que en torno y gracias a ellas, se organizaban las sociedades y economías del desierto: “carreteras y ferrocarriles articularon el mundo del salitre, definieron sus fronteras internas y externas. Permitieron familiarizar al pampino con la propia pampa, haciendo conocidos los cantones a través de las estaciones ferroviarias y tambos”. El ferrocarril fue la herramienta clave para la industrialización acelerada en torno al salitre y, por lo demás, para responder a las demandas de los compradores en el mundo.

La red ferroviaria relacionada con el nitrato nació tempranamente en la década 1870, se amplió en 1887 alcanzando los 861 km, en 1894 los 1.069 km y en 1903 los 1.787 km<sup>193</sup>. Estas instalaciones partieron su funcionamiento en manos privadas, situación que se mantuvo sin control hasta avanzado el siglo XX. Ejemplo de ello es mencionar que la industria ferroviaria en Tarapacá estuvo dominada por el monopolio de la *The Nitrate Railways Company Ltd.*, un tiempo dirigida por John Thomas North uno de los principales representantes de la adquisición inglesa privada. El Estado intervino tardíamente en el transporte a puerto cuando el ocaso del salitre se desarrollaba. Se debe tener en cuenta que estos trenes no solo transportaban desde y hacia la mina materiales y minerales, sino que también se erigieron como el principal

---

<sup>192</sup> GONZÁLEZ, Sergio. El mundo de las casas de lata. La vida de la pampa salitrera. En: SAGREDO, Rafael y Gazmuri, Cristián. Historia de la vida privada en Chile: El Chile moderno de 1840 a 1925. 3ª ed., Chile, Editorial Taurus, 2006. Tomo II.

<sup>193</sup> REPÚBLICA de Chile. Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura: Postulación para su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial/UNESCO. [en línea] Chile, 2003. <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1178.pdf>> [consulta: 07 enero 2011].

medio de transporte sobre todo en la dirección este-oeste o viceversa, pues de sur a norte competía fuertemente con el cabotaje y con las precarias -pero cada vez más acabadas- carreteras.

Esto no deja de ser interesante en el sentido en que los ferrocarriles -hasta hace no poco tiempo- fueron un transporte fundamental de pasajeros en dirección este-oeste y viceversa, pues los caminos en esos sentidos no existían o eran extremadamente precarios. Es por esta razón, que en muchos casos, cuando la empresa privada dejó de ver rentabilidad en sus tramos de ferrocarril, el Estado los adquirió para mantener la conectividad de los poblados aislados y procurar, o por lo menos intentarlo, el bien social de aquellas minorías. Por otro lado, no se puede obviar que si bien los trenes salitreros cayeron en el ocaso y en numerosas ocasiones en su muerte, hoy en día aún funcionan ramales históricos sin ánimo de dejar de hacerlo, como los de FCAB.

En la actualidad se atribuye directamente al ferrocarril la responsabilidad del transporte salitrero, sin reflexionar en la época en que este medio no existía o no se generalizaba. El servicio ferrocarrilero no apareció en el desierto hasta la segunda mitad del siglo XIX, lo que no significa que el mineral no se haya trasladado al puerto. El transporte del salitre se incrementó paulatinamente sustentado en sus inicios en el arrieraje y luego en el ferrocarril, ambas etapas de un mismo proceso. Es por esto que se debe buscar el origen del sistema ferroviario nortino, en una época anterior artesanal y preindustrial que explica la necesidad de contar con mayores y mejores medios para el transporte al puerto.

#### **4.2. Transporte salitrero en recuas de mulas**

Antiguamente el salitre se transportaba de la pampa al puerto por medio de mulares, lo que en un principio alcanzaba para cubrir la demanda de transporte, pero que posteriormente dejó de dar abasto en relación al tráfico, siendo además caro, tedioso y lento. Esta forma de trasladar productos viene de los pueblos aborígenes emplazados

en los sectores de los valles hasta la costa, quiénes incluso en la época del salitre mantuvieron la costumbre de llevar verduras, frutas y otros productos hasta las oficinas salitreras. Muchas veces estos comerciantes se quedaban en las oficinas trabajando por un tiempo y luego volvían a los valles. Las recuas de animales para el transporte no eran solo mulas y burros, muchas veces ocupaban llamas, comunes en el sector. En la primera década del siglo XIX, el caliche era bajado a lomo de burro por las pampas tarapaqueñas, embarcado en la caleta de Iquique y conducido a Callao a través de contratos navieros entre las ciudades. Este sistema que se mantuvo en curso hasta la segunda mitad del siglo XIX<sup>194</sup>, realizándose a través de contratistas de transporte que contaban con burros y arrieros.

El transporte por mulares, que para 1850 contaba con dos mil a tres mil cabezas<sup>195</sup>, requería cierto personal en las oficinas que correspondía a los corraleros, quienes cuidaban a las mulas y muchas veces eran niños pequeños más los cocheros. A su vez, significó crear caminos que permitiesen el transporte del mineral. Este medio entró en crisis hacia 1855: la producción agrícola de las quebradas del interior se hizo insuficiente, las salitreras y los transportistas tenían ahora el problema de escasez de forraje y combustible<sup>196</sup>. Esto generó alzas de precios en el transporte y en las comidas. Este tipo de transporte puede observarse referencialmente en la Ilustración 47.

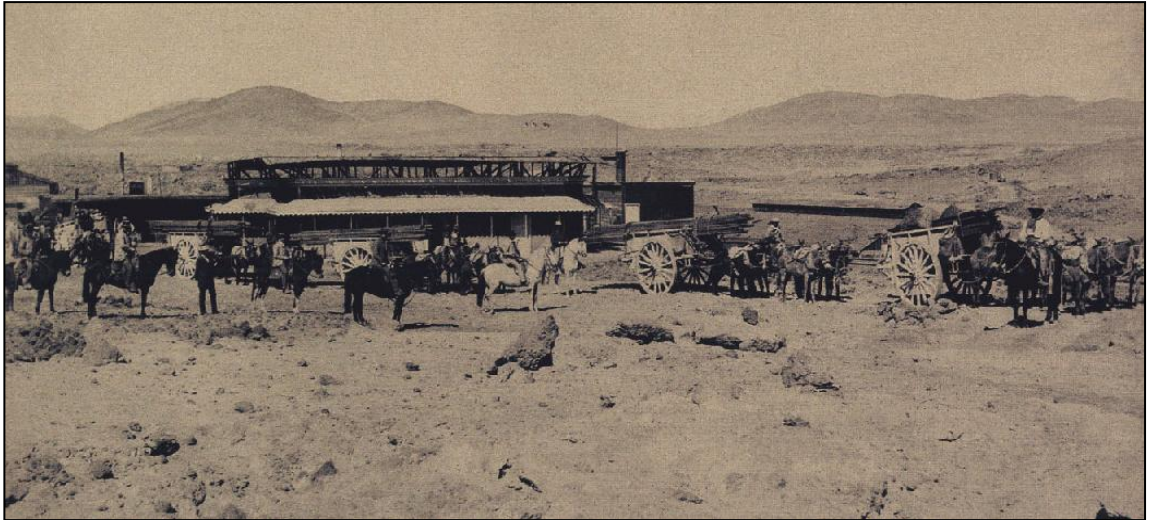
---

<sup>194</sup> Op. Cit. n. 23. p. 53,67.

<sup>195</sup> Op. Cit. n. 39. p. 151.

<sup>196</sup> Op. Cit. n. 23. p. 67.

**Ilustración 47.** Recuas cargando material en la pampa.



Fuente: Oficina Esmeralda. Carretas en viaje a Lagunas. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. P. 49. [Fotografía].

Bravo<sup>197</sup> destaca una figura dentro de la empresa del transporte por mulares, José Benito González, El Godo, quien luego de trabajar en Antofagasta se dirigió a Tarapacá. En Iquique organizó una empresa de transporte de salitre desde la pampa y sus oficinas, hacia el puerto. Esta empresa compitió con el único ferrocarril existente en la época, lo que le significó correr con los gastos de una carretera desde el puerto hasta Alto Hospicio en 1882 y desde ahí hacia otras oficinas. La línea de ferrocarril con la que compitió González, tiene como germen la adjudicación del proyecto por el Gobierno peruano a Federico Pezat y José M. Costa en 1860, este ferrocarril uniría el puerto de Iquique con las salitreras de la Noria, entre las cuales se contaba, en ese entonces, Santa Laura y La Palma. El proyecto se aplazó cerca de diez años, hasta que el Gobierno le dio la concesión a los hermanos Montero, comenzando las obras en 1868, para inaugurarse el ferrocarril en 1871<sup>198</sup>.

---

<sup>197</sup> Op. Cit. n. 39. p. 24.

<sup>198</sup> Op. Cit. n. 39. p. 250.

### 4.3. Condición geográfica agreste para la industria ferrocarrilera

La construcción de las líneas férreas en la región de Tarapacá se encontró con pocas dificultades considerando que se emplazó en el desierto, un medio agreste y falto de agua, más la necesidad de sortear la cordillera de la costa en un sector donde la formación geológica es muy abrupta y con fuertes pendientes hacia la planicie costera.

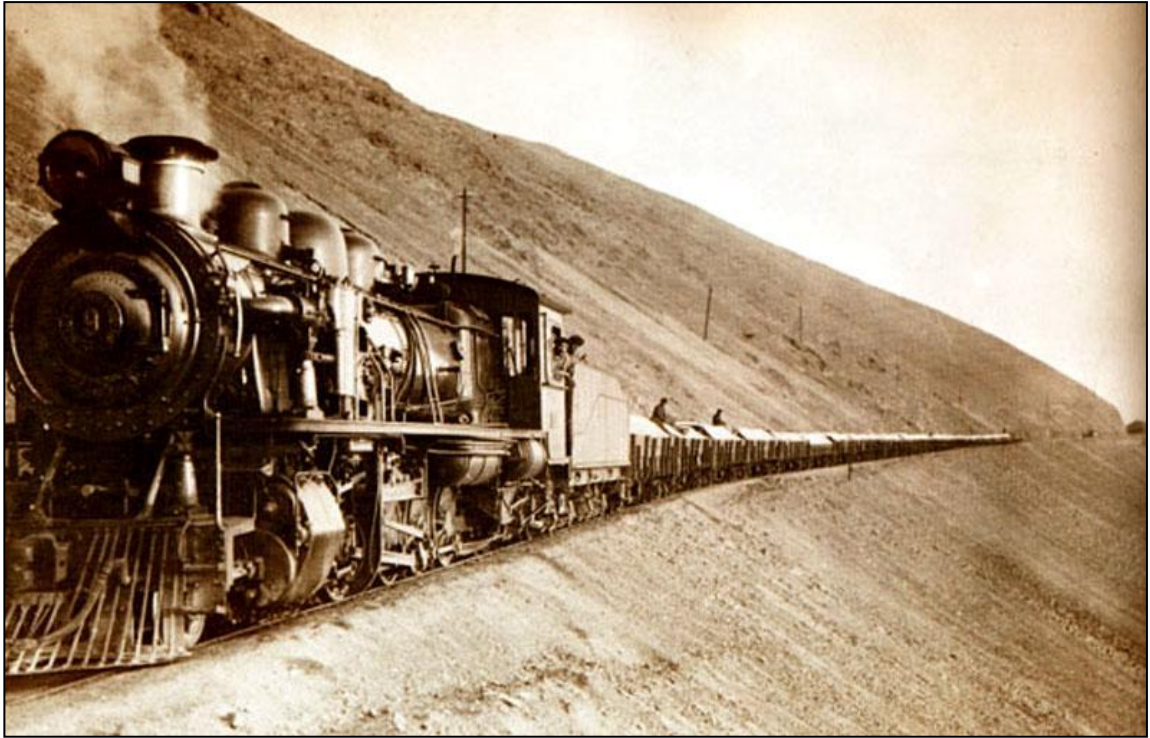
El agua podía conseguirse desde los valles del interior y del mar, pero hubo permanentemente una escasez de agua limpia o buena, lo que dificultó el funcionamiento de las máquinas a vapor. El agua salina (de mar) debió ser tratada a través de la destilación, pero no era suficiente, pues si bien entregaba un agua más limpia, era de un costo excesivo y no de la mejor calidad, produciendo problemas en los ferrocarriles por su alto contenido mineral. Es por esta razón que muchas locomotoras, con la entrada del diesel, fueron adaptadas para este combustible, pero luego de un tiempo, algunas se volvieron a transformar a carbón o vapor<sup>199</sup>.

Como se mencionaba, la Cordillera de la Costa a la altura de Iquique y Pisagua cae abruptamente hacia las planicies litorales, lo que dificultó enormemente el trazado de caminos y de líneas ferroviarias. Este problema fue abarcado por ingeniosas y prácticas soluciones. En Pisagua, por ejemplo, a fines del siglo XIX y principios del XX se resolvió mediante ascensores (andariveles) y reversos que bajaban y subían la carga de los trenes desde los macizos cordilleranos hacia el puerto y viceversa. En Iquique la solución fue diferente, se crea una serie de empinadas pendientes en *zig-zag*, que dificultan la subida y la bajada de los trenes. Las máquinas de la época no daban las prestaciones necesarias para ese tipo de exigencias, al punto de que muchas veces la locomotora debía ser remolcada por otra, uniendo fuerzas. La Ilustración 48 muestra un tren salitrero en la bajada hacia Iquique.

---

<sup>199</sup> Esta información y la siguiente se extrae de:  
Op. Cit. n. 25. p. 18, 19, 159.

**Ilustración 48.** Tren salitrero bajando a Iquique.



Fuente: Tren salitrero bajando a Iquique. En: blog de Raúl Bagioli. [en línea] <[http://www.raulbagiolimiquel.com/?attachment\\_id=32](http://www.raulbagiolimiquel.com/?attachment_id=32)> [consulta: 14 septiembre 2011]. [Fotografía].

Gracias a esta geografía, más la ausencia de valle central en Tarapacá, nos encontramos con que las líneas debieron tenderse de una manera diferente que en el sur del país, con trocha métrica y fuertes pendientes.

#### **4.4. Inicio de los Ferrocarriles Salitreros en Perú y mano de obra para su construcción**

El Gobierno del Perú, consciente de la necesidad de un transporte más rápido y eficiente para dar abasto con la demanda de salitre y el desarrollo de la industria, decidió hacer concesiones ferroviarias.

La primera concesión se realizó en 1860, otorgándose a José María Costas y Federico Pezet. Ellos debían construir el ferrocarril entre Iquique y las salitreras del



sector La Noria, pudiendo conectar esta línea principal con las salitreras que se ubicasen dentro de tres leguas. Esta concesión caducó por no cumplir los plazos especificados. Más adelante, en 1864 se hizo un segundo intento para la construcción de un ferrocarril en un trazado similar y otro entre Pisagua y Sal de Obispo, concediendo la concesión a José Pickering y Manuel Avelino Orihuela, pero que también caducaron por incumplimiento. Ambas fueron invalidadas en 1868<sup>200</sup>.

Posteriormente se volvió a llamar a concesión para el sector entre Iquique y La Noria. Se recibieron dos ofertas de las cuales se optó por la de los hermanos Montero. La concesión llevó la fecha de 11 de julio de 1868. Las deudas contraídas en la creación del ferrocarril por los hermanos Montero, desembocaron en que el año 1874 se formara con capitalistas ingleses, belgas y franceses, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú a cargo de todo el patrimonio de los ferrocarriles salitreros, erigiéndose un monopolio que cobraba las tarifas que estimaba necesarias. Con la guerra del Pacífico los ferrocarriles salitreros de Tarapacá pasaron al poder del gobierno de Chile, que los devolvió a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros en 1881<sup>201</sup>, la que figuró más tarde como *The Nitrate Railway Company Limited*.

El inicio de la construcción de las vías ferroviarias en Perú trajo consigo la migración de muchos trabajadores chilenos para llevarla a cabo, como también de inversionistas del mismo país. Luego de que las obras para las que habían sido contratados habían acabado o cuando no se necesitó más mano de obra para el ferrocarril, muchos se quedaron en las oficinas del sur peruano<sup>202</sup>, ya que los empleadores no los llevaban con un compromiso de devolverlos a su lugar de origen y el retorno por el desierto era muy difícil. La Ilustración 49 es un ejemplo de un grupo de obreros tendiendo las líneas férreas en el desierto.

---

<sup>200</sup> THOMSON, Ian. El nacimiento y la muerte de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá: Un breve resumen. [en línea] Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. <<http://www.monumentos.cl/OpenDocs/asp/pagVerRegistro.asp?argInstanciald=53&argRegistroId=616&argFlagPasoPorDefault=1>> [consulta: 25 agosto 2011].

<sup>201</sup> Op. Cit. n. 44. p. 89.

<sup>202</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 23. p. 243, 369.

**Ilustración 49.** Obreros instalando un riel de ferrocarril en el desierto.



Fuente: Obreros instalando un riel de ferrocarril, oficina salitrera no identificada. Obreros instalando un riel de ferrocarril en medio del desierto salitrero. Archivo fotográfico (catálogo 33, código Fc-1624). Museo Histórico Nacional.

Se calcula que en la construcción del ferrocarril en el tramo de Iquique a La Noria y de Pisagua al interior, se ocuparon de cuatro mil a seis mil chilenos, esto se ve reflejado en el censo de 1876 que de un total de 38.226 habitantes, registra que 9.664 eran chilenos y que solo en Iquique eran 6.048. Estas cifras enfrentadas al número de peruanos que solo eran 4.429, es muy decidora, ya que los trabajos de construcción ferroviaria hicieron que los sectores de Tarapacá, pertenecientes al Gobierno del Perú, fueran poblados por más chilenos que coterráneos.

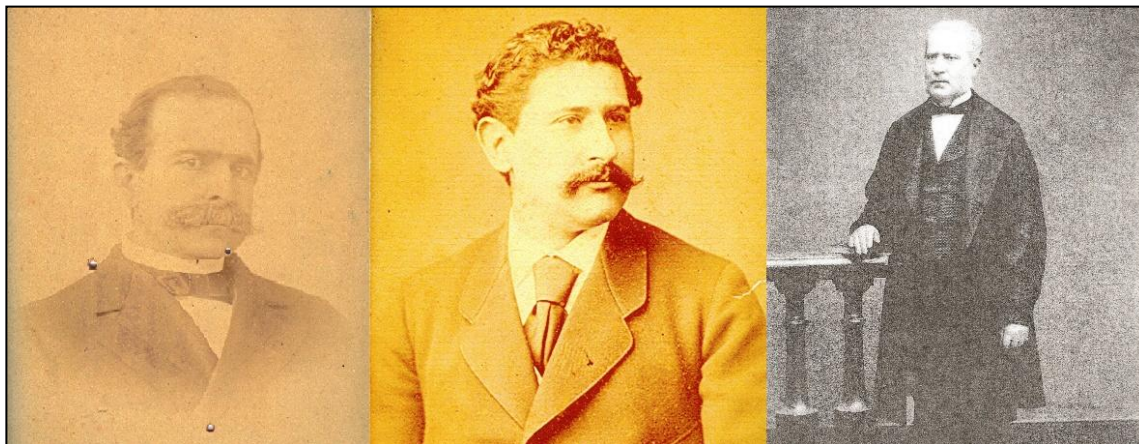
Es entendible entonces que las cifras poblacionales de las oficinas antes de la década de 1880 y también luego de la Guerra del Salitre fuese inflada por chilenos. De todas maneras, es importante entender que en ese sector la densidad poblacional era poca debido a las condiciones geográficas y climáticas y que por ende, todas las

faenas relacionadas con la minería necesitaron más mano de obra que la que el sector podría haberles entregado. Así, la pampa y el desierto fue matizándose de un crisol cultural que en un principio se nutría de peruanos, bolivianos y chilenos, pero que avanzado el siglo XX mostró culturas como la china y norteamericana, entre otras.

#### 4.5. Los Hermanos Montero y los Ferrocarriles Salitreros

Luego de la primera concesión fallida para un ferrocarril entre Iquique y el sector de La Noria otorgada por el gobierno peruano, los hermanos Montero se adjudicaron la exclusividad de construcción de obras ferroviarias en Tarapacá. Ellos conformaron una sociedad, Ramón Montero Hnos., para la construcción de este tipo de obras, siendo los administradores: Don Ramón Montero, Don Juan Manuel Montero, Don Estevan Montero y Don Toribio Montero. La Ilustración 50 muestra a parte de los hermanos asociados.

**Ilustración 50.** Hermanos Montero.



Fuente: Asociación de ferrocarriles salitreros Ramón Montero Hnos., formada por los hermanos Ramón, Juan Manuel, Estevan y Toribio Montero Elguera. En la foto de izquierda a derecha se encuentra Juan Manuel, Toribio y Estevan. En: [en línea] <<http://monerotrenestarpaca.org>> [consulta: 25 agosto 2011].

Luego de caducada la primera concesión por incumplimiento de plazos, se traspasó a Ramón Montero Hnos., con sedes en Lima y Londres, la concesión del tramo de

Iquique al sector de La Noria fechada el 11 de julio de 1868<sup>203</sup>, figurando con derechos exclusivos para la compañía por 25 años y la concesión duraba 65 años. La trocha con la que se construyó fue de cuatro pies con ocho pulgadas. Este tramo del Ferrocarril formó posteriormente, parte de la empresa de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, los que en la época del auge salitrero, constituyeron la red ferroviaria más lucrativa del Perú. Contaban con su propia planta de desalinización de agua, pues estaban en una zona desértica y las locomotoras necesitaban agua en cantidades considerables para poder operar<sup>204</sup>.

La segunda concesión adjudicada a los hermanos Montero correspondió a los tramos de Pisagua a Zapiga, Sal de Obispo y demás salitreras del norte de la provincia de Tarapacá hasta Pampa Negra y Negreiros en el sur, incluidas sus ramificaciones. Su construcción y explotación emanan del decreto del 18 de mayo de 1869 desde el Gobierno de Perú. El plazo de la concesión era por 85 años, luego de los cuales el ferrocarril debería pasar al Estado sin gravamen, venciendo en 1955<sup>205</sup>. Las obras se inauguraron el año 1871.

Se dio una tercera concesión a la sociedad de los hermanos, la del Ferrocarril La Noria a Negreiros. El decreto del 26 octubre de 1871 del Gobierno del Perú, otorgó construcción y explotación a Montero Hnos. a través de una concesión por 25 años con privilegio exclusivo y 74 más sin él, luego el ferrocarril debería pasar a Estado sin gravamen. Esta concesión vencería en 1974 cuando pasaría a dominio del Estado. De esta forma, los Montero tienden los rieles en el Cantón Norte entre Sal de Obispo, Negreiros, Zapiga y Pisagua. Para este sector ellos podían organizar una sociedad con

---

<sup>203</sup> Op. Cit. n. 200.

N. del A. para ver en detalle los tramos de la concesión véase Ilustración 24, mapa que representa el tendido ferroviario de la Nitrate Railways Co., compañía que posteriormente compra las líneas que eran de los Hermanos Montero.

<sup>204</sup> GALESSIO, Elio. Los Ferrocarriles de Tarapacá hasta 1883. [en línea] <<http://monerotrenestarapaca.org/ferrocarriles.html>> [consulta: 25 agosto 2011].

<sup>205</sup> HUIDOBRO, Carlos. Ferrocarriles Particulares. En: VASSALLO, Emilio y Matus, Carlos. Ferrocarriles de Chile: Historia y Organización. Chile, Editorial Rumbo, 1943. pp. 157-168.

N. del A. Respecto a la duración de la concesión hay divergencias entre Huidobro y Thomson. El último dice que el privilegio exclusivo de la concesión sería por 25 años y la propiedad se mantendría por 60 años más, luego de los cuales los útiles y enseres pasarían a manos del Estado. Aquí no había garantía de ingresos.

el nombre de “Compañía del Ferrocarril de Pisagua”<sup>206</sup>. En 1871 se entregó la tercera concesión que une las dos anteriores y permite a la empresa del ferrocarril servir a gran parte de las salitreras de la pampa entre Zapiga y La Noria.

La construcción de estas líneas fue ingenierilmente difícil principalmente por la geografía en que se emplazaron, por ejemplo el ascenso desde el nivel del mar hasta una altura cercana a los 1.000 mts. en solo unas decenas de kilómetros dificultó la construcción y luego la operación de los trenes. En la sección desde Iquique a La Noria, existía un tramo de aproximadamente 18 kms. con una pendiente de 4%, por lo que se debió comprar en Inglaterra locomotoras del tipo Double Fairlie de dos frentes, que podían arrastrar trenes de 150 toneladas sobre la citada pendiente<sup>207</sup>.

Sobrellevando todas las dificultades, los Montero construyeron líneas ferroviarias entre Pisagua e Iquique operándolas en un principio como dos empresas independientes *Iquique Railways & Co.* y *Pisagua Railways & Co.* Estos proyectos ferroviarios necesitaron préstamos en Londres de un millón doscientas mil libras esterlinas en el año 1872, además de parte del capital de los Montero. Al año siguiente debieron pedir otro préstamo de unas 45.000 libras esterlinas. Ambos se garantizaron con hipotecas sobre las construcciones.

Las deudas de la sociedad de los hermanos desembocaron en que el 24 de enero de 1874 se constituyó en Londres<sup>208</sup>, con capitalistas ingleses, belgas y franceses, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú o *National Nitrate Railways of Perú Co.* que administraría todos los ferrocarriles de los Montero. Esta nueva empresa fusionaba a las que operaban las vías de Pisagua e Iquique, pero excluía de sus propiedades a la no construida sección hasta la frontera con Bolivia y a una tercera línea ubicada más al sur, la vía Patillos a Lagunas que se estaba erigiendo por cuenta de un tercero. Explotaba los tramos Pisagua-Negreiros, La Noria-Negreiros, San Pablo-Lagunas y la totalidad de las líneas. Su directorio estaba en Londres y la

---

<sup>206</sup> Op. Cit. n. 204.

<sup>207</sup> N. del A. Más adelante, ya bajo el gobierno chileno, en 1926 se encargaron para estos fines tres locomotoras Beyer-Garrat, asignadas al tramo Iquique-Las Carlas, y dos años después se adquieren más, pero la era del salitre comenzaba a declinar.

<sup>208</sup> Op. Cit. n. 205. p. 160.

Administración del Ferrocarril residía en Iquique. Como promedio tenía 742 empleados. Cabe mencionar que el traspaso de los ferrocarriles de los hermanos Montero a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú se aceptó el 10 de febrero de 1879<sup>209</sup>.

Ya con la Guerra del Salitre, el Gobierno del Perú se pronunció respecto a las compañías extranjeras sosteniendo que “no podrán recurrir, por problema alguno que pueda surgir con el gobierno debido a los derechos y obligaciones que se desprendan de las concesiones originales, a leyes o tribunales que no sean los de la República del Perú, y en ningún caso o circunstancia se les permitirá recurrir a medios diplomáticos”<sup>210</sup>. Pero terminado el conflicto, los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá pasaron al poder del Gobierno de Chile que los devolvió a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros en 1881<sup>211</sup>. A pesar de ello la empresa no pudo cumplir con el pago de los préstamos contraídos en 1872 y 1873, pues no se lo permitieron: la situación bélica que afectó el tránsito de los ferrocarriles, la inhabilitación de algunos tramos, el deterioro físico de la infraestructura perteneciente a la Compañía Nacional, la paralización del tráfico comercial, sobre todo en el periodo del bloqueo portuario e intervención militar.

Dada la nueva situación política de las regiones de Antofagasta y Tarapacá en 1882 se reorganizó en Londres la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá bajo la razón social *The Nitrate Railways Company Limited*<sup>212</sup>, tomando a su cargo los ferrocarriles del territorio de Tarapacá sitiado por los chilenos. Es en este momento cuando el gobierno chileno ejerció presión para que las concesiones de los Montero se invalidaran, hasta que en 1883 -cuando el Tratado de Ancón cedió los territorios de Tarapacá a Chile- las anuló quedando los trenes en manos europeas y debiendo los hermanos Montero vender las últimas acciones que les quedaban en la

---

<sup>209</sup> Op. Cit. n. 200.

<sup>210</sup> Op. Cit. n. 204.

<sup>211</sup> Op. Cit. n. 44. p. 89.

<sup>212</sup> Op. Cit. n. 46. p.74.

*Nitrate Railways Co.* a un precio mucho menor del que costaban nominalmente<sup>213</sup>. De esta forma terminó su participación en los ferrocarriles de Tarapacá.

#### **4.6. Guerra del Salitre y su incidencia en el trazado férreo chileno**

Las líneas ferroviarias construidas antes del conflicto bélico cobraron en él y más adelante, una importancia militar y por ello su trazado fue pensando en posibles enfrentamientos con otros países, tanto por el gobierno peruano como por el chileno.

La Guerra del Salitre, tuvo como participante importante al sistema ferroviario, incluso fue uno de los gatillantes, pues el impuesto que quiso imponer el Gobierno Boliviano a la FCAB causó los roces entre dicho país y Chile y la posterior guerra. Durante todo el proceso bélico algunos ferrocarriles, como el de Arica a Tacna y los Ferrocarriles Salitreros, fueron utilizados para el transporte de tropas.

Con la fijación de los límites definitivos entre Chile y Perú en 1929, se ratificó que el primero era el vendedor monopólico de salitre natural. El mineral proporcionaba entre 1883 y 1943 (50 años posteriores de la guerra), la mitad de los ingresos fiscales de la nación, los cuales fueron usados principalmente para construir líneas férreas en el norte y sur del país, avances viales y culturales. De esta forma las divisas salitreras se relacionaron directamente con el desarrollo del ferrocarril fiscal en la nación.

La experiencia de la guerra sirvió para reafirmar al gobierno chileno las decisiones que tomó respecto al emplazamiento de las vías férreas. Se discutió en repetidas ocasiones por dónde tender las líneas teniendo dos opciones: por un lado estaba el interior, con una serie de pendientes, con un clima desfavorable y nocivo tanto para las vías como para los trenes, además de significar mayor longitud al momento de querer conectar destinos de norte a sur. Por otro lado, se encontraba la opción de construcción por el litoral, donde las pendientes eran menos y menores, la longitud de las líneas disminuía considerablemente y los costos de construcción disminuían pues

---

<sup>213</sup> Op. Cit. n. 204.

no debía llevarse el material desde la costa al interior. Frente a este panorama el gobierno chileno optó por la primera opción de construcción de los ferrocarriles estatales, pues presentaba un mayor resguardo ante un conflicto bélico. Un tren por el interior sería más difícil de cortar por las tropas enemigas que uno por la costa y a su vez, se impediría que el país quedase desconectado e imposibilitado de transportar material necesario de la forma más expedita con la que se contaba en ese momento. La costa estaba expuesta en toda su extensión a un ataque de una flota enemiga. Esta política de construcción se mantuvo durante todo el periodo de expansión ferroviaria, pero más adelante, en la época de la dictadura militar de Augusto Pinochet, estas líneas volvieron a cobrar un significado e importancia bélica, dado que se erigían como una forma de conexión adicional. Esto generó que se mantuvieran por mucho tiempo vigentes hasta que se vendieron a privados o se dejaron morir por la falta de mantenimiento.

Se debe tener claro que el territorio peruano y boliviano, tenía al momento de ser anexado a Chile, ferrocarriles privados normalmente de inversionistas ingleses y peruanos. Estas líneas representaron el monopolio de transporte por muchos años, hasta que Chile logró emprender proyectos ferrocarrileros en el territorio y por lo tanto, generar competencia entre el transporte y justicia en los precios. Por ello, para analizar el área que comprenden las salitreras patrimonio de la humanidad y el puerto salitrero de Iquique, se debe considerar la iniciativa privada y la estatal. Ubicando en la primera a *The Nitrate Railways Co. Ltd.*, y en la segunda la Red Norte, Longitudinal Norte y especialmente el Ferrocarril Iquique a Pintados. Se hará, por lo tanto, una breve revisión histórica de ellas.

#### **4.7. *The Nitrate Railways Co Ltd.* y Ferrocarriles Salitreros**

La situación bélica en que se encontraba Perú y Chile hizo que La Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros del Perú se reconstituyera en Londres el 23 de



agosto de 1882 con el nombre o razón social *The Nitrate Railways Co. Ltd.*, conocida en Chile como Ferrocarril Salitrero o Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá<sup>214</sup>.

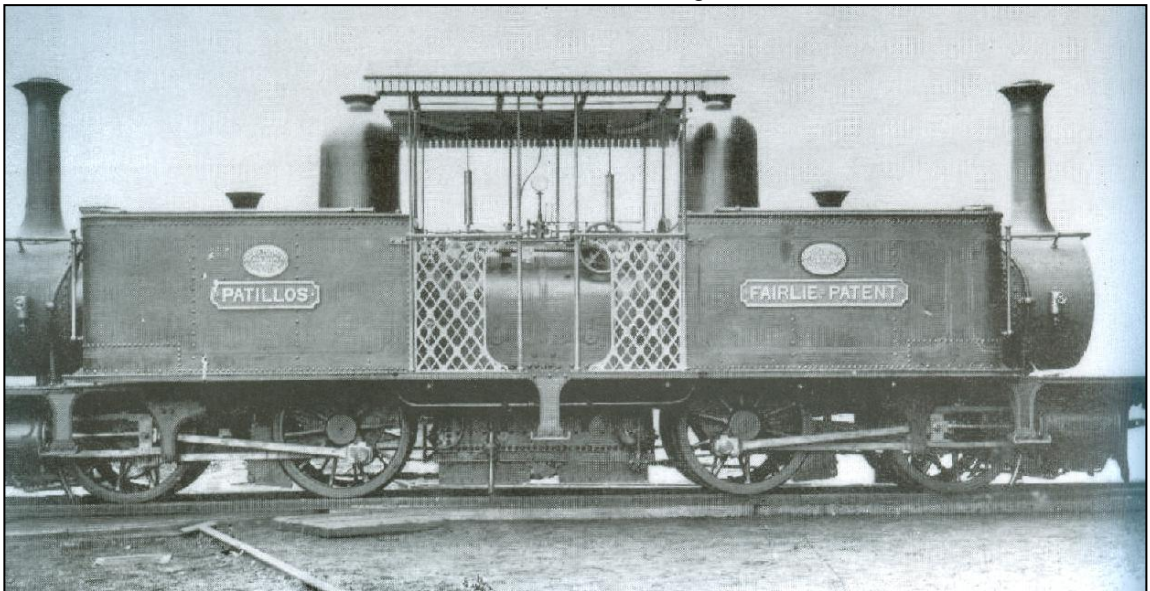
Los ferrocarriles salitreros fueron construidos y explotados en virtud de decretos de concesión del gobierno peruano y chileno<sup>215</sup>. Esta compañía tenía una posición monopólica en la región de Tarapacá heredada de los hermanos Montero por los derechos exclusivos que les otorgó el gobierno del Perú. Frente a esta situación, los productores de salitre negociaban sus contratos de transporte, aceptando los altos fletes por ser el único medio de transporte que era capaz, en ese entonces, de seguir el ritmo de las demandas de salitre. Pasaron muchos años en que no existió competencia asumiendo que los precios altos se debían -y así era en gran parte- a que el costo base para la realización de los fletes era indiscutiblemente alto dado el medio agreste, las numerosas pendientes y la falta de agua. Para sortear los inconvenientes geográficos, Ferrocarriles Salitreros en el siglo XIX prefirió las locomotoras Double Fairlie, sobre todo para las subidas de Pisagua e Iquique, adicionalmente respondían a la trocha de la línea 3'6" que había sido declarada norma para el país. La Ilustración 51 muestra una locomotora del tramo de Patillos a Laguna que corresponde a este modelo.

---

<sup>214</sup> Op. Cit. 200.

<sup>215</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 25. p. 61, 62, 74.

**Ilustración 51.** Locomotora Fairlie de Línea Patillos – Lagunas.



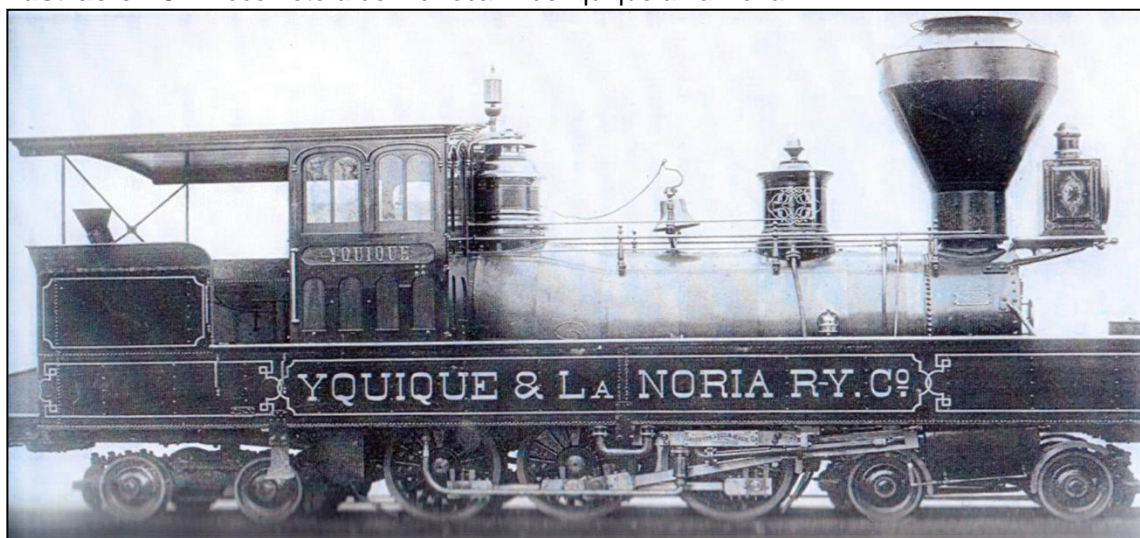
Fuente: Locomotora Fairlie de Línea Patillos – Lagunas. GALESSIO, Elio. Los Ferrocarriles de Tarapacá hasta 1883. [en línea] <<http://monerotrenestarapaca.org/ferrocarriles.html>> [consulta: 25 agosto 2011]. [Fotografía].

En el traspaso de territorio de Perú a Chile, pasó a formar parte del sistema de la *The Nitrate Railways* o Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. Esta empresa reunió cuatro ferrocarriles en los tramos que cubren: Iquique-La Noria, Pisagua-Negreiros, La Noria-Negreiros, San Pablo-Lagunas. En su conjunto tienen unos 512,24 km de longitud y su trocha de 1,435 mm. usando tracción a vapor. Aquí específicamente interesa tratar los tramos del Ferrocarril La Noria a Negreiros e Iquique a La Noria. El primero posee los ramales a las oficinas salitreras, que en el caso de Santa Laura es de 3,26 km., en La Palma Nueva es de 2,56 km. y en La Palma Vieja de 0,59 km. Estas estaciones, más el recorrido de los trenes de *The Nitrate Railways Co.* pueden observarse en la Ilustración 24.

Ya en manos chilenas, la explotación del monopolio de los Ferrocarriles Salitreros estaba resultando tan costosa para Chile, que se justificaba la construcción de una ruta alternativa para ofrecer a las oficinas una nueva opción de transporte y reducir la cesantía en los mismos lugares, planificándose entonces la construcción del Ferrocarril de Iquique a Pintados. La *Nitrate Railways* luchó muchos años por tener los derechos

exclusivos de transporte en la provincia, pero el Gobierno comenzó a licitar tramos compitiendo en muchas ocasiones con las líneas de la compañía privada. De todas formas, los tramos principales que controlaba la *Nitrate* fueron: Iquique a La Noria, concesionado el 11 de julio de 1868 de unos 67,5 km., Pisagua a Negreiros, concesionado el 18 de mayo de 1869 de unos 77,9 km., La Noria a Negreiros concesionado el 26 de octubre de 1871 de unos 76,6 km., y el tramo San Pablo a Lagunas concesionado el 6 de mayo de 1890 de unos 75,5 km<sup>216</sup>. Las líneas que abastecieron Humberstone y Santa Laura y a su vez llevaron su producción al puerto, fueron las de Iquique a La Noria y de La Noria a Negreiros. La Ilustración 52 muestra la una de las locomotoras que hizo el tramo Iquique a La Noria.

**Ilustración 52.** Locomotora del Ferrocarril de Iquique a La Noria.



Fuente: Locomotora del Ferrocarril de Iquique a La Noria. GALESSIO, Elio. Los Ferrocarriles de Tarapacá hasta 1883. [en línea] <<http://monterotrenestarapaca.org/ferrocarriles.html>> [consulta: 25 agosto 2011]. [Fotografía].

El ferrocarril mantuvo una rentabilidad aceptable hasta fines del decenio de 1920, lo que sumado al pensamiento optimista respecto al salitre, llevó a la compañía a evaluar la posibilidad de electrificar la sección de la subida de Iquique hasta la pampa, ya que por ahí tenían la mayor afluencia y además era difícil geográficamente. El Congreso negó la iniciativa, por lo que la compañía tuvo que invertir en la adquisición de

<sup>216</sup> Op. Cit. n. 200.

locomotoras Beyer Garrat para ese tramo, pues eran las de mayor potencia en ese momento. La Ilustración 53 muestra una de las locomotoras.

**Ilustración 53.** Locomotora tipo Beyer Garrat de Ferrocarriles Salitreros.



Fuente: Fotografía: Empresa Beyer Peacock Co. Ltd. Colección Ian Thomson.

En medio de la gran crisis salitrera que obligó a cerrar a muchas oficinas, el tráfico de la *Nitrate Railways* decayó considerablemente, en 1932 por ejemplo, alcanzó solo el 10% de lo que obtuvo en 1929<sup>217</sup>.

En 1936 caducó la concesión mantenida por la compañía sobre el tramo de Iquique a La Noria, por lo que se entregó a la tutela del Estado, que traspasó su administración al Ferrocarril de Iquique a Pintados. Éste no poseía ningún elemento de material rodante de trocha 4'8 ½, por lo que siguió siendo operado por la *Nitrate Railways* que pagaba derechos de uso de las vías al Estado. En 1943, la administración del Ferrocarril de Iquique a Pintados pasó a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE. La compañía inglesa logró sobrevivir hasta 1951, año en el que la empresa estatal adquirió sus líneas y equipos, haciéndose cargo de ahí en adelante, de mantener los

---

<sup>217</sup> Op. Cit.

servicios a las oficinas salitreras del sector que aún se hallaban en operaciones: Prosperidad, Humberstone, Santa Laura, Peña Chica, Mapocho, Victoria, Santa Rosa, Keryma, San Enrique, Iris y Alianza.

EFE fusionó las líneas de *The Nitrate* con el tramo Iquique a Pintados y en 1961 la operación conjunta se fusionó con el Longitudinal Norte, por lo que desde esa fecha no se pueden determinar las estadísticas de tráfico de cada uno<sup>218</sup>. Desde que el Estado se hizo cargo de la vía, se procedió a convertir a la trocha métrica el tramo desde Pintados a Iquique, abandonándose el trazado "fiscal" y dirigiéndose los trenes a través de la ruta del antiguo Ferrocarril Salitrero. Una vez que la trocha fue cambiada, la mayor parte del material rodante con trocha Stephenson fue desmantelado, incluido un automotor a vapor<sup>219</sup>. Así los últimos despachos de salitre que bajaron a Iquique pasaron por las líneas de ex compañía inglesa, convertida a trocha métrica para compartir la medida con el Ferrocarril de Iquique a Pintados.

Algunas de las construcciones relacionadas con el ferrocarril que se aprecian hoy en Iquique, datan de la administración de *The Nitrate Railways Co*. La compañía en 1883 dio a la Estación Central su estructura definitiva: amplió el patio de movimientos, construyó bodegas, la Estación, la Casa de Administración y las dos casas que fueron residencia del Administrador General e Ingeniero en Jefe. Estos edificios muestran la arquitectura Iquiqueña tradicional. La estación sirvió para liberar la ciudad de la gran cantidad de carros que llegaban de la pampa con salitre.

En este recinto actualmente existe una locomotora del tramo de Iquique a Pueblo Hundido, la N° 8 que es declarada por la Ley 17.288 como Monumento Nacional. La Ilustración 54 muestra la Estación Principal de los Ferrocarriles Salitreros, antes de la reestructuración, la Ilustración 55 otra vista de la misma en 1910 con la estructura definitiva y la Ilustración 56 da una vista de 1949, antes de ser adquirida por EFE.

---

<sup>218</sup> Op. Cit. n. 25. p. 106-108.

<sup>219</sup> VARGAS, Ernesto. Historia de FFCC salitrero de Iquique. [en línea] <<http://www.amigosdeltren.cl/historia-ferroviaria/historia-del-ffcc-salitrero-de-iquique>> [consulta: 25 agosto 2001].



**Ilustración 54.** Estación Principal de Iquique de Ferrocarriles Salitreros.



Fuente: Estación principal de Iquique de Ferrocarriles Salitreros. En: BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las salitreras de Tarapacá. Iquique, 1889. [Fotografía].

**Ilustración 55.** Estación de Iquique en 1910.



Fuente: Estación de Iquique en 1910. Conservada casi igual como estaba en el siglo XIX con el salitre apilado en el frente En: <<http://monerotrenestarapaca.org/hermanos.html>> [consulta: 26 agosto 2001].

**Ilustración 56.** Estación del tren salitrero en 1949.



Fuente: Estación del tren salitrero en 1949, Iquique. Universidad de Chile. En portal educarchile.cl . [Fotografía].

La ex Estación Central del ferrocarril inglés, pasó entre 1950 y 1951 a depender de EFE hasta 1984, cuando se iniciaron las operaciones de venta de un lote de terreno y de las dependencias ferroviarias al Ministerio de Justicia para instalar la futura unidad judicial y carcelaria de Iquique. En 1986 la Casa de Administración fue restaurada por la Dirección de Arquitectura de la I región del Ministerio de Obras Públicas, con el fin de adaptar el edificio a sus nuevas funciones de Secretaría Regional Ministerial de Justicia, Consejo de Defensa del Estado y Juzgado de Menores<sup>220</sup>. Actualmente la

<sup>220</sup> MONTANDÓN, Roberto y Pirotte, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, CONSEJO de Monumentos Nacionales, 1998. Ficha N° 175: Estación del FF.CC. de Iquique y Edificio Administración.

Estación del Ferrocarril de Iquique y el Edificio de la Administración son Monumentos Nacionales desde el Decreto Ministerio de Educación Pública N°928 de 23-11-1977.

#### **4.8. Red Norte**

La anexión del territorio peruano y boliviano dejó a Chile con una gran extensión de territorio que evidenció la necesidad de tener un sistema moderno de conexión nacional, constituyéndose la Empresa de Ferrocarriles del Estado en enero de 1884. Al presidente Balmaceda se le atribuye el haber concebido el troncal norte del país pues a finales de 1880 había potenciado el ferrocarril, sobre todo el tramo desde La Calera hacia el norte. Debe entenderse la Red Norte como los tramos longitudinales desde La Calera hasta Pueblo Hundido<sup>221</sup>, es decir hasta lo que hoy es Diego de Almagro.

En el año 1889 se propuso al Congreso un ferrocarril que vinculara la zona central, desde Pueblo Hundido al puerto salitrero de Iquique, esto correspondería a la futura Longitudinal Norte que tomaría desde Pueblo Hundido hasta Pintados.

##### **4.8.1. Longitudinal Norte**

El trecho de la red estatal que se llamó Longitudinal Norte abarcó los tramos desde Pueblo Hundido, donde terminaba la Red Norte, hasta la Estación Pintados. Esta sección fue mucho más fácil de construir y operar que la Red Norte (Pueblo Hundido al sur). La Longitudinal Norte se empalmó con los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, de trocha 4'8 ½, o 1.435mm, en Pintados. A partir de 1928, hubo también una conexión en el km 1.771 con Ferrocarril de Iquique a Pintados en el punto Empalme km. 699,

---

<sup>221</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 25. p. 15, 31, 32



ruta paralela a la de Ferrocarriles Salitreros y cuya trocha era métrica<sup>222</sup>. Además se conectó con el Ferrocarril Red Norte de FF.CC. del Estado, Taltal, Aguas Blancas, Antofagasta a Bolivia, Tocopilla al Toco y Salitreros de Tarapacá<sup>223</sup>

El trazado definitivo aprobado para la construcción del Longitudinal es de trocha de 1 m. y una longitud de 719 km. Sus trabajos se iniciaron el 21 de diciembre de 1910 y se dieron por recibidas algunas secciones del ferrocarril por decreto N° 851 de 13 de mayo de 1913, siendo el de mayor longitud entregado el de Pintados al sur, con 122,025 km. El 10 de enero de 1914 se efectuó la recepción de las últimas secciones, entre ellas el ramal a Pintados de unos 0,512 km. y del ramal a Iquique de unos 4,441 km., quedando habilitados para ser entregados a la explotación en marzo de 1915. El promedio de empleados correspondía a 313.

El costo del Longitudinal puede desglosarse de la siguiente manera: las explotaciones 17.105 en oro de 18 d.; su inspección técnica, policía y gastos generales 310.184 en oro de 18 d.; la construcción de las obras 40.743.333 en oro de 18 d. Así el costo total del ferrocarril en oro de 18 d. fue 41.070.622, con una media por km. de 57.122. Como observaciones a la construcción se dice que poseía material rodante en varias secciones<sup>224</sup>.

Desde siempre la Red Norte tuvo mayor circulación que la Longitudinal, que si bien estuvo creada para ofrecer a las oficinas más opciones frente al monopolio ferroviario, no logró subir su tráfico. Desde Pueblo Hundido hasta Pintados el Longitudinal Norte no atendía a ningún pueblo con más de dos mil habitantes, aún así se mantenía gracias al tráfico de pasajeros, pues escaseaban menos que la carga<sup>225</sup>.

---

<sup>222</sup> Op. Cit. n. 25. p. 49.

<sup>223</sup> Op. Cit. n. 205. p. 161.

<sup>224</sup> *Ibidem*.

N. del A. Cuando se habla de oro de d, se hace referencia a los peniques.

<sup>225</sup> Op. Cit. n. 25. p. 181, 182.

#### 4.8.2. Ferrocarril Iquique a Pintados (FCIP)

Como ya se ha dicho, este ferrocarril buscaba romper el monopolio de la *The Nitrate Railways Co.*, específicamente en el tramo que conectaba las oficinas salitreras del sector con Iquique. Esta línea se unió con el Longitudinal Norte (explotado en ese entonces por *The Chilean Northern Railway Company Ltd.*) en el paradero Empalme en el km. 129,1 de la línea sur.

El tramo de Iquique a Pintados nació de la ley N° 2.949 de 18 de Noviembre de 1914, donde el Presidente de la República autorizó la inversión de \$1.700.000 con el fin de unir el Ferrocarril Longitudinal con el Puerto de Iquique, saliendo desde la Estación Pintados. Las construcciones se iniciaron el 20 de agosto de 1914 con una trocha de 1 mt., pero su explotación provisional comienza a fines de 1928 conforme al decreto N° 3.780 de 15 de noviembre de ese año. El 23 de enero de 1929 corrió el primer tren de pasajeros directo entre Iquique y La Calera, en combinación con los trenes de Santiago a Valparaíso. La recepción definitiva se hace el 19 de marzo de 1930, entregándose al tráfico público. La Ilustración 57 muestra la Estación de Pintados.

**Ilustración 57.** Estación Pintados de Ferrocarril Estatal.



Fuente: Estación Pintados. En: MORAGA, Pablo. Estaciones Ferroviarias de Chile: Imágenes y Recuerdos. Santiago de Chile, Salesianos, 2001. 177 p. [Fotografía].

En el mes de mayo de 1934 se inaugura la prolongación hasta Huara que abarca los sectores de Pampa Pissis y Nebraska<sup>226</sup> completando lo que constituía otra línea principal. Todas las líneas del ferrocarril se tendieron de acuerdo con la trocha métrica. Se presume entonces que también Santa Laura y Humberstone lograron la conexión dado que en ese entonces eran parte del Grupo Nebraska administrado por COSATAN.

Por decreto N° 3.780 de 15 de noviembre de 1928, se dispuso que la explotación del Ferrocarril quedaba a cargo del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. El decreto N° 3.780 ratificado por el decreto CFL N° 2.188 bis, de 21 de agosto de 1930, estableció que el Ferrocarril de Iquique a Pintados pasó a constituir una empresa fiscal de carácter autónomo, con residencia en Iquique y cuya organización se regía por las disposiciones del decreto-ley N°695. La empresa trabajaba con un promedio de 312 personas entre empleados y obreros.

El costo de las explotaciones fue de 35.281 en oro de 18 d., su inspección técnica, policía y gastos generales 487.155 en oro de 18 d., la construcción de las obras 5.298.587 en oro de 18 d. Así el costo total del ferrocarril en oro de 18 d. fue 5.821.023, con una media por km. de 45,120. Como observaciones a la construcción se dice que no poseía material rodante. El capital invertido entre líneas, equipo y materiales ascendió a \$44.373.542,60, como lo muestra la Tabla 11:

**Tabla 11.** Gastos de Construcción del Ferrocarril de Iquique a Pintados

ITEM	GASTO (en pesos chilenos)
Costo de líneas	34.312.955,95
Equipo	7.921.661,07
Materiales	2.138.925,58
Total	44.373.542,60

El tramo de Iquique a Pintados se divide en dos: la línea Sur y la Norte. La Sur, partía desde la Estación Aduana en el puerto de Iquique y se enfilaba 8 kilómetros al

<sup>226</sup> La siguiente información se extrae de :  
Op. Cit. 205.

norte, en donde cambiaba su dirección al sur en un túnel, esta línea termina en el Paradero Empalme (km. 129,177). La Ilustración 58 muestra la Estación Aduana en el puerto de Iquique.

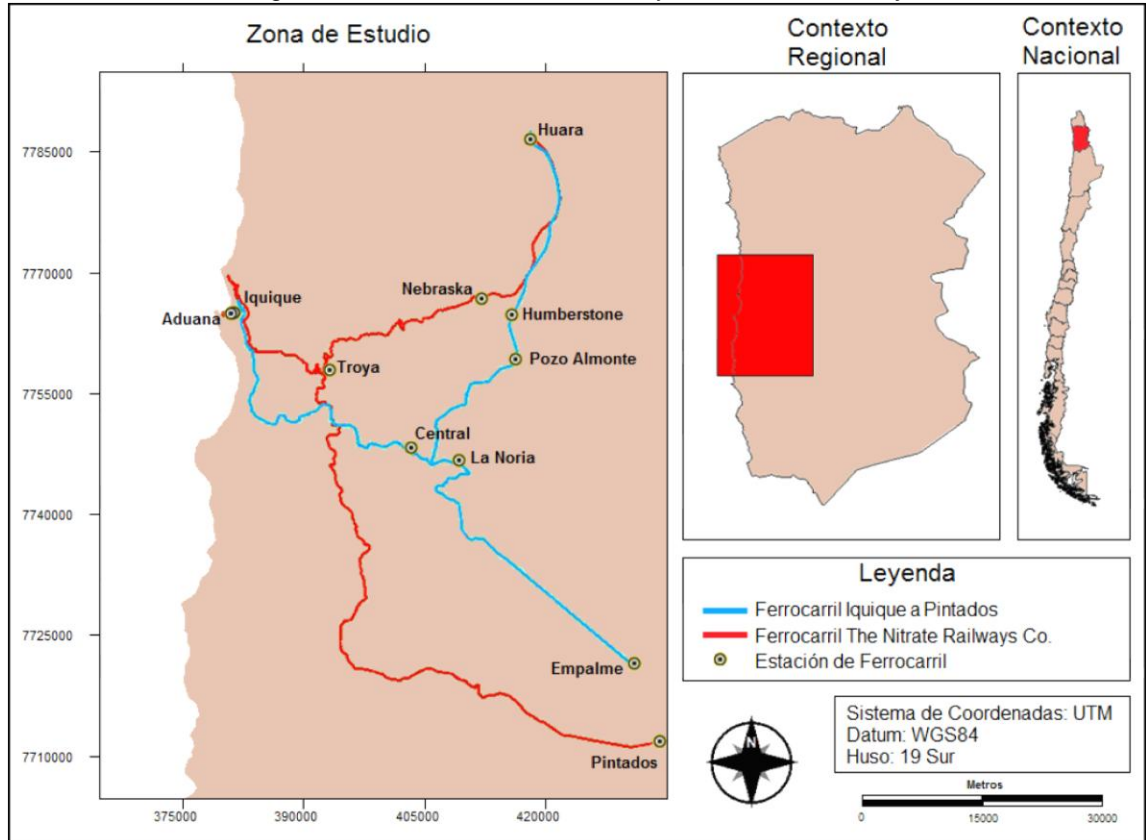
**Ilustración 58.** Estación Aduana de FCIP en sector aduanero de la ciudad.



Fuente: Estación Pintados. En: MORAGA, Pablo. Estaciones Ferroviarias de Chile: Imágenes y Recuerdos. Santiago de Chile, Salesianos, 2001. 177 p. [Fotografía].

La línea Norte partía del Paradero Troya (km. 33,5 de la línea Sur) y tomaba dirección norte hasta la Estación Huara. La longitud del tendido del Ferrocarril de Iquique a La Noria, incluidos ramales y desvíos era de 252 km. La trocha era de 1,00 m. y la tracción de las máquinas utilizadas a vapor. La Ilustración 59 muestra la cartografía del sector con las líneas férreas de FCIP y *The Nitrate Railways Co.*

**Ilustración 59.** Cartografía de líneas férreas de FCIP y *The Nitrate Railways Co.*



Fuente: Cartografía de líneas férreas de FCIP y *The Nitrate Railways Co.* SANCHEZ, Marcelo. Esc. 1:1.000.000, UTM 19 Sur, WGS84. Santiago de Chile. s.impr. 2011. Color.

Este ferrocarril entregó una serie de ramales a oficinas de su zona de influencia como Cónдор, Pirineos, Pan de Azúcar, Brac, entre otras. La línea Norte, agregada entre 1925 y 1929 para atender la pampa salitrera ubicada al noroeste de Pozo Almonte (pampas Pissis y Nebraska), logró abarcar a las oficinas Humberstone y Santa Laura, que anteriormente ocupaban el servicio de la *Nitrate Railways*. El punto de empalme de esta línea con Humberstone era en el km 31,4 y su ramal tenía una longitud de 5,12 km. Con estos tramos inaugurados y como se señaló anteriormente, el FCIP fue capaz de dar el primer servicio directo de tren de pasajeros entre La Calera e Iquique en el año 1929.

Al entrar la economía mundial en recesión en el mismo periodo, al igual que la industria salitrera, se redujo el poder adquisitivo de los compradores históricos, esto

restringió a *The Nitrate Railways* para cobrar fletes muy altos y por lo tanto, también a FCIP. En los primeros cuatro años del Iquique-Pintados (1929-1933) se operó a pérdida, lo que era normal pues en esa época todo lo relacionado con el salitre operaba de la misma manera.

El ferrocarril comenzó a generar utilidades a partir de 1933, las que en parte se incrementaron porque al ser administrado por el Ministerio de Fomento no pagaba contribuciones. Esta situación podría haber generado una queja por parte de la *Nitrate Railways* por ejercer una competencia desleal<sup>227</sup>. Hacia 1937 la situación mejoró levemente, pues FCIP estaba llevando más de 300.000 toneladas al año, a pesar de eso, su coeficiente de explotación (relación entre gastos y entradas) siempre fue menor que el de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. Se desprende entonces que fue una mala fecha para poner el servicio en funcionamiento, porque la industria del salitre estuvo a punto de caer en picada, dado que muchas oficinas se comenzaron a cerrar y paralizar en 1930 a lo que se agregó la inversión de los Guggenheim. En 1940 el FCIP ya formaba parte de EFE, empresa que decidió transferir algunas de sus locomotoras a otras partes de su sistema.

En 1947 subió violentamente el tráfico sobre el FCIP, a raíz de que los productores independientes del cantón de El Toco decidieron dirigir su salitre por el puerto de Iquique, pero descendió precipitosamente, porque la alternativa inglesa ofrecía fletes más baratos.

Así, oficinas como Cóndor, Pirineos, Peña Chica, Pan de Azúcar, Mapocho, Brac, Ramírez, Santa Laura y Humberstone, tuvieron la posibilidad de escoger, por un tiempo, el enviar sus productos por la *Nitrate Railways* o por el Ferrocarril de Iquique a Pintados de la Longitudinal Norte.

En 1951, las operaciones de *Nitrate Railways* se integraron con las del Ferrocarril de Iquique a Pintados. Las líneas de trocha estándar de la *Nitrate* fueron utilizadas para el tráfico de ferrocarriles, tratando las líneas del original Ferrocarril de Iquique a Pintados

---

<sup>227</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 25. pp. 54, 94, 95, 168, 186-193, 196-197, 201-203.

como una especie de líneas secundarias. Esto se debió a que si bien la pendiente de la salida de Iquique de la ruta privada fue de un 4  $\frac{3}{4}$  %, que era mayor que la de la ruta del antiguo Ferrocarril de Iquique a Pintados, tenía la ventaja de ser más directa. Preferir operar sobre las vías de trocha estándar, dejó ociosas sobre su territorio tradicional las máquinas 2-10-2 del antiguo FCIP.

Cuando en 1961 EFE asumió control de la Longitud Norte, lo hizo también de la antigua línea inglesa y del Ferrocarril de Pintados a Iquique, un poco más tarde se terminaron de cerrar las oficinas activas, siendo la oficina Victoria la última en paralizar.

En relación a los trenes usados con la *Chilean Northern* se ocuparon principalmente locomotoras de carbón, la FCAB introdujo el uso de petróleo en algunas. Cuando dependían del agua, se las arreglaban llevando convoyes cisternas para completar el agua que se necesitaba. Ya en 1931, algunas locomotoras del parque habían sido transformadas a diesel, pero hacia 1943, había una escasez generalizada de petróleo por la Segunda Guerra Mundial. Aún así FCIP seguía convirtiendo sus locomotoras al petróleo, porque la escasez de carbón era mayor. Hacia mediados de 1900, el tramo de Iquique a Pintados trabajó con una gran cantidad de máquinas tipo W, las que, al ser capital estatal con el Longitudinal y Red Norte, muchas veces eran desplazadas a otros recorridos según requerimientos. En los sesentas algunas locomotoras diesel prestaron servicios en los tramos de la sección Pueblo Hundido a Pintados de la *Chilean Northern* y sus conexiones hasta Iquique, otras de vapor reparadas se destinaron a la sección de Pueblo Hundido a Iquique.

La incorporación del Longitudinal Norte ocurrió en el mismo momento en que la Red Norte recibía una cantidad suficiente de locomotoras diesel, lo que permitió sacar de forma definitiva sus máquinas tipo W de vapor, pero en el sector de Iquique a Pueblo Hundido se mantuvieron por mucho tiempo más. El parque de locomotoras de la ex *Nitrate Railways* fue incorporado por EFE, contando con una serie de máquinas de distintas marcas y modelos.

En 1958, las locomotoras Beyer-Garrat y las 2-8-2T Porter, se limitaban a arrastrar trenes en la subida de Iquique, las 2-8-2T continuaban con sus trenes hasta Pintados.

En los sesentas las máquinas diesel del tipo Dt 9000 empezaron a operar sobre la ruta de la *Nitrate Railways*.

En la primera mitad del decenio de los setentas, las locomotoras a vapor del Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido, por unos breves años, volvieron a una vida más activa. El tráfico creció por razones que al parecer tuvieron que ver con las reducciones tarifarias ordenadas por el gobierno de la Unidad Popular y las huelgas de camioneros ocurridas en octubre de 1972 y julio de 1973. El declive, tanto en el tráfico total como en el uso de las locomotoras a vapor, comenzó en 1974. Al llegar a 1978 el FCIP, en ese entonces llamado el Ferrocarril de Iquique a Diego de Almagro, tenía solamente tres máquinas a vapor y ninguna a diesel.

#### **4.9. Cabotaje y Longitudinal Norte**

Los ferrocarriles estatales, a pesar de la gran cobertura que lograron, obtuvieron un bajo coeficiente de explotación en comparación con el de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, esto se debía a que el potencial tráfico para Red Norte como para el Longitudinal Norte eran mínimos, especialmente para este último. Además de ello, la cantidad de habitantes del norte era baja, lo que se tradujo en que el consumo de productos traídos de otras zonas también lo era y por lo mismo, no necesitaron de un gran despliegue para su traslado. Las necesidades de transporte se orientaron más bien en sentido este-oeste hacia o desde el puerto más cercano, ya que en sentido norte-sur, el cabotaje compitió fuertemente con el Longitudinal Norte. El cabotaje quitó más tráfico al Longitudinal que a la Red Norte propiamente tal, pues en el transporte de pasajeros y de carga era más rápido, cómodo y barato. Sobre todo considerando que entre La Calera e Iquique las secciones fueron operadas por distintas empresas en el tramo estudiado, esto lo refleja la Tabla 12:



**Tabla 12.** Características de tramos de ferrocarril entre Pueblo Hundido e Iquique.

<b>Tramo</b>	<b>Longitud en km.</b>	<b>Trocha</b>	<b>Compañía operadora</b>
Pueblo Hundido a Pintados	709	Métrica	<i>Chilian Northern Railway</i>
Pintados a Iquique	101	Estándar	<i>Nitrate Railways Co.</i>

Entre cada una de ellas, los pasajeros y la carga, debían hacer un transbordo, lo que volvía aún más incómodo el trayecto.

En 1918 los ingresos gubernamentales subieron en un 36% para el área ferroviaria, en esas condiciones de auge económico la Red Norte logró transportar nada más de 23.000 ton/km de carga por kilómetro de ruta. El tramo construido hasta ese entonces del Longitudinal Norte consiguió sólo 15.000 ton/km, fue en estos años cuando los ferrocarriles incurrieron en un déficit de explotación. Hacia 1919 las exportaciones de salitre se precipitaron de casi 3.000.000 de ton. a menos de 1.000.000, lo que llevó a que -para esa época- las empresas Red Norte y Longitudinal Norte, cobraran mucho menos por ton/km que en casi cualquier parte del mundo. Esto puede observarse en la Tabla 13 que compara los costos de transporte de Longitudinal Norte, Red Norte y el promedio mundial.

**Tabla 13.** Costo de transporte: Longitudinal Norte, Red Norte y promedio mundial

<b>Parámetro comparativo</b>	<b>Peso por distancia (Ton/Km)</b>	<b>Costo (Centavos chilenos / Km)</b>
Costo promedio en el mundo	100.000	35-100
Costo promedio Red Norte	27.000	16,2
Costo Promedio Longitudinal Norte	12.500	38,0

Hacia 1930 los trenes de carga de la Red Norte transportaban solamente unas 70 toneladas de carga pagada. Esto permite entender que la regulación gubernamental fue instrumental, fijándose montos reducidos a los fletes de productos considerados importantes para el fomento económico o consumidos por los habitantes de menores ingresos.

Para 1942 el tráfico de camiones comenzó a competir con el ferrocarril “llevando la carga noble, dejando a la Empresa (ferrocarriles) la carga que no deja ganancias, como los minerales, carbón vegetal, leña, envases vacíos, etc.”<sup>228</sup>.

Tanto el Longitudinal Norte como la Red Norte, al bajar sus índices de transporte de material, aumentaron en los de transporte de pasajeros. Por ejemplo, hacia 1960, el último año de operación de la Longitudinal Norte, ésta superó el tráfico de pasajeros en un 189% de su tráfico de cargas.

#### **4.10. Ferrocarriles hoy**

Luego de la crisis de los veinte, cuando el salitre iba en plena decadencia y el cobre retomaba la supremacía, los ferrocarriles comenzaron a ser adquiridos por el Estado de Chile<sup>229</sup>. Esto se debe tanto a razones sociales como económicas, como por ejemplo, muchas partes aisladas tenían conexión solo a través de las líneas férreas. Si bien la crisis del salitre afectó muchísimo a los ferrocarriles, también lo hicieron los proyectos de pavimentación de la Ruta norte-sur, futura Panamericana, que emprendió el Gobierno entre 1961 y 1970 y la inyección de fondos exclusivamente para los trenes hacia el sur. Si para los años veinte la competencia caminera del ferrocarril era mínima, en 1960 pasó a ser lo contrario y los viajes en bus significaron una reducción de costos y tiempo para los pasajeros que utilizaban la Red Norte.

Frente a la caída del tráfico ferroviario, en 1967 se hizo un análisis económico de los trenes entre La Calera e Iquique que arrojó las siguientes alternativas:

- “i) mantener el servicio existente.
- ii) suprimir los servicios para pasajeros entre Iquique y Baquedano;
- iii) suprimir los servicios para pasajeros entre Iquique y Pueblo Hundido;
- iv) suprimir los servicios para pasajeros entre Iquique y Copiapó;

---

<sup>228</sup> Op. Cit. n. 25. p.100.

<sup>229</sup> La siguiente información se extrae de:  
Op. Cit. n. 25. p. 27-30, 55, 105, 114, 173-175, 180, 194, 195.

v) suprimir los servicios para pasajeros entre Iquique y La Serena.”

La primera opción fue la más atractiva, pero no se mantuvo por mucho tiempo. Luego de este momento de disminución de cargas, hubo un pequeño impulso durante el gobierno de la Unidad Popular, pero para 1976 los trenes regulares de pasajeros ya se habían retirado de los rieles del Longitudinal Norte, pues los últimos trenes de largo recorrido para pasajeros dejaron de correr en julio de 1975 y hacia 1978, el tráfico de pasajeros prácticamente se había extinguido. La existencia del Ferrocarril Iquique a Diego de Almagro se mantenía por la importancia que le atribuían los militares al servicio. En este año, más de la mitad del tráfico del ferrocarril de Iquique consistía todavía en salitre, que procedía principalmente de la oficina Victoria, que paralizó su maquinaria al año siguiente.

Para 1979 el gobierno dejó de pagar a EFE el subsidio anual que le otorgaba para seguir funcionando y conectando algunos sectores del norte. A esas alturas, ese dinero era importantísimo dentro del presupuesto de la Empresa de Ferrocarriles Estatales, ya que había comprado una serie de ramales y troncales privados que dejaron de ser rentables luego de la pavimentación de la Panamericana. Ese año los registros estadísticos y operacionales para Red Norte incluían las líneas al norte de Diego de Almagro (Pueblo Hundido) hasta Iquique, por lo que las locomotoras de la red general podían ser asignadas a donde se quisiera dentro del tramo entre La Calera e Iquique.

En 1985 la Dirección General de Ferrocarriles admitió que no podía sobrevivir sin aportes gubernamentales y propuso abandonar algunos tramos a Iquique, lo que se evidenció entre 1984 y 1988, cuando las líneas en desuso fueron levantadas, incluidas entre ellas la ruta principal del Ferrocarril de Iquique a Pintados y la vía de trocha estándar a Zapiga. A principios del decenio de los noventa EFE perdió la responsabilidad de los ferrocarriles del norte y los productos del cobre eran los que representaban mayor parte del tráfico del antiguo ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido.

La Red Norte, por su parte, pasó a la administración de CORFO con el nombre de Ferronor. En 1991, el presidente Alwyn planteó su privatización en el tramo nortino

-entre Baquedano e Iquique- que era transitado una vez cada semana por un tren que llevaba carga originada en la Zona Franca y destinada a Argentina y que ocasionalmente, trajo productos como azúcar en el sentido opuesto. Más tarde con Eduardo Frei en la presidencia, se remató lo que quedaba de la Red Norte con el compromiso de que se mantuviese operativa la línea principal desde La Calera hasta Iquique. Ferronor fue adquirido por un consorcio estadounidense/chileno a comienzos de 1997, pues fue el que ofreció una mayor cantidad de dinero.

#### **4.10.1. Vestigios de los ferrocarriles en Iquique**

Hoy en día poco puede apreciarse de lo que fue el entramado ferrocarrilero en el puerto. Queda el edificio de la Estación Central de la *Nitrate Railways*, algunas máquinas y trenes usados en la época y las huellas que dejó en el manto del desierto el tendido ferroviario, gracias a lo cual en algunas partes puede aún descifrarse por dónde pasaba el tren. Incluso en Iquique puede seguirse el tendido de las líneas desde vistas aéreas, principalmente por la disposición de las casas que se construyeron a su alrededor.

Puede encontrarse también la apuesta turística de Transatacama, que dispone un tren refaccionado según la época del treinta. Este ferrocarril parte de Iquique y hace una sección del recorrido del que fuera tren estatal hasta La Calera, se detiene en la ex Estación San Antonio para observar el recinto y luego sigue su trayecto hasta la Estación Pintados, lugar donde terminaba la línea Sur del FCIP. Este recorrido propone la visita a las oficinas Humberstone y Santa Laura o la vuelta en el mismo ferrocarril.

La propuesta de Transatacama, si bien rescata parte importante del recorrido de una de las líneas férreas, no es claro si logra mostrar la importancia que tuvo el ferrocarril alternativo que compitió con FCIP y trabajó durante el auge de la civilización salitrera. Da la impresión de que el patrimonio salitrero ha sido dejado de lado por mucho tiempo y eso bien lo ha notado Ian Thomson en sus artículos. Esta situación

debe intentar remediarse, pues son un eslabón básico en el entendimiento de la civilización del salitre y también en el desarrollo de Iquique.

## **5. ANÁLISIS**

Todos los datos levantados poseen una conexión fuerte en relación a lo que rescate y conservación patrimonial se refiere. Para esclarecerla deben trabajarse ciertos puntos que guíen el entendimiento de la civilización del salitre desde la red productiva.

### **5.1. Desarrollo entrelazado de los sectores industriales**

Se han rescatado las historias de tres sectores productivos relacionados y dependientes al momento de producir, refinar, transportar y vender el salitre. Todos ellos poseen a su vez, algún vestigio material nombrado Monumento Nacional cuya representatividad del medio al que pertenecieron es un tanto cuestionable. A pesar de ello, la evolución histórica de cada uno, de las oficinas salitreras, el sistema ferroviario y el portuario, fueron coincidiendo en fechas, auges, momentos, etc. y esto no es al azar, puesto que la interrelación entre ellos ayudó a que alcanzaran los niveles de desarrollo que cada uno ostentó o que, en el caso del puerto, aún lo hace. Es esta conexión la que hizo posible el asentamiento en el desierto ya que sin ella, cada una de sus partes hubiese perdido el sentido o no hubiese alcanzado la situación por la que hoy se le reconoce. Es que la oficina necesitó un medio más eficiente para transportar su producción y a su vez el tren, en muchos tramos sobrevivió gracias a la salitrera. Al mismo tiempo, el puerto se fue enriqueciendo, modificando y modernizando en pos de aquella actividad que le generaba mayor renta, el salitre.

Cada sector respondía a las necesidades del otro, puesto que se sustentaban mutuamente. El ferrocarril surgió pues el sistema de tratamiento de caliche generaba mayor producción y por lo tanto, se necesitaba un medio de transporte que fuese capaz de mover más toneladas del mineral que el arrieraje. A medida que la demanda ferrocarrilera aumentaba, los inversionistas del área implementaban mejor el servicio, por ejemplo, con plantas desalinizadoras para su maquinaria, nuevas líneas o mejores locomotoras. Así también, la que fuera en su tiempo una caleta, se fue modificando

hasta contar con la implementación necesaria y eficaz que requería un puerto salitrero. La ciudad misma fue cambiando junto con el ferrocarril, el puerto y la producción de salitre. Es por esto que no es extraño que todas aquellas fechas e hitos emblemáticos para un sector, lo hayan sido también para el otro, puesto que todos eran afectados por las situaciones que se iniciaban en el sector complementario.

Iquique es un buen ejemplo, pues sus calles antiguas muestran a qué o a quiénes ha debido su desarrollo. La arquitectura es excelente referencia para indagar en ello, ya que puede verse cuánto dinero se invirtió en el puerto en relación a cuántos ingresos dejaba la actividad principal de sustento y en qué años. Gran parte del Iquique lujoso se construyó por los capitales aportados por el salitre: el teatro, la plaza, los edificios de los bancos, el sector de la calle Baquedano, evidencian que los capitales salitreros, sobre todo ingleses, ayudaron a erigirlos y hoy son huellas de lo que significó para esta ciudad el nitrato.

El Estado de Chile, a su vez, invirtió en el puerto para intentar apoyar, o más bien salvar, la actividad salitrera, construyendo obras de mejoramiento para la carga y descarga de los buques, adelantos que fueron usados con otras finalidades dada la decadencia del mineral. Si no fuera por la pesca y el comercio internacional, Iquique seguramente habría sufrido el mismo destino que Pisagua, los Ferrocarriles Salitreros o las oficinas.

Y es que el concepto de Patrimonio Industrial abarca esto, un crecimiento conjunto de una cadena productiva que tuvo “profundas consecuencias históricas y generó un importante sentimiento de identidad”<sup>230</sup>. Ambas observables en la comunidad pampina y en la idiosincrasia de la gente del norte que muchas veces se expresa con nostalgia, pero por sobre todo, con orgullo, un orgullo que quiere manifestarse y darse a conocer en un afán de perpetuar la cultura pampina y lo que ella implica.

Ahora, al pensar por ejemplo, en las consecuciones históricas entre los sectores, es decidir observar el comportamiento demográfico y migratorio de los pampinos. Cuando las oficinas Humberstone y/o Santa Laura paralizaban temporalmente, el puerto de

---

<sup>230</sup> Op. Cit. n. 3.

Iquique era el que recibía en un porcentaje no menor a los pobladores del desierto, los otros buscaban reubicación en otras oficinas o se volvían a sus tierras de origen. Con la reapertura, el éxodo se producía una vez más de la costa a la pampa, situación que se repitió hasta que sobrevino la paralización definitiva. Es entonces cuando Iquique, al igual que Antofagasta, Taltal, entre otros puertos, recibieron definitivamente al pampino, sellando una cultura que desde los inicios de la explotación industrial del salitre en el siglo XVIII, se erigió por oleadas de personas de los más diversos lugares. Por lo tanto, es lógico decir que la densidad demográfica en estos sectores dependió enormemente de la producción y demanda de salitre.

El pampino y el porteño, incluyendo en esta denominación a aquellos otros oficios que se desarrollaron en el mismo lugar como el ferroviario, fueron importantes actores dentro de la sociedad que se formaba, siendo el iquiqueño trabajador del puerto, uno de los más activos en lo que significó, por ejemplo, la búsqueda de reformas laborales a principios del siglo XX. Este es uno de los casos que mejor muestra el desarrollo entrelazado de los tres sectores, pues se extrapola a la cotidianeidad y ya no solo a la dependencia industrial sino que a la social.

### **5.1.1. Movimientos sociales como reflejo de interrelación entre sectores**

Los trabajadores vinculados a los tres sectores que se proponen en la red, se influenciaron históricamente en la búsqueda de reivindicaciones sociales y no es muy descabellado decir que otros rubros del sector pampino o de las actividades económicas que se realizaban en Iquique, fueron influenciados por las peticiones y reformas de los trabajadores relacionados con el salitre.

La búsqueda de un trabajo digno, del enaltecimiento a través de la educación, entre otros, fueron consignas que se repetían huelga tras huelga en la época salitrera y que hoy día se procuran, por lo menos de mejor manera, para los trabajadores de Chile.



No es azaroso que la ebullición del pensamiento social se haya gestado en el norte salitrero y quizá tampoco lo sea que Iquique haya sido uno de los principales focos, pues desde estos sectores emanaba la mayor cantidad de ingresos en la nación y por lo tanto, es uno de los que más reflejaría la desigualdad social. Además, en el puerto se juntaban personas de las más distintas latitudes, erigiéndose como un centro donde se compartían pensamientos, experiencias y conocimientos; aquí llegaron los mensajes sociales de los nuevos partidos políticos de Europa y del triunfo de los obreros en otras partes del mundo. Esta “globalización” hizo más cercana las reivindicaciones y volvió local y personal la lucha por ellas.

Este patrimonio o cultura intangible se puede encontrar en las calles de Iquique, en las oficinas de la pampa, en la idiosincrasia del nortino, pero de forma solapada, dormida bajo los vestigios de la época. Y es que la escuela Santa María de Iquique, la oficina La Coruña, los caminos de la pampa al puerto, fueron escenario de numerosas huelgas, abusos y también reivindicaciones sociales, pero sin un poco de ayuda historiográfica, sin un ejercicio de memoria histórica, es difícil que aquella persona ajena a los lugares trabajados, o incluso, que no posea información, viva los espacios entendiendo todo aquello de lo que están cargados.

A esto se suma la existencia de un gran número de vestigios de estas movilizaciones y de la producción cultural que generaron: artículos de periódicos, revistas esporádicas, poemarios, etc. Ellos son la huella más evidente de la evolución del pensamiento obrero y de un discurso reivindicativo que hasta hoy muestra sus ecos en los trabajadores chilenos; tanto es así, que estos escritos fueron sustento del nacimiento de para entonces nuevas clases políticas, como las mancomunales, los partidos socialista y comunista<sup>231</sup>. Son el germen de una política laboral y porqué no educacional, que hasta hoy día prevalece. Desde 1890 las movilizaciones lucharon transversalmente por obtener educación para sus hijos, los portuarios y los pampinos pidieron escuelas en las oficinas y en el puerto que albergaran a sus niños. Esta exigencia poco a poco fue escuchándose, al punto que mucho más adelante, el

---

<sup>231</sup> N. del A. Esto bien lo nota el historiador Sergio González en *Hombres y Mujeres de la Pampa* en relación a los órganos obreros que marcaron épocas y propuestas sociales diferentes.

gobierno de Pedro Aguirre Cerda aumentaría el número de escuelas y los puestos laborales para los profesores, a través de escuelas públicas en las oficinas y otros sectores de población obrera.

Por ello, si bien el rescate material del puerto y de la pampa es importante, es necesario trabajar y articular, por ejemplo, este tipo de vestigio inmaterial que hoy es base y cimiento de una cultura que no se limita a las regiones septentrionales del país, sino que se extendió a todos los centros laborales que lo necesitaron o que vieron en él una esperanza para las mejoras que se ansiaban, generando un sentido de comunidad obrera nacional. Pero muchas de estas hojas permanecen depositadas en las bibliotecas, lo mismo que muchos testimonios, costumbres y usos que se han quedado en escritos o en la práctica diaria, sin una interacción con aquel patrimonio que hoy está siendo más valorado y visitado. Se pierde entonces la posibilidad de integrar este pensamiento con los lugares que los vieron nacer y que les dieron sentido de ser.

Todos los sectores trabajados albergaron una serie de organizaciones sociales tanto de lucha reivindicativa como de bienestar, en el caso de Humberstone y Santa Laura puede identificarse la Falange Femenina, el Servicio de Bienestar, Sindicatos que en época de la COSATAN representaron a gran parte del Grupo Nebraska, entre otros. El puerto también fue un centro de creación de organizaciones sociales para los diferentes rubros: panaderos, trabajadores, etc. y los ferrocarrileros hicieron lo suyo asociándose. Es importante destacar que las mujeres también se organizaron desde el papel que desempeñaban, por ejemplo, exigiendo justicia en las pulperías, verificación de pesos y medidas, erradicación de las fichas y participaron en los periódicos y publicaciones de la época.

Todas estas agrupaciones, demandas y movilizaciones no habrían germinado de no representar algo para los trabajadores, pues vieron en la unidad obrera posibilidades de reivindicación y fueron escuchados a pesar de que para ello se debieron perder vidas. Aún así, llama la atención la poca información que existe del sector ferroviario en relación a estas movilizaciones, las narraciones sobre la pampa o el puerto hacen referencia a ellas pero sin enfatizarlo, normalmente indicando que por lo menos, los trabajadores de *The Nitrate Railways Co.* tenían buen trato.

## **5.2. Tres sectores que ayudan al entendimiento de una civilización**

El trabajar el patrimonio desde la perspectiva de red industrial, permite que el concepto de patrimonio integrador e integral sea más cercano y posible. Si no se entiende esta relación necesaria, es demasiado cándido desde los “dirigentes” culturales y de las instituciones encargadas de preservar el patrimonio, que la sola oficina sea capaz de dar cuenta de toda una civilización, sistema y organización social. Menos aún cuando no cuenta con una propuesta museística y bibliográfica clara, completa y con un claro fin.

No solo las oficinas muestran lo que significó la civilización del salitre, también lo hacen las ciudades portuarias y los ferrocarriles. En el caso de estudio, las dos oficinas son solo un eslabón de la cadena del salitre, que además de ser extraído y producido, debía ser transportado a puerto y embarcado hacia distintas partes del mundo. Estos pasos están relacionados con una serie de fenómenos sociales, culturales y personajes que los entrelazaron inseparablemente. Ya se mencionaba el ejemplo de los movimientos sociales que comenzaron a desarrollarse en el puerto, pero a ellos se unieron los trabajadores del ferrocarril y de la pampa, por lo que el avance se vio en los tres sectores y de forma indirecta en más.

Lo que nos dejó la civilización del salitre no son solo las oficinas, ni el muelle de pasajeros, ni la estación de trenes ni la aduana, trasciende la carcasa física y material exigiendo un ejercicio de memoria histórica de mayor envergadura. Requiere no solo entrelazar los hitos materiales (reconocidos o no como monumentos), sino que también hacerlo con el testimonio, con la historia, con los actores sociales y aún más, entender una sociedad con la fineza que implica. Haciéndolo de esta forma es posible pensar que se está rescatando la esencia de la civilización salitrera.

Esto puede realizarse a través de una propuesta museística completa, ambiciosa sí, pero abarcadora. Ella no puede esperar mucho más, porque los trabajadores y habitantes de la pampa, los participantes del sistema ferroviario y los pobladores del puerto de la época salitrera, dada su edad, están falleciendo. Ellos son quienes pueden

aportar más a la reconstrucción de una identidad epocal y ayudar a identificar la herencia que ella dejó y que se puede apreciar en la actualidad. Esto lo tienen claro los pampinos, lo que quedó explícitamente señalado en la rendición de cuentas de la CMS del año 2010 realizada en Humberstone, cuando uno de ellos se alzó de su puesto haciendo notar que -cito sus palabras-: “Nosotros somos los únicos que podemos hablar con propiedad de la vida en la pampa”<sup>232</sup>. Sus dichos evidencian la carencia que implica trabajar con el patrimonio industrial y material sin articularlo con la experiencia de todas aquellas personas que poblaron el desierto y le dieron sentido al bien, pues se vacían de identidad y se llenan de un discurso academicista o institucional que no refleja realmente la civilización industrial.

Ahora, este análisis no se puede limitar solo a la red estudiada, al contrario, relacionarla desde su sentido patrimonial e identitario es un ejemplo y un paso para intentar hacer lo mismo con todo el patrimonio industrial que hoy en día puede ser rescatado. En relación a la industria salitrera, existen muchas oficinas que aún son capaces de mostrar algo de su época de funcionamiento, pero además existe una gran cantidad de maquinaria e industria asociada -incluso en funcionamiento, como FCAB, María Elena, Pedro de Valdivia, etc.- que puede mostrar cómo la industria salitrera y ferrocarrilera del desierto no murió por completo en los años sesenta. Por lo tanto, estas tres áreas industriales centradas en una serie de hitos rescatables, son un ejemplo que ayuda a entender una civilización, su funcionamiento y sustento. Son un reflejo de cómo funcionó toda la pampa en su época de producción, puesto que todas las oficinas necesitaban de un medio de transporte para sacar el salitre de la pampa y, a su vez, necesitaban de una forma de llevar a los consumidores el producto, lo que se hacía a través del puerto. En sí, cada uno necesitó del otro para sustentarse y desarrollarse y es por eso, que muchas veces nos encontramos con un desarrollo paralelo e incluso una muerte paralela. Iquique como puerto, si bien decayó junto con la época salitrera, no murió con ella, lo que puede deberse a las dimensiones que logró en su época de auge, como también a la capacidad de adaptarse a la nueva situación

---

<sup>232</sup> RENDICIÓN Anual de Corporación Museo del Salitre a ex pampinos (03 julio 2010, Ex oficina Humberstone, Chile). Discusión en torno a la salvaguardia de la oficina y la participación de los pampinos. Nota tomada por la autora en dicha rendición.

y requerimientos; no sucedió lo mismo con Pisagua, que junto con el salitre, menguó el puerto y el ferrocarril. El Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia también es un ejemplo que supo adaptarse a la disminución y luego muerte del flete salitrero, pues se acomodó a las demandas de Bolivia y a los de la minería del cobre que resurgía. Aún así, no puede negarse que la fortaleza que permitió que FCAB se mantuviera en la crisis, venía de la prosperidad y proyección que le dio el salitre.

Se observa que los tres sectores dependientes el uno del otro, fueron los que permitieron el desarrollo de la civilización del salitre, le dieron sustento y proyecciones. Cada uno por sí solo poseía un efecto en el medio, pero en conjunto se sumaron y potenciaron produciendo una sinergia que cambió el contexto e hizo nacer una nueva forma de hacer industria, sociedad y asentamiento. De forma separada la oficina salitrera, el ferrocarril y el puerto cumplían una función, pero su existencia y fortalecimiento dependió de la interrelación de sectores productivos que necesita la industria. Por lo tanto, solo los tres sectores como red son capaces de dar cuenta de la civilización del salitre, ya que la función de, por ejemplo, la oficina no llega a mostrar el alcance que tuvo esta nueva cultura, tampoco lo hace por sí solo el ferrocarril o el puerto, ya que se erigen en la heterogeneidad y en la complementación.

En el caso de la red estudiada, el ferrocarril y la oficina murieron en la medida que lo hacía la comercialización del nitrato en el mundo, pero ambos, sumando el puerto, están tomando poco a poco una vitalidad nuevamente relacionada con el salitre, pero con el vestigio patrimonial que éste dejó, con su recuerdo y valoración, como huellas de una civilización que cimentó la actual cultura nortina.

Se ha tratado de revivir a través del turismo la línea ferroviaria que conecta Iquique con Pintados y a través de ella, se intenta reutilizar y resignificar el tramo desde la costa hasta las oficinas patrimonio de la humanidad. Pero preocupa que la iniciativa se limite a una finalidad turística monetaria, sin un trasfondo histórico y museístico claro.

No se evidencia en ninguna de las dos oficinas un rescate en relación a las líneas ferroviarias, a pesar de que por ejemplo, Humberstone cuenta con algunos restos del ferrocarril: las líneas, unas locomotoras y unos carros, pero su exposición pareciera ser

más ornamental que articulada con alguna finalidad de rescate patrimonial o enfocada al patrimonio industrial. Algo así como una curiosidad dentro del asentamiento más que como un hilo fundamental en su desarrollo, cuando es en pos de la articulación y la búsqueda de sentido de los sectores industriales asociados, que debería guiarse la política museística y turística del sector.

### **5.3. Percepción patrimonial y actuación patrimonial en Chile**

Como se ha visto, los tres sectores de la red productiva poseen Monumentos Nacionales que los representan, pero en algunos casos el monumento no logra mostrar el sector y menos la relación con su contexto industrial. El puerto por ejemplo, posee como monumento relacionado la aduana, el muelle de pasajeros, el faro y se podría decir que también la calle Baquedano, pero los tres no logran mostrar claramente lo que fue el puerto salitrero, y es que no existe ninguna caleta salitrera que prevalezca como vestigio de ello o la aduana no mantiene sus bodegas para ser mostradas al público.

Relacionado con el ferrocarril se encuentran algunas máquinas y la Estación Central con todo lo que ella implica, pero el tendido ferroviario o las estaciones intermedias no son protegidas y muy pocas están en pie o son observables en el desierto. Las dos oficinas estudiadas se complementan bastante bien pues en conjunto son capaces de mostrar el sector productivo y urbano de estos asentamientos. Pero los tres sectores, con sus monumentos por separado, no son lo suficientemente gráficos y representativos de todo un sistema y menos de toda una civilización, sobre todo cuando no se acompañan de una propuesta museística, investigativa y educativa que los respalde y fortalezca como vestigio integrado.

La percepción patrimonial en Chile se ha ido fortaleciendo en las últimas décadas, pero no lo suficiente, lo que puede ser entendible pues para que un Estado destine dinero a cultura, rescate y memoria, necesita tener otros ítems y necesidades básicas

de su población satisfechas. Pero aún así, da la impresión de que Chile se ha suscrito a convenciones internacionales de salvaguarda más rápidamente de lo que ha actuado en su resguardo efectivo. Lo mismo en relación al estudio y a la inversión en patrimonio, pues la suscripción y, por ende, la ley de salvaguarda, no significó necesariamente un incremento considerable y proporcional en los estamentos que se hacen cargo de patrimonio. De esta manera, Chile se ha dedicado a decretar bienes como Monumentos Nacionales en sus diferentes tipos, para intentar resguardarlos del saqueo y destrucción; esto en el papel es efectivo, pero en la práctica no necesariamente funciona, como lo ha demostrado el saqueo, rayado, deterioro, etc. de los bienes ya declarados. Da la impresión, y es así, que los bienes que han sido reconocidos como Patrimonio de la Humanidad poseen mayor resguardo e inversión para su salvaguarda, lo que en cierta forma disiente del espíritu de las convenciones, pues el ser Estado Parte implica necesariamente resguardar no solo aquellos bienes que posean un carácter excepcional, sino todo aquel patrimonio que la comunidad como el Estado declaren corresponde al patrimonio y al acervo de la nación.

Por otro lado, pareciera que a las Convenciones, Cartas y compromisos que ha asumido Chile en relación a patrimonio se entienden de forma individual, no tienden a relacionarse en la práctica, hecho que pareciera ser esencial al seguir la consecución de las declaraciones de UNESCO desde la Carta de Atenas en adelante. Todos los documentos que ha hecho la Organización Internacional van perfeccionando, describiendo, desglosando e incluyendo consideraciones en relación a patrimonio de forma progresiva. Así, cada Convención implica nuevas responsabilidades y una ampliación de lo que se entiende por patrimonio en su concepto como en su salvaguarda.

Hoy en Chile es necesario el entendimiento y la práctica de las Convenciones como un conjunto, sobre todo por el cariz que poseen los monumentos declarados. El país cuenta con una gran cantidad de patrimonio industrial en sus declaraciones de Monumento Nacional y tres de los cinco bienes Patrimonio de la Humanidad corresponden a esa clasificación, exigiendo un entendimiento y una práctica integral e integrada del concepto de patrimonio y de los actores relacionados. Lamentablemente,

como se ha visto, se siguen concibiendo desde la perspectiva principalmente material y atómica: las oficinas salitreras, el puerto de Valparaíso, el pueblo minero de Sewell existen, pero como edificios, bienes inmuebles, que poco a poco irán vaciándose de sentido, convirtiéndose en una especie de cascarón de lo que realmente representan si es que no se fortalecen con la inmaterialidad y la integridad.

Se establece que el Patrimonio de la Humanidad debe representar situaciones y culturas excepcionales y como se ha visto, las oficinas Humberstone y Santa Laura más toda la red productiva de la que se sostienen están investidas de esa excepcionalidad: su situación geográfica, climática, su organización social, ser el vestigio del principal productor de salitre natural, abastecer de fertilizante a gran parte del mundo por casi cien años, desarrollar tecnología para enfrentar un medio agreste de trabajo, entre muchas otras características, vuelven únicos a estos sitios. El problema no es la particularidad del entramado industrial, eso no está en discusión, sino que el trabajo que se está haciendo en él en relación a las convenciones internacionales y al concepto de patrimonio integral e integrado. No hay sistematicidad en este tipo de labor, a pesar de que existe consenso de lo provechoso que es. No existe una planificación clara en el intento de rescate integral del patrimonio industrial a pesar de que UNESCO ya ha aceptado que el patrimonio material conlleva al inmaterial. Esta situación es bastante peligrosa, sobre todo en lo que el cariz de patrimonio industrial le imprime, pues la Carta de Nizhny Tagil sostiene que el registro y la definición del bien debe apoyarse en los recuerdos de la gente, en sus descripciones, fotografías etc. recalcando que es muchísimo más provechoso hacer un rescate documental del bien industrial estando aún en funcionamiento. Si bien Humberstone y Santa Laura detuvieron sus faenas hace más de 30 años, existen actores sociales vivos que posibilitarían hacer un rescate completo como se ha propuesto desde TICCIH, pero que evidentemente no estarán indefinidamente esperando a que se defina una política de salvaguarda y documentación clara y coherente desde el Estado, reemplazando aquella un tanto artesanal que se ha dado por el empeño e iniciativa de personajes de la región y sobre todo de ex pampinos.



En la misma carta se evidencia que las actividades industriales están inevitablemente relacionadas con un gran entramado y que por lo tanto, no pueden desglosarse esperando que una parte sea capaz de contener y proyectar ese todo. En esa línea no se pueden separar de las oficinas los medios de transporte y salida del salitre de Chile, pues se estaría mutilando el proceso industrial del que el patrimonio resguardado es testimonio y del que es capaz de mostrar todo un cambio tecnológico, industrial, productivo, etc. que le da sentido al vestigio. Así, efectivamente Humberstone y Santa Laura podrían dar la talla para representar todo lo que significó la civilización del salitre en Chile e incluso en Perú, pero **sólo si se las articula con el entramado industrial y social gracias al cual surgieron**. Sin ello son partes de un todo inconcluso e inconducente, pues la civilización del salitre no podría haber sido ni haber alcanzado las dimensiones que alcanzó sin el avance tecnológico que le ayudó a desarrollar el tren y la navegación.

Se debe considerar también que la salvaguarda del patrimonio industrial como tal, es importante pues proporciona estabilidad psicológica para las comunidades que vivieron de él y que se enfrentaron al fin de una fuente de trabajo de muchos años<sup>233</sup>, pero en este caso en específico, al fin de una forma de vida, de una cultura, de una residencia, etc. Mantener este vestigio lo más vivo posible ayuda a que los participantes de su cultura no sientan que esa parte de la historia sigue siendo olvidada y que al contrario, se está acercando una vez más pero reinventada, ahora con un afán de rescate y valorización de lo vivido por ellos mismos en el lugar.

Estos sitios están cargados de un importante sentimiento de identidad, tanto del pampino como de los habitantes de las regiones salitreras, porque han construido su idiosincrasia en base a la historia de la región y al orgullo de la misma. Si se descuidan los vestigios de esa cultura y no se revalorizan, significa dejar de lado a toda una cultura e influencia que forjó a miles de chilenos y a regiones completas, por no decir que a gran parte del país que fue beneficiario directo o indirecto de la civilización del salitre.

---

<sup>233</sup> Op. Cit. n. 3.

La aseveración de que la red industrial debe ser valorada junto con las oficinas, puede ser respaldada también, porque en su cariz de entramado posee las mismas características que procuran excepcionalidad a las salitreras y por lo tanto le dan su relevancia mundial. En primer lugar, cuando se habla de la definición del patrimonio cultural y cómo Humberstone y Santa Laura encajan en ella<sup>234</sup>, se dice que corresponden a un “monumento” desde su perspectiva arquitectónica con valor universal excepcional e histórico, pues para su construcción se debieron adaptar técnicas y materiales que fueran acorde al clima agreste al que se enfrentaba la oficina, mezclando materiales del lugar con algunos importados. El emplazamiento encaja con la descripción de “conjunto” como grupo de construcciones que en su integración con el paisaje cobran un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia y en cierto sentido también de la ciencia, pues se insertaron en un clima desértico adaptándose a los recursos ahí existentes, interviniendo el entorno y forzando la vida en un sector árido: el paisaje de la pampa se modifica ante el surgimiento de una serie de oficinas como si fueran oasis. Finalmente pueden definirse como “lugares”, porque son una obra del hombre con valor histórico, antropológico y etnológico, ya que corresponden a un asentamiento humano en un sector que no cumple con la lógica de los otros asentamientos, sin agua cerca ni comunidades con las que interactuar fácilmente.

Cuando se analizan estas definiciones de UNESCO respecto al patrimonio cultural, nos parece un poco obvio aplicarlas a las oficinas salitreras, ya que todos aceptan actualmente su excepcionalidad, pero no se racionaliza que esa particularidad no es privativa de la oficina, sino que también del entramado industrial. Una vez más resuena el concepto de patrimonio industrial como un sistema integrado, pues para que la oficina se erigiera como un asentamiento excepcional, toda su red productiva debió adaptarse y serlo también. Esto no quiere decir que se requiera un nombramiento mundial respecto a la red, pero sí uno en relación al rescate y percepción nacional del conjunto.

---

<sup>234</sup> Véanse definiciones de patrimonio cultural mencionadas punto 1.1.1.

Se mencionó la dificultad para la construcción del ferrocarril en un medio como el desierto, sobre todo con la tecnología con la que se disponía en ese entonces donde el agua -escasa en el sector- era fundamental. Las estaciones en medio del desierto debieron tener personas encargadas las que desarrollaron gran parte de su vida sin mayor contacto que el que tenían con el ferrocarril y a veces con su familia, pero sin nada alrededor o cercano. Esto sumado a enfrentar la dificultad del terreno, sobre todo en la cordillera de la costa, que necesitó un despliegue ingenieril único en el mundo, por ejemplo, el de los ascensores de Pisagua que fueron tan o más excepcionales que los que hoy son valorados en Valparaíso. La construcción de la bajada a la costa en Iquique, necesitó de adaptación y suma de maquinaria que en otros sectores no se había visto, por lo tanto, no se puede decir que el ferrocarril no entra dentro de las clasificaciones que se dan para el reconocimiento de patrimonio.

No puede excluirse a Iquique pues como emplazamiento tampoco es común, sobre todo considerando el desarrollo que alcanzó. Como caleta aborígen podía sustentarse pues la recolección de agua y la pesca daban abasto para una comunidad pequeña, pero la inserción de un puerto industrial en el sector con las pocas prestaciones que daba no deja de ser excepcional: las construcciones arquitectónicas debieron adaptarse no solo al desierto como en la pampa, sino que también a la humedad marina. Se generaron construcciones híbridas que rememoran la arquitectura inglesa pero desde las posibilidades locales, el paisaje se llenó de vida y de construcciones que no fue fácil erigir ni sostener. De esta manera, toda la red productiva considerada dentro del estudio cabe dentro de la descripción de excepcionalidad de UNESCO y además es necesaria para el entendimiento del patrimonio de carácter industrial.

Ahora, cuando se habla del valor universal de las oficinas salitreras se dice que son testimonio de una industria que no volverá a repetirse en la historia de la humanidad, y claro que es así, pero el funcionamiento que tuvo el ferrocarril y el puerto tampoco lo hará. Ejemplo de ello es que gran parte del tendido ferroviario fue levantado y el que funciona es sólo gracias al revestimiento de una nueva funcionalidad, pero aún así minoritario en sectores en que la competencia del transporte camionero es alta. El puerto también es vestigio de una industria que no se repite, cada uno de los

monumentos declarados de este tipo de industria en el sector, son vestigio de ello. Esto puede aseverarse al comparar Iquique con aquellos puertos que vivieron del salitre y no pudieron reinventarse, pues ellos hoy están muertos o subsistiendo en la sombra de lo que fueron. Así, cuando la industria salitrera dejó de alimentar estos embarcaderos, ellos no pudieron subsistir y por lo tanto, la actividad realizada en ellos y su organización no volverán a repetirse pues dependían de una actividad que tampoco podrá hacerlo.

También se dice que las oficinas dan cuenta de un intercambio económico, social y cultural llevado a cabo en un espacio geográfico con condiciones extremas, lo que revela la enorme capacidad creativa y de adaptación del ser humano<sup>235</sup>. Con lo dicho ya puede deducirse que este factor aplica a los otros sectores de la red; el intercambio económico del que dan cuenta las oficinas solo lo hacen en relación al ferrocarril y al puerto que permitía su exportación. La capacidad creativa no puede ponerse en discusión al momento de ver cómo se hizo el tendido ferroviario o cómo se adaptó al clima la construcción y la arquitectura de la época salitrera. Toda la red, igual como se dice de la oficina salitrera, modificó el paisaje, transformando un terreno desierto en uno habitado y funcional con significación.

Se afirma que la oficina es un vestigio de lo que fue la cuna del movimiento social obrero en Chile y son huellas desde donde la gente del norte construye su identidad, pero no fue solo la oficina la que generó la efervescencia social, de hecho ahí no se gestan las primeras movilizaciones sino en el puerto, junto con los trabajadores del ferrocarril, quienes encontraron un eco fuertísimo en los trabajadores de las salitreras, consolidando estos movimientos sociales y esta identidad en la pampa y sus oficinas. Por lo tanto, no se puede decir que solo la salitrera da abasto para contar la historia de la civilización del salitre, pues la excepcionalidad, dado el carácter industrial del patrimonio, la poseen todos los sectores y su interrelación histórica, dando riqueza y sentido a la comunidad pampina.

---

<sup>235</sup> N. del A. Véase valor universal punto 1.6.

Si ahora se analizan los criterios de postulación de las oficinas construidos para UNESCO por el CMN, se observa que tampoco radican solo en la salitrera, pues como se ha repetido hasta el cansancio, el patrimonio industrial no puede entenderse de forma individual, pues la industria es un espacio de interrelación, interacción y de construcción colectiva.

El primer criterio<sup>236</sup> para la postulación de las oficinas sostiene que el desarrollo de la industria salitrera refleja el conocimiento, habilidades, tecnologías e inversiones en una sociedad combinada que provenía de Europa y Sudamérica, convirtiéndose en un complejo de intercambio de ideas. Este criterio sólo en su enunciación se abre a la red salitrera, y es que todos los sectores relacionados directamente con el salitre fueron un nicho de hibridez cultural. La construcción del ferrocarril salitrero en Perú hizo migrar a una serie de chilenos al sector, luego se incluyeron en las inversiones y los procedimientos ingenieriles los ingleses. El puerto por su parte, fue un crisol de culturas y el principal centro de intercambio de ideas e identidades. Toda la red evidencia tecnologías procedentes de diferentes lugares, sobre todo la oficina en el perfeccionamiento de sus sistemas de producción y el ferrocarril al recibir la maquinaria más adelantada para la época.

El segundo criterio habla de la comunidad urbana desarrollada con sus peculiaridades lingüísticas, costumbristas, culturales, etc., además de ser ejemplo de un despliegue empresarial y tecnológico. Vestigio de esto, una vez más, no son solo las oficinas, sobre todo cuando hablamos de lo empresarial y tecnológico, pues como decíamos antes, el ferrocarril es uno de los más impresionantes vestigios de ello, además de mostrar cómo los medios disponibles se adaptaron a la realidad con la que se enfrentaron.

El tercer criterio dice que las oficinas fueron las mayores productoras de nitrato natural en el mundo, transformando la pampa de forma directa pero los países agrícolas de manera indirecta. Estos dos ámbitos no pueden dejar de remitirnos una vez más al resto de la red productiva, el tren también transformó la pampa, rayando el

---

<sup>236</sup> N. del A. Véase criterios en punto 1.6.

manto del desierto con miles de líneas ferrocarrileras y el puerto fue el nexo necesario e insoslayable para que los países agrícolas pudiesen recibir el mineral. Las costas de Chile fueron las únicas que podían conectar la producción del nitrato con sus beneficiarios a través de *clippers* y buques; las naciones consumidoras no podrían haber recibido el salitre de no conectarse la oficina, a través del ferrocarril, al puerto que lo despachase.

Revisados los criterios y definiciones que dan excepcionalidad y carácter de patrimonio universal a las oficinas salitreras, se evidencia que pueden aplicarse como características del sistema ferroviario y portuario. Esto da más sentido y contundencia a lo que se estudia y propone como civilización del salitre, dado que la definición de industria no permite que ésta sea escindida del entorno ni del contexto que le permitió desarrollarse y además frente al cual logró erigirse como un avance y práctica única en el mundo. Estas particularidades no se presentan solo en su carácter material, sino que también lo hacen desde los vestigios de la inmaterialidad, encontrándose una serie de expresiones de este tipo de patrimonio heredado como las costumbres, lenguaje, técnicas artesanales y prácticas artísticas, entre otras.

Así, Humberstone y Santa Laura no solo se rigen por su declaración de Patrimonio de la Humanidad, sino que al ser patrimonio industrial, muchas de sus salvedades pueden aplicarse a la red en su conjunto, que cobra también un cariz excepcional. Esto bien lo explica la carta de Nizhny Tagil cuando habla de que la “rareza en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios y paisajes, añade un valor particular” y toda la red es muestra de esa exclusividad. La rareza en términos de supervivencia se aplica para los tres sectores, en sus procesos, emplazamientos y sitios, que evidentemente le dan un valor particular. Es una civilización fundada completamente en el desierto, sin agua suficiente como para un asentamiento.

No se dice con esto que sea necesario declarar toda la red como Patrimonio de la Humanidad, eso sería poco práctico e imposible por su estado de conservación, pero sí se propone un trabajo integral a nivel nacional que considere todos los sectores implicados, pues si bien se ha definido el patrimonio cultural como “una operación de selección de objetos donde la comunidad se reencuentra con una identidad real o

construida que un colectivo decide sacralizar<sup>237</sup>, el patrimonio industrial requiere un trabajo integrador que explique las dinámicas económicas, sociales, etc. de las que es reflejo lo que puede lograrse a través de la consideración conjunta.

Hasta el momento, la actuación patrimonial respecto al sector industrial del salitre es un poco deficiente, quizá por no existir unificación en relación a los conceptos que se quieren manejar para definir el patrimonio nacional y sobre todo el patrimonio industrial. El criterio integrador e integral que implica este tipo de bienes necesita de muchísimo trabajo bibliográfico, museográfico, y por ende, de muchos fondos que Chile no dispone para estas áreas. Todo esto se traduce en que el rescate patrimonial se realiza en la comodidad del hito aislado, pero con la contraparte de que mucho patrimonio se está deteriorando o perdiendo por el tiempo, saqueo, etc. Los tres sectores son víctimas de este desgaste, pero no solo en el tramo estudiado, sino que a lo largo de todo el territorio salitrero. En el caso de las oficinas, pocas han sido resguardadas y sus restos conservados, pero muchos otras son presa del saqueo o de una nueva explotación que las desarma como vestigio.

En los últimos años se han comenzado a explotar las tortas de ripios de las oficinas salitreras para extraer materiales y minerales. El trabajo de estas empresas implica remover y tratar estas tortas, lo que al movilizar la tierra, hace que las antiguas tortas pierdan su integridad y se creen nuevas que muchas veces cubren lo que fue la oficina. Así, se pierden los asentamientos como vestigio visible y en su ubicación geográfica exacta, pues si antes podían ubicarse las instalaciones por la búsqueda de las tortas y restos en fotografías satelitales, hoy día la re explotación en el sitio dificulta esta tarea. Es claro que no se pueden resguardar las más de cien oficinas que existieron en el desierto, principalmente porque casi ninguna tiene un estado de conservación que permita entender su funcionamiento y porque no existen los fondos suficientes para emprender tamaña empresa. Pero no deja de ser relevante saber su ubicación geográfica e intentar salvar la mayor cantidad de patrimonio que ellas puedan ofrecer, lo que es dificultado por las acciones de estas empresas que sin hacer un rescate previo, tapan los restos del lugar que albergó a cientos de pampinos por muchos años.

---

<sup>237</sup> Op. Cit. n. 14.

Esto podría subsanarse por lo menos parcialmente, haciendo explícito el rescate de los vestigios de la civilización salitrera, lo que obligaría, por lo menos en teoría, a la intervención industrial del terreno asesorada por arqueólogos como sucede (también teóricamente) con los emplazamientos arqueológicos.

Por otro lado, las líneas del ferrocarril y la maquinaria asociada no han quedado impunes al paso del tiempo y al poco cuidado que se les ha dado, quizá por ser consideradas bastantes años como chatarra y no como huella de un proceso industrial significativo para la nación. El tendido ferroviario que sirvió a las oficinas salitreras ha sido levantado en su gran mayoría, algunos por parte del Estado, pero una cantidad no menor por saqueadores que se han llevado los durmientes por la calidad de la madera e incluso los rieles metálicos. Hoy es dificultoso -en algunos tramos imposible- dilucidar el lugar exacto por el que pasaron las líneas. A veces puede apreciarse desde fotografías satelitales las marcas que dejaron, como una especie de calado en el manto del desierto e incluso pueden verse algunas líneas cruzadas correspondientes a las marcas de los durmientes, pero en otros sectores estas líneas se han borrado por la acción del tiempo y del viento o de los caminos que han hecho automóviles. Tanto es así, que en algunas partes es imposible dilucidar cuáles marcas corresponden a ferrocarril, cuáles a autos o solo seguir la línea que conecte una estación con otra. Esto se debe, por un lado, a que las líneas no fueron declaradas nunca monumento (cosa que tampoco tendría mucho sentido), pero también porque no se ha hecho un rescate del trazado exacto del ferrocarril, que no solo entregaría la ruta del mismo, sino que aportaría a la demostración de lo dificultoso que fue tender las líneas ferroviarias por medio del desierto con una serie de pendientes y bajadas bastante problemáticas para la maquinaria, constituyendo una hazaña ingenieril para la época. Este dato no es menor al momento de demostrar lo excepcional que fue el tendido ferroviario en el desierto chileno, sobre todo en el contexto en que la maquinaria no comulgaba con los medios disponibles.

A estas dificultades, se suma la confusión que representan los ramales de las oficinas, sobre todo de aquellas más transitadas, pues es casi imposible afirmar a ciencia cierta, cuáles se unían con el troncal que utilizaban para transportar el mineral,



cuáles lo hacían con la estación más cercana, cuáles se conectaban con otras oficinas del cantón o grupo al que pertenecían y cuáles tenían un uso interno, principalmente para mover el caliche de las canchas a las plantas de tratamiento.

Se observa que la percepción patrimonial que se maneja en Chile, en la teoría, comulga bastante bien con los métodos de salvaguarda que se proponen a nivel internacional para los bienes materiales e inmateriales, pero la actuación no corresponde a la ejemplar en relación a lo mismo. Esta observación se hace más como una denuncia que como una crítica no constructiva, pues se han considerado las dificultades que implica el trabajo patrimonial en una situación poco privilegiada, con escasos fondos estatales y privados para la conservación. Aún así, es importante que el país se platee la creación de una política cultural en relación a patrimonio, sobre todo considerando que no ha sido capaz de mantener el ritmo que UNESCO pide para los trabajos de este tipo. Es imperioso asumir la responsabilidad que significa que los bienes declarados Patrimonio de la Humanidad son principalmente industriales y que por lo tanto, deben sostenerse sobre un trabajo poco convencional en relación a lo que se hace en salvaguarda canónicamente. Esta labor no puede sostenerse solo en fondos concursables que no permiten proyectar el trabajo a largo plazo, por lo que se limita enormemente, lo que en muchos casos obliga a dar soluciones parche que no logran apuntar a las necesidades de fondo de la valoración y conservación.

El patrimonio industrial se trabaja y teoriza desde hace poco, por lo que Chile debe construir planes de trabajo claros, sistemáticos y abarcadores, haciéndose cargo del acervo que nos forma como nación. Éste es valorado como tal por la comunidad nacional y hace poco tiempo ha sido investido de la cuantía internacional que hoy lo caracteriza, pero que siempre estuvo en las comunidades locales, en su cultura, sus prácticas cotidianas y por sobre todo en la formación de su identidad.

#### 5.4. Patrimonio heredado y construcción de identidad actual

Es necesario analizar desde el estudio de toda la red y de la civilización del salitre, aquellas piezas constituyentes de una sociedad que normalmente corresponden a la inmaterialidad de la comunidad, pero que se apoyan en la materialidad. Con esto se hace referencia al lenguaje, las creencias, la construcción de identidad, costumbres, usos, música, entre muchos otros. Todos ellos confluyen sinérgicamente en la formación de un pueblo y sobre todo en el sentido de pertenencia al mismo.

En el caso del lenguaje y el habla, corresponden a uno de los factores que distinguen a las comunidades, sobre todo el habla, pues si bien muchas personas pueden compartir una misma lengua, el acto de habla (la práctica) es lo que le va dando a un poblado cierta individualidad. En las palabras se plasma mucho de la relación del sujeto con el entorno, pues las construye en relación con él, siendo las voces de la pampa un excelente ejemplo de ello. Su lenguaje, se fue erigiendo desde su contexto, muchas palabras se crearon desde la capacidad de metaforizar el entorno, como los *chanchos* o el *matasapos*, y es que el lenguaje en sí se basa en la metáfora, en esa capacidad de absorber y relacionar los objetos<sup>238</sup>. Esto se vio también en la adopción y deformación de vocablos extranjeros, traídos por los ingenieros u otros trabajadores de habla inglesa, como por ejemplo el *donkey*, denominación dada al pozo desde donde se extraía agua a través de una bomba accionada por burros (*donkey* en inglés) y que se transportaba en los mismos a las oficinas. Otro vocablo interesante es el *lonche*, que se refiere a la comida conocida como once que habría derivado del inglés *lunch*. Éstas y muchas otras voces pampinas fueron instalándose en la práctica lingüística del norte, constituyendo un acervo que hasta el día de hoy puede escucharse en el habla del nortino y que por lo tanto, constituye un vestigio inmaterial importantísimo en el patrimonio cultural heredado de la pampa. Claramente existen más expresiones heredadas y deudoras de la nomenclatura del siglo XVIII, XIX o XX, pero que por desarrollarse y evolucionar independientemente no se les ha

---

<sup>238</sup> LAKOFF, George y JOHNSON, Mark. *Metáforas de la vida cotidiana*. 8ª ed., Madrid, Catedra, 2009. 286p.

seguido el rastro o pasan desapercibidas. Es por ello que sería importante y fructífero hacer un estudio lingüístico de esta herencia, para demostrar la incidencia de la civilización del salitre en el habla chilena.

La comida es también heredera de costumbres y preparaciones, como los hábitos alimenticios. En la pampa la comida tenía sus horas, sus ingredientes y prácticas que no se han rescatado como una propuesta culinaria del sector y que evidentemente deben permanecer en la cotidianeidad de los pampinos y de sus hijos. Desde el rescate patrimonial inmaterial, puede ser interesante crear un circuito culinario que sea representativo de la región, como se ha hecho exitosamente, por ejemplo, en Perú.

Las festividades son a su vez, un ejemplo del sincretismo e hibridez cultural que se entienden en parte, gracias a la mezcla que produjo la faena salitrera. En el caso de la fiesta de La Tirana, puede observarse una mezcla de culturas reflejadas en el tributo, pues fue recogiendo poco a poco costumbres y creencias de quienes querían rendirle honores a la Virgen del Carmen, esto es evidente en los bailes y vestimentas usadas para la ocasión y de la que los pampinos no quedaron indiferentes. La Semana del Salitre, es otra celebración pero que se construye netamente por la civilización del salitre, en un afán de que la memoria histórica permanezca vigente y que la pampa como cultura no desfallezca en el tiempo. La instancia iniciada en los años ochenta se ha fortalecido, presagiando que se mantendrá a pesar de que los ex habitantes de la pampa no puedan participar para siempre. Ellos se han preocupado de que la identidad de su comunidad trascienda a la época y a ellos mismos, para consolidar la Semana del Salitre como una actividad conmemorativa que apela a la identidad nacional y no solo a la del ex residente. Estas actividades también pueden suscitar un estudio y rescate patrimonial nacional inmaterial relacionado con la civilización del salitre.

La técnica arquitectónica también corresponde a un vestigio inmaterial, pues si bien el edificio es el bien tangible, la forma de construcción es intangible y demuestra la capacidad de las personas de la época para adaptarse a los requerimientos que les presentaba el entorno, como el fuerte sol, la humedad y corrosión salina, entre otras. El éxito de esta técnica puede apreciarse en todos aquellos edificios que se mantienen en pie hace más de cien años.

También se comunica un conocimiento y uso asociado a la naturaleza y al universo, pues los pampinos han transmitido el conocimiento y la sobrevivencia en la pampa. Las técnicas tradicionales artesanales se mantienen al punto que hoy se organizan grupos de artesanos en torno al trabajo con el metal, propio del sector, además de heredar todo un patrimonio por ejemplo, de juguetes construidos para el niño del obrero.

La civilización dejó también algunos pueblos de servicios en funcionamiento, como muchos otros olvidados en el desierto. Pozo Almonte se mantiene y sigue creciendo, ya no como un pueblo de servicio salitrero, sino como una comunidad más organizada relacionada con la minería del cobre de Collahuasi.

La comunidad industrial se construyó en base a individuos y a prácticas que fueron tallando lo que hoy puede apreciarse como cultura pampina. Estos vestigios inmateriales y muchos otros, construyeron la identidad del pampino y son heredados hoy a los nuevos habitantes de Tarapacá para la cimentación de una nueva idiosincrasia que se basa en las raíces que la civilización salitrera dejó. Esta cultura, al igual que sucedió en todo Chile, se fue fortaleciendo en la diversidad y la mezcla, ¿Cómo entender bien la fiesta de La Tirana sin pensar en chinos, peruanos, bolivianos, aborígenes, chilenos y una infinidad de culturas más?, ¿Cómo pensar en la arquitectura iquiqueña sin recordar a los inversionistas ingleses y norteamericanos y las vetas de su país que imprimieron en ella?, ¿Cómo entender el actual patrimonio ferroviario sin saber que su mayor auge fue gracias al salitre? Incluso ¿Cómo entender un país minero casi mono-productor que debe prepararse para enfrentar la falta de resguardo ante la crisis de su sustento, sin pensar en que casi durante medio siglo dependió solo del salitre?

Es imperioso rescatar la memoria histórica apoyándola en el patrimonio histórico integral que incluya lo inmaterial, pues la única forma de entender lo que somos hoy y evitar situaciones en el futuro, es aprender del pasado identificando cómo éste es parte esencial en nuestra construcción como individuos y como nación. Es importante entonces, realizar estudios, investigaciones y proyectos de rescate no solo del patrimonio material, sino que del inmaterial desde la perspectiva tratada de patrimonio que permita entender la herencia y la identidad de la civilización del salitre.

## 5.5. Propuesta museística actual

La realidad observada evidencia la necesidad de una propuesta museística seria y organizada para las salitreras Humberstone y Santa Laura, pero que a la vez reconozca su carácter de patrimonio industrial incluyendo la red que las sustenta y explica su importancia dentro de la proyección de la civilización del salitre.

Ya se mencionaba que actualmente se intenta erigir un museo *in situ*, acto considerado prioritario al momento de rescatar el patrimonio industrial<sup>239</sup>, pero no se observa un gran éxito en la medida, lo que puede deberse a la falta de recursos, la erosión del desierto, entre otros. Un ejemplo chileno de esta práctica museística pudo verse en la ex oficina Chacabuco que fue escenario de un intento de revitalización a través de una iniciativa conjunta del municipio y la comunidad internacional<sup>240</sup>. Aquí se exhibieron piezas históricas en una propuesta estética coherente con el entorno que permitía preservar y proteger las piezas de museo, pero además que comulgaba con el ambiente pues las vidrieras y espacios de exposición concordaban con los materiales, colores y estética del lugar. Esta propuesta fue temporal y hoy la ex oficina no mantiene la exposición, lo que puede entenderse dado que fue una propuesta experimental de armonía museística para un museo *in situ* en este tipo de bien.

La iniciativa de Chacabuco está acorde a los cambios que se han producido los últimos años en relación a la percepción y propuesta del espacio “museo”: se espera que éste sea más amigable con el visitante, que respete la naturaleza de la exposición y que relacione las piezas y el entorno museístico con un texto coherente con el público al que se dirige y que visita la instalación, para que pueda entender lo que la exposición quiere mostrar. Dichas medidas deben tomarse desde finalidades y objetivos establecidos con anterioridad al montaje.

---

<sup>239</sup> Op. Cit. n. 2.

<sup>240</sup> ARAYA, María. Paso a paso la revitalización de la ex-oficina salitrera Chacabuco. En: STOCHINO, Mónica “et al”. Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial-Sitios, Museos y Casos. Santiago de Chile, 2006. pp. 629-640.

Esto se diferencia de lo que sucede hoy en las dos oficinas patrimonio de la humanidad y en todo el patrimonio asociado a la red de producción salitrera de las mismas. Santa Laura, por ejemplo, está bastante descuidada, más que Humberstone en relación a la puesta en escena y a la propuesta de museo.

En el caso de la primera, se mencionaba que la casa de administración poseía una serie de objetos ubicados en sus espacios tratando de mostrar su ambientación en otra época, pero algunas salas no siguen esa propuesta y no mantienen la ilusión de esta ambientación, introduciendo *collages* de otra información puesta a la fuerza, como una muestra de cajetillas de cigarrillo o envases de algunos utensilios encontrados o donados. A eso se suma que los textos no son amigables al visitante, tanto por la presentación como por la redacción, de esta manera no se invita a hacer una relación con la realidad del espectador, sino que más bien se presencian textos recortados de documentos históricos o escritos diversos sin una base común.

El exterior de la oficina no logra ordenarse a la vista y los textos que ayudan a introducir al visitante a las funciones del edificio o maquinaria que observa son poco uniformes. Los colores de los mismos no respetan las convenciones internacionales y la mayoría está solo en español: hay carteles que son, por ejemplo, rojos o amarillos, pero que entregan datos históricos siendo que esos colores invitan a la precaución o alerta del observador. Así mismo, algunos carteles negros sí buscan que el turista transite con cuidado. Esta falta de uniformización entrega señales erróneas a los visitantes, sobre todo a aquellos que no dominan el idioma y no pueden descifrar cuál es el contenido básico de los carteles. Adicionalmente los escritos no son uniformes, algunos están escritos a mano, otros son papeles impresos y poseen distintas letras, formatos y finalidades.

Humberstone por su parte, posee un poco más de uniformidad aunque también tiene carteles artesanales con colores que entregan información confusa. A pesar de ello, está el intento de uniformización de los textos, sobre todo para ubicar al turista sobre el edificio que está visitando: son placas de metal con letras de acrílico negro, pero que el desierto ha ido deteriorando más rápido de lo esperado y que ahora con el brillo del sol cuesta descifrar. Se habilitaron algunas de las casas de la entrada como

salas de exposición, pero los objetos se ordenan sobre mesas, sin vidrieras, dejándolos a la intemperie y además expuestos al saqueo. Estas salas exponen juguetes, piezas de maquinarias, herramientas, entre otros objetos.

Un espacio que confunde al visitante es el que se habilitó el año 2010 en una de las salas de la escuela de los curas oblatos. Aquí se exponen puertas y marcos de ventanas encontradas en los desechos de la oficina, pero sin contextualizarse ni apoyarse de un texto que permita entender el porqué se instala ahí esta muestra o qué sentido tiene. De esta forma, quien visita el espacio no es capaz de hacer una relación clara entre lo observado antes o en otros sectores de la oficina, más que pensar que las puertas y ventanas están ahí ordenadas esperando a que se encuentre un destino apropiado para ellas.

En el sector de la plaza se encuentra el mercado que se habilitó como centro de venta de comida y artesanías, pero da la impresión de que no hay una regulación en torno a mantener la línea que el edificio tuvo en sus años de funcionamiento. Ahí mismo es rescatable la música con que se ha intentado ambientar la instalación, haciendo referencia a la radio experimental que funcionó en las dependencias de la oficina, pero una vez más no hay nada que informe al turista de esta iniciativa y conexión.

Ninguna de las dos oficinas logra transmitir una información uniforme que pueda deducirse vaya guiada hacia una finalidad informativa y educativa clara, quedando en el área museística muchísimo trabajo que realizar. Se deben, por ejemplo, pensar escenografías, puestas en escena, paletas informativas y textos informativos amigables al turista, que muestren la relación patrimonial que poseen las oficinas con el resto de la región y que demuestren que este patrimonio no solo consta de lo material, sino que también con lo inmaterial y que corresponde a un patrimonio industrial articulado con todo un funcionamiento de la época.

Es entendible que se dé prioridad económica a la conservación estructural y a la lucha con la corrosión y erosión del desierto, pero no puede dejarse de lado el cariz de museo *in situ* con que se ha ido constituyendo la propuesta del Patrimonio de la

Humanidad y que por lo tanto, necesita de una curatoría y de una puesta en escena acorde con el lugar.

La planificación de la propuesta museística debe entender, proyectar y enseñar la civilización del salitre de una forma integral e integradora, considerando para ello lo material, natural e inmaterial que en su conjunto arman de mejor manera una memoria histórica coherente, cohesionada, entendible e identificable en todo el norte salitrero. Esta visión debe plasmarse en la curatoría del museo *in situ* pues permitiría una mejor comprensión del pasado pero siempre pensando que el visitante es quien debe comulgar con esa historia, por lo que lo ofrecido debe estar al nivel de todo el público presupuestado.

## **5.6. Propuesta turística**

Existe una serie de propuestas turísticas que trabajan diferentes recorridos por la pampa inspirados en la época salitrera. El Servicio de Cooperación Técnica de la Región de Tarapacá, SERCOTEC, propone circuitos turísticos del salitre desde Matamunqui a Buen Retiro, que son expuestos de forma bastante completa en el libro *Pampa Patrimonial*<sup>241</sup>. Este proyecto se realiza bajo la base del análisis de mercado de una ruta patrimonial e histórica, considerando por lo tanto, a toda la pampa como un sitio digno de ser rescatado desde ambas perspectivas. Las rutas turísticas propuestas son: “Don Santiago Humberstone”. Desde Matamunqui a Negreiros; Circuito del Rey del Salitre, John Thomas North: La Ruta de las Oficinas Inglesas; Circuito de las Salitreras Patrimonio de la Humanidad. Cada una es descrita históricamente, proyectándolas a la posibilidad de erigirse como circuitos turísticos concretos teniendo en consideración el estado de conservación de los hitos incluidos en cada uno.

---

<sup>241</sup> Op. Cit. n. 44.



Existe una propuesta privada ofrecida por Atacama Desert Trails<sup>242</sup>, que cuenta con dos tours, uno que recorre las oficinas salitreras María Elena, Coya Sur, José Francisco Vergara, Pedro de Valdivia, más el río Loa y algunos cementerios de la pampa. El otro abarca Sierra Gorda, Pampa Unión, el Oasis, la oficina salitrera Chacabuco y algunos cementerios. Hay también otras iniciativas privadas en Iquique, pero que no cuentan con la visibilidad y sustento que las mencionadas.

Otra alternativa privada es la que da TransAtacama<sup>243</sup>, que propone dos recorridos: “Revive el Histórico Longino”, que viaja en tren por la línea sur del FCIP hasta Pintados, pasando por la Estación Rinconada, Alto Molle y otras estaciones. Se detiene en la Estación San Antonio y luego Pintados, desde donde el tren se devuelve a Iquique. Aquí se propone el avistamiento de los Geoglifos de Pintados. La otra alternativa es “Ferrocarril al Atardecer”, que sigue la misma línea férrea para ver el atardecer desde lo alto de la cordillera y luego volver al puerto.

Estas iniciativas, la de SERCOTEC -como propuesta comunal- y las privadas, son alternativas que, como se aprecia, se centran también en el hito que es la oficina salitrera o el tren, pero no consideran la integración con la red productiva propuesta. Quizá el tour que incluye el pueblo de servicios Pampa Unión, logre abarcar de una forma más integradora lo que significó la civilización salitrera, pero no incluye en el recorrido, monumentos o bienes de los otros sectores que permitieron que las oficinas se desarrollasen. Se cae una vez más, en que la propuesta turística no busca la integración educativa e histórica necesaria al trabajar en torno al patrimonio industrial, centrándose sólo en aquellas ruinas que poseen un mejor estado de conservación.

Así, pareciera que el turismo se está desarrollando de forma paralela e independiente a las iniciativas culturales y educativas que posee CMS, CMN y UNESCO, dejando de lado la increíble oportunidad de fomentar el entendimiento de la cultura pampina y la civilización salitrera desde la integración de los sectores

---

<sup>242</sup> ATACAMA Desert Trails. San Pedro Atacama & Oficinas Salitreras. [en línea] <[http://www.rutasdeldesierto.cl/amazingatacama/san\\_pedro\\_atacama\\_oficinas\\_salitreras\\_saltpeter\\_mines.html](http://www.rutasdeldesierto.cl/amazingatacama/san_pedro_atacama_oficinas_salitreras_saltpeter_mines.html)> [consulta: 03 septiembre 2011].

<sup>243</sup> FERROCARRIL TransAtacama. Itinerario. [en línea] <<http://www.transatacama.com/itinerario.php>> [consulta: 16 septiembre 2011].

industriales que permitieron que se desarrollara. La perspectiva integradora permitiría que el visitante se pudiese impregnar mejor de lo que realmente significó emprender una actividad en el desierto, del desafío para la creatividad e ingenio humano que fue procesar el nitrato en un medio tan agreste y luego comunicar estos emplazamientos con el puerto de embarque. Estas ventajas no son solo turísticas, sino que también educativas y se articularían bastante bien con una propuesta que valorara a todos los participantes implicados en la identidad que se quiere rescatar. No cabe duda de que los municipios de Iquique y Pozo Almonte han trabajado en conjunto con las empresas y guías turísticos de la región, pero una vez más pareciera que no existe una política turística patrimonial clara, ni una consideración de la importancia de administrar un bien patrimonial industrial.

Se visitan las oficinas, pero no aquellos hitos, monumentos y vestigios que muestren la civilización del salitre y que permitan entenderla, ojalá a cabalidad. Esta situación en la red estudiada es preocupante, pues todos los monumentos que se relacionan con esta red industrial del salitre se encuentran en un buen estado de conservación pero no se incluyen en los circuitos. Estos vacíos hacen notar que Chile necesita la discusión de una política patrimonial nacional, como por ejemplo lo ha hecho España, donde se articula la propuesta turística en relación a las rutas patrimoniales: no solo se visitan los edificios, sino que se explican y articulan con el medio para buscar el sentido de aquello que se contempla, tratando de que el turista relacione permanentemente aquello que ve, con la necesidad de valorarlo como un referente excepcional de la historia de la humanidad que por lo tanto, le compete y pertenece.

## BIBLIOGRAFÍA

1. ALBUM Desierto. Extracto del libro El Salitre, Resumen Histórico desde su Descubrimiento y Explotación. [en línea] <<http://www.albumdesierto.cl/historia.htm>> [consulta: 17 enero 2011].
2. ARAYA, María. Paso a paso la revitalización de la ex-oficina salitrera Chacabuco. En: STOCHINO, Mónica “et all”. Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial-Sitios, Museos y Casos. Santiago de Chile, 2006. pp. 629-640.
3. ATACAMA Desert Trails. San Pedro Atacama & Oficinas Salitreras. [en línea] <[http://www.rutasdeldesierto.cl/amazingatacama/san\\_pedro\\_atacama\\_oficinas\\_salitreras\\_saltpeter\\_mines.html](http://www.rutasdeldesierto.cl/amazingatacama/san_pedro_atacama_oficinas_salitreras_saltpeter_mines.html)> [consulta: 03 septiembre 2011].
4. BAGIOLI, Raúl. Fotografía. [en línea] <[http://www.raulbagiolimiquel.com/?attachment\\_id=32](http://www.raulbagiolimiquel.com/?attachment_id=32)> [consulta: 14 septiembre 2011]
5. BERMÚDEZ, Óscar. Historia del Salitre. Desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1963. 456p.
6. BERMÚDEZ, Óscar. Breve Historia del Salitre: síntesis histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Santiago de Chile, Ediciones Pampa Desnuda, 1987. 75p.
7. BERTRAND, Alejandro. Territorio ocupado en Tarapacá por el ejército chileno [mapa] [en línea] <[http://www.memoriachilena.cl//temas/documento\\_detalle.asp?id=MC0060231](http://www.memoriachilena.cl//temas/documento_detalle.asp?id=MC0060231)> [consulta: 11 septiembre 2011]
8. BLAKEMORE, Harold. Gobierno Chileno y Salitre Inglés 1886-1986: Balmaceda y North. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1977. I Edición.
9. BRAVO, Pedro. El Iquique salitrero (1830-1930). Salitre y sociabilidad. Iquique, Editorial Pino Oregón, 2005. 159p.
10. B. R. Vista de la oficina salitrera Santa Laura. [Fotografía]. Archivo documental Universidad de Chile.
11. BOUDAT, L. y Ca. Álbum de las Salitreras de Tarapacá. Iquique, s. impr., 1889. 156 p.
12. CABEZA, Ángel y Simonetti, Susana. El Patrimonio Industrial en la Nómina de Monumentos Nacionales Declarados de Chile. En: STOCHINO, Mónica “et all”.

Congreso Internacional de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial-Sitios, Museos y Casos. Santiago de Chile, 2006. pp. 215-221.

13. CARIOLA, Carmen y Sunkel, Osvaldo. La Historia Económica de Chile 1830 a 1930: Dos Ensayos y una Bibliografía. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983. 343 p.
14. CERVELLÍN, Alberto. Foto en Álbumes de Picasa. [en línea] <<https://picasaweb.google.com/115962626227423505784/IQUIQUEANTIGUO#5264860496847304642>> [consulta: 14 septiembre 2011]
15. COMISIÓN de Puertos. Proyecto de Mejoramiento del Puerto de Antofagasta: Obras Complementarias, Pliego de Condiciones. Santiago de Chile, s. impr., 1926. 68p.
16. COMISIÓN de Puertos. Proyecto del Puerto de Iquique: Memoria. Santiago de Chile, Editorial Artes y Letras, 1927. 59p.
17. CONSEJO de Monumentos “et all”. Taller para el Manejo y Conservación de las Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Santiago, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, 2004. 125 p.
18. CONSEJO de Monumentos Nacionales. Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Monumento Nacional. s.l. Secretaría Ejecutiva del Consejo de Monumentos Nacionales. 2005. 24 p.
19. CONSEJO de Monumentos Nacionales. Postulación oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura como sitio del Patrimonio Mundial. Santiago de Chile, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, 2005. 137p.
20. CONSEJO de Monumentos Nacionales “et all”. Elaboración de expedientes y estudio, segunda etapa del plan de intervenciones prioritarias para las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura. Iquique, s. impr., 2009. 321p. Antecedentes Históricos Parte II: Capítulo 8 y anexo fotográfico.
21. CONSEJO de Monumentos Nacionales “et all”. Elaboración de expedientes y estudio, segunda etapa del plan de intervenciones prioritarias para las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura. Iquique, s. impr., 2009. 131p. Antecedentes Históricos Parte I: Capítulos 1 a 7.
22. CONSEJO de Monumentos Nacionales. Ley N° 17.288, de 1970: Legisla sobre Monumentos Nacionales. [en línea] <<http://www.monumentos.cl/OpenDocs/asp/pagDefault.asp?boton=Doc50&argl nstanciald=50&argCarpetald=&argTreeNodosAbiertos=%28%29&argTreeNodo Sel=&argTreeNodoActual>> [consulta: 01 mayo 2011].

23. COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. Chile y Gran Bretaña. Durante la primera guerra mundial y la post-guerra, 1914-1921. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1986. 340p.
24. DIRECCIÓN de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Perfil de proyecto puesta en valor de las oficinas salitreras Santa Laura y Santiago Humberstone. s.l.n.a.
25. DE VILLA, Antonio. s.n., s.n.l.a. [Fotografía].
26. DONOSO, Carlos. El Mito del Puerto Mayor. [en línea] Revista de Ciencias Sociales del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Arturo Prat. 2005, N° 15 <[www.revistacienciasociales.cl/archivos/revista15/.../revista15\\_articulo5.doc](http://www.revistacienciasociales.cl/archivos/revista15/.../revista15_articulo5.doc)> [consulta: 19 Agosto 2011].
27. ECHEVERRÍA, Aníbal. Voces Usadas en la Industria Salitrera. Antofagasta, Imprenta y Litografía Skarnic, 1929. 30p.
28. FERROCARRIL TransAtacama. Itinerario. [en línea] <<http://www.transatacama.com/itinerario.php>> [consulta: 16 septiembre 2011].
29. GALESSIO, Elio. Los Ferrocarriles de Tarapacá hasta 1883. [en línea] <<http://monerotrenestarapaca.org/ferrocarriles.html>> [consulta: 25 agosto 2011]
30. GONZÁLEZ, Sergio. Iquique Puerto Mayor. Historia Iconográfica desde sus orígenes hasta nuestros días. Iquique, Mallku, 1995. 107p.
31. GONZÁLEZ, Sergio. Hombres y mujeres de la Pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre. 2ª ed. Santiago de Chile, Editorial LOM, 2002. 474p.
32. GONZÁLEZ, Sergio. El mundo de las casas de lata. La vida de la pampa salitrera. En: SAGREDO, Rafael y Gazmuri, Cristián. Historia de la vida privada en Chile: El Chile moderno de 1840 a 1925. 3ª ed., Chile, Editorial Taurus, 2006. Tomo II
33. GOOGLE maps. s.n. [en línea] <<http://maps.google.cl>> [consulta: 11 septiembre 2011]
34. HERMANOS Montero y Tarapacá. [en línea] <<http://monerotrenestarapaca.org>> [consulta: 23 agosto 2011].
35. HOMOBONO, José Ignacio. Del patrimonio cultural al industrial: una mirada socioantropológica. [en línea] <<http://hedatuz.euskomedia.org/5317/1/1205074.pdf>> [consulta: 24 enero 2012].

36. HUIDOBRO, Carlos. Ferrocarriles Particulares. En: VASSALLO, Emilio y Matus, Carlos. Ferrocarriles de Chile: Historia y Organización. Chile, Editorial Rumbo, 1943. pp. 157-168.
37. INTERNATIONAL Council on Monuments and Sites. Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia 1964). [en línea] <[http://www.international.icomos.org/charters/venice\\_sp.htm](http://www.international.icomos.org/charters/venice_sp.htm)> [consulta: 07 septiembre 2011].
38. IRIARTE, Alejandro. Las Maestranzas su producción y conservación del material. En: VASSALLO, Emilio y Matus, Carlos. Ferrocarriles de Chile: Historia y Organización. Chile, Editorial Rumbo, 1943. pp. 207-217.
39. JOFRÉ, A. Vistas de Iquique y la Provincia de Tarapacá. Iquique, s.n., 1987. 96p.
40. LAKOFF, George y JOHNSON, Mark. Metáforas de la vida cotidiana. 8ª ed., Madrid, Catedra, 2009. 286p.
41. MONTANDÓN, Roberto. Apuntes sobre Oficina Humberstone. s.n.l.a.
42. MONTANDÓN, Roberto. Informe para Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Recuperación o puesta en valor de las oficinas salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura. Santiago de Chile, s. impr., 1994. s.n.
43. MONTANDÓN, Roberto y Pirotte, Silvia. Monumentos Nacionales de Chile, 225 fichas. 2ª ed. Santiago de Chile, CONSEJO de Monumentos Nacionales, 1998.
44. MORAGA, Pablo. Estaciones Ferroviarias de Chile: Imágenes y Recuerdos. Santiago de Chile, Salesianos, 2001. 177 p.
45. MUSEO Histórico Nacional. Archivo Fotográfico.
46. NAVARRETE, Emilio. Álbumes de Picasa. [en línea] <<http://picasaweb.google.com/100250768224672186010/CHILEAntiguo1880Adante3Parte#5340962009845030818>> [consulta 14 septiembre 2011]
47. OJEDA, Orietta “et al”. Pampa Patrimonial. Circuitos turísticos del salitre desde Matamunqui a Buen Retiro. Iquique, Gobierno de Chile, SERCOTEC, 2008. 105p.
48. PAZ SOLDÁN, Mariano. Diccionario Geográfico Estadístico del Perú. Lima, Imprenta del Estado, Calle de la Rifa N° 58, 1877. 1077p.
49. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. [en línea] <[www.rae.es](http://www.rae.es)> [consulta: 07 septiembre 2011].

50. RENDICIÓN Anual de Corporación Museo del Salitre a ex pampinos (03 julio 2010, Ex oficina Humberstone, Chile).
51. REPÚBLICA de Chile. Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura: Postulación para su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial/UNESCO. [en línea] Chile, 2003. <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1178.pdf>> [consulta: 07 enero 2011]
52. RUIZ, Marcial. Resumen Censo General de Habitantes del Perú 1876. Lima, Imprenta del Estado Calle de La Rifa número 56, 1978. s.n.
53. SALITRE: reencuentro, añoranza, realidad. Iquique, Chile. N°2. Centro de Investigación de la Realidad del Norte (CIREN LTDA.). s.a. 32p.
54. SANCHEZ, Marcelo. Cartografía de líneas férreas de FCIP y The Nitrate Railways Co. Esc. 1:1.000.000, UTM 19 Sur, WGS84. Santiago de Chile. s.impr. 2011. Color.
55. SAN FRANCISCO, Alexander "et al". FLOR de Chile. Vida y Salitre en el cantón de Taltal. 2ª ed. Santiago de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y Las Artes, 2009. 118p.
56. SONAMI. Glosario Minero. [en línea] <[http://www.sonami.cl/index.php?option=com\\_glossary&id=377&Itemid=80](http://www.sonami.cl/index.php?option=com_glossary&id=377&Itemid=80)> [consulta: 16 septiembre 2011]
57. SOTO, Alejandro. Influencia británica en el salitre. Origen, naturaleza y decadencia. Santiago de Chile, Editorial Universidad de Santiago, 1998. 675p.
58. SOZA, Felipe. Iquique. Puerto del Salitre. Santiago de Chile, Editorial S&E, NICEYE, 2006. s.n.
59. STEENHUIS, Aafke. La travesía del salitre chileno. De la pampa a la tierra holandesa. LOM Ediciones. 1º Edición, Santiago, 2007. p.139.
60. THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. [en línea] <[http://ge-iic.com/files/Cartasydocumentos/Carta\\_de\\_Nizhny\\_Tagil.pdf](http://ge-iic.com/files/Cartasydocumentos/Carta_de_Nizhny_Tagil.pdf)> [consulta: 07 septiembre 2011].
61. THOMSON, Ian. Colección Fotográfica personal.
62. THOMSON, Ian. Red Norte: La historia de los ferrocarriles del norte chileno. Santiago, Instituto de Ingenieros Chile Comisión de Ferrocarriles, 2003. 252p.

63. THOMSON, Ian. El nacimiento y la muerte de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá: Un breve resumen. [en línea] Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. <<http://www.monumentos.cl/OpenDocs/asp/pagVerRegistro.asp?argInstanciaId=53&argRegistroId=616&argFlagPasoPorDefault=1>> [consulta: 25 agosto 2011].
64. UNESCO. Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial. [en línea] <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540s.pdf>> [consulta: 28 abril 2011]
65. UNESCO. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. [en línea] <<http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>> [consulta: 28 abril 2011].
66. UNESCO. Lista de Patrimonio Mundial en Peligro. [en línea] <<http://www.mcu.es/patrimonio/CE/PatrMundial/Unesco/ListaEnPeligro.html>> [consulta: 07 septiembre 2011].
67. UNESCO. World Heritage List. [en línea] <<http://whc.unesco.org/en/list>> [consulta: 30 abril 2011].
68. UNESCO. ¿Qué es patrimonio cultural inmaterial?. [en línea] <<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=es&pg=00002>> [consulta: 14 abril 2011].
69. UNIVERSIDAD DE CHILE. Tratado de paz y amistad. 1904. [en línea] <[http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh\\_article/0,1389,SCID%253D15707%2526SID%253D563%2526PRT%253D15699%2526JNID%253D12,00.html](http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15707%2526SID%253D563%2526PRT%253D15699%2526JNID%253D12,00.html)> [consulta: 10 septiembre 2011]
70. VALENZUELA, Juvenal. Álbum Zona Norte de Chile. Informaciones Salitreras (Adquiridas de fuente oficial, al visitar todas las oficinas de la Pampa). Planos de situación y vistas panorámicas. Informaciones Agrícolas. Fondos y productos de los Valles del Norte. Industrias-Comercio (Capital-Referencias). Mercados de consumos de productos agrícolas y ganaderos. Proveedores de ganados. Datos de Aduana: Importación- Exportación y Cabotaje de Mercaderías. Tacna-Tarapacá-Antofagasta-Atacama-Coquimbo. Santiago, Imprenta Universidad de Chile, 1927. 198p.
71. VARGAS, Ernesto. Historia de FFCC salitrero de Iquique. [en línea] <<http://www.amigosdeltren.cl/historia-ferroviaria/historia-del-ffcc-salitrero-de-iquique>> [consulta: 25 agosto 2001].
72. VARGAS, Raúl. Historia General de la Guerra del Pacífico. Lima, Editorial Milla Batres, 1979. s.n. Tomo I.



73. VÁSQUEZ, Juan "et all". Historia de salitre y mar, Iquique y la pampa. s.l., Aríbalo, 2005. 58p.

## GLOSARIO

El siguiente glosario se extrae de:

BERMÚDEZ, Óscar. Breve Historia del Salitre: síntesis histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX.

BLAKEMORE, Harold. Gobierno Chileno y Salitre Inglés 1886-1986: Balmaceda y North.

ECHEVERRÍA, Aníbal. Voces Usadas en la Industria Salitrera.

GONZÁLEZ, Sergio. Hombres y Mujeres de la Pampa.

SONAMI. Glosario Minero.

VÁSQUEZ, Juan "et al". Historia de salitre y mar, Iquique y la pampa.

- 1) ACENDRADERAS: máquinas (chanchos), que sirven para triturar el caliche antes de entrar en disolución.
- 2) APSCH: Asociación de Productores de Salitre de Chile.
- 3) BATEAS DE CRISTALIZACIÓN: estanques casi cuadrados de fierro y un metro de altura, con capacidad de 10 a 25 metros cúbicos, donde se precipita el salitre formando cristales por el enfriamiento de las bateas por 4 o 5 días.
- 4) BOCERO: dependiente del motorista (véase motores), que tiraba y recogía la boza para arrastrar las lanchas a su destino.
- 5) BONOS SALITRALES: bonos o papeletas con valor nominal entregados por el Gobierno del Perú para nacionalizar la industria del salitre. Estos bonos se entregaban a los dueños de las oficinas a cambio de las instalaciones, las oficinas y sus activos.
- 6) BUZÓN de acopio: lugar de depósito de caliche que va a la molienda.
- 7) CABOTAJE: tráfico marino de cargas por las costas. Una de las principales competencias a las líneas troncales ferroviarias del interior, tanto en el transporte de pasajeros, como en el de especies.
- 8) CACHUCHOS o estanques de lixiviación: 1. máquinas compuestas por una serie de grandes depósitos de fierro o cemento y en cuyo interior circula un serpentín con vapor a alta temperatura. En ellos se vacía el caliche acendrado y una vez lleno, se abren las llaves de agua y empieza a circular el vapor que lo hace hervir por varias horas. Una vez terminado el tratamiento de caliche, queda el depósito o cachucho con varias toneladas de un residuo barroso, más o menos duro... Aquí entran entonces a trabajar los desripiadores, que abren una pequeña compuerta en el fondo, por donde empiezan a vaciar el cachucho aún a una temperatura elevada.// 2. Botes cuadrados en la bahía, que transportaban salitre a los buques.
- 9) CALICHE: estado natural en que se encuentra el nitrato de sodio. Materia prima de la cual se extrae el salitre.

- 10) CALICHERA: hoyo abierto para la extracción del caliche.
- 11) CANCHA: terreno en el que se acopia, seca y ensaca el salitre.
- 12) CANTÓN: distintas unidades administrativas y físicas que se conectaban internamente por una red de ferrocarril que, a su vez, se unía con un puerto de embarque. Además podían tener un pueblo de servicios.
- 13) CMN: Consejo de Monumentos Nacionales. Organismo colegiado dependiente del Ministerio de Educación de Chile.
- 14) CMS: Corporación Museo del Salitre. Entidad privada sin fines de lucro, integrada por representantes de instituciones públicas y privadas, creada por la iniciativa de pampinos y autoridades regionales el 23 de noviembre de 1997.
- 15) COMBINACIONES salitreras: acuerdos entre productores de salitre en los cuales se acordaron las cuotas de producción fijas para cada oficina hasta que el abastecimiento y demanda mundiales recobraran un equilibrio luego de la Guerra del Salitre. También fueron llamados *trust* salitreros. Esto permitía a las oficinas cerrar cuando tuviesen grandes *stocks* de salitre o necesitasen hacer reparaciones, sin perder por eso sus cuotas de venta.
- 16) COSACH: Compañía de Salitre de Chile.
- 17) COSATAN: Corporación Salitrera de Tarapacá y Antofagasta.
- 18) CHANCHO: nombre que le da el pampino a las máquinas trituradoras de bolones calicheros.
- 19) CHATA: lancha transformada en una casa flotante que cada compañía salitrera habilitaba para que un guachimán cuidara y se mantuviese alerta cuando las mercaderías o productos que llegaban quedaban en las lanchas para ser desembarcadas en días posteriores.
- 20) CHULLADORES o estanques de clarificación: grandes depósitos que reciben el caldo de los cachuchos en los cuales se verifica la separación del salitre, de la sal, con que está naturalmente mezclado. Cuando los caldos son muy ricos en salitre, suben hasta la temperatura de 112 grados, los que no llegan a la temperatura de 107 grados, son los que contienen sal: así como aquellos cuya densidad baja de 82 grados, no producen condensaciones de salitre.
- 21) DONKEY: pique profundo del que se saca agua de corrientes subterráneas en la Pampa del Tamarugal mediante una bomba aspirante accionada por un burro, de ahí su nombre.
- 22) ELABORACIÓN: preparación del caliche hasta convertirlo en salitre.
- 23) EMPALME: para la Real Academia Española, se define empalme como 1. Punto en que se empalma. Empalmar, en su acepción del ferrocarril como: 2. Dicho de un medio de transporte, especialmente de un tren: Unirse o combinarse con otro.
- 24) ENGANCHE: práctica en la cual se envía a un hombre a buscar nuevos trabajadores para la pampa salitrera, a través de promesas engañosas

- 25) ESTACA: unidad de medida usada en las concesiones de terrenos salitreros equivalente a 1.000.000 m<sup>2</sup>., Roberto Montandón dice que es una unidad de medida utilizada en las concesiones equivalente a 10.000 m<sup>2</sup>. Pero la estaca salitral peruana tiene una conversión no estándar, 1 estaca corresponde a 27.556 metros cuadrados.
- 26) ETANQUE DE CLARIFICACIÓN: véase chulladores.
- 27) ESTANQUE DE LIXIVIACIÓN: véase cachuchos.
- 28) FLETOS: personas que transportaban en sus faluchos a pasajeros desde y hacia el muelle a los barcos que no anclaban en el molo de abrigo.
- 29) FCIP: Ferrocarril de Iquique a Pintados.
- 30) GUACHIMÁN: sereno.
- 31) LANCHERO: no como se lo conoce hoy en día, era el trabajador marítimo o jornalero.
- 32) LIXIVIACIÓN: tratamiento del caliche por disolución de agua hirviendo para separar el salitre. Operación que consiste en hacer pasar algún líquido, frío o caliente, a través de otra sustancia con el fin de despojarla de los principales solubles que contenga, disolviéndola.
- 33) MATASAPOS: muchachos que rompen a mazo el salitre aglomerado para auxiliar a los “retiradores”.
- 34) MAULINAS: lanchas para carga y descarga de salitre y mercaderías.
- 35) MONUMENTO Nacional: son monumentos nacionales y quedan bajo la tuición y protección del Estado, los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antropoarqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo. Su tuición y protección se ejercerá por medio del Consejo de Monumentos Nacionales, en la forma que determina la ley 17.288.
- 36) MOTORES: remolcadores de lanchas, ellos tenían a cargo a un motorista y este a su vez un bocero.
- 37) OFICINA: 1. Conjunto de terrenos, edificios, maquinarias, etc. que forman una unidad en la extracción del caliche y elaboración del salitre. // 2. Factoría.
- 38) ORO de d: medida referente a los peniques.
- 39) PAMPA: 1. En la zona del salitre significa “pampa salitrera”. // 2. Terreno o sector salitrero. // 3. La extensa llanura sin vegetación en que se encuentran los yacimientos de salitre.
- 40) PAMPINO: designación del trabajador y su familia que laboró en la pampa salitrera y que adaptándose al medio ambiente creó un nuevo prototipo de chileno con una idiosincrasia

propia.

- 41) PATRIMONIO: conjunto de bienes de una sociedad valora como constituyentes y formadores de su identidad.
- 42) PULPERÍA: almacén de las oficinas salitreras, pero que se puede encontrar en emplazamientos mineros de otro mineral, cuyo dueño era el mismo de la oficina. Aquí se vendían provisiones (víveres, textiles, calzado, etc.) a los trabajadores, en un principio por fichas y mucho más adelante con dinero. La finalidad de vender con ficha era para controlar lo que consumía el trabajador y además para ganar más dinero, pues las fichas podían ser usadas solo en la salitrera donde se expendían y por ende, no existía competencia entre pulperías.
- 43) QUESO: material comprimido que forman los ripios en el cachucho.
- 44) QUINTAL: tratándose de salitre y siempre que no se especifique otro, es el quintal español de 100 libras, es decir, 46 kilos.
- 45) RIPIO: 1. Residuos de piedra y tierra que quedan en los cachuchos después de retirar las aguas con salitre en suspensión. // 2. Desechos acumulados en la cancha de relaves cuya magnitud demuestra la mayor o menor actividad de la oficina salitrera durante su vida útil.
- 46) SISTEMA Guggenheim: proceso para el tratamiento del caliche, que se inicia con la molienda en etapas sucesivas. Tanto el caliche grueso como el más fino, se mezclan con agua madre a 40 grados Celsius. La solución concentrada se bombea a la planta de cristalización donde se enfría por refrigeración. El nitrato se retira por centrifugación, se funde y pulveriza en granitos.
- 47) SISTEMA Máquinas o a fuego indirecto: sistema de tratamiento de caliche creado por el chileno Pedro Gamboni. En 1856, Gamboni descubre la forma de separar y obtener yodo de las “aguas viejas” en su oficina Sebastopol. El nuevo sistema disolvía el salitre “a fuego indirecto”, lo que aumentó el aprovechamiento del mineral y además el procesamiento del yodo. El sistema de Máquinas o inyección a vapor abierto, obligó a la instalación de máquinas estables –calderas, serpentines, bateas– apareciendo entonces, por añadidura las casas de administradores, operarios, desalinización de aguas, etc. En otras palabras, este nuevo sistema disolvía el caliche por medio de vapor de agua, lo que significó que las oficinas comenzaron a dotarse de máquinas a vapor para poder superar la producción que tenían con el sistema de Paradas.
- 48) SISTEMA Paradas: sistema para tratar el nitrato de soda, utilizado hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando fue reemplazado por el sistema de Máquinas. Luego de extraído el caliche, se partía en trozos pequeños. Su lixiviación se hacía cociéndolo en agua dentro de un fondo de cobre, que era calentado a fuego vivo mediante una hornilla o fogón. Con el aumento de temperatura a que estaba sometida la masa en el interior del o los fondos, se precipitaba el cloruro de sodio, mientras que el agua iba saturándose de cada vez más nitrato de sodio, lográndose así la separación entre ambas sustancias. Una vez disueltas éstas, el líquido saturado con las mismas -llamado aguas madres- pasaba a otro depósito donde era clarificado y terminaba cristalizándose. Cuando el salitre, que primeramente se encontraba en estado de solución, se cristaliza, es un grumo perfectamente blanco, de olor característico y que conserva humedad, debiendo ser expuesto a la intemperie para secarse. Los fondos de cobre que se usaban eran los mismos que empleaban los españoles en el

tratamiento de los minerales de plata y no cabe duda que fueron los mineros españoles los primeros elaboradores del salitre de Tarapacá, siendo eficazmente secundados por los indígenas que realizaban las mismas operaciones en diversos lugares de la Pampa del Tamarugal utilizando pequeñas pailas.

- 49) SISTEMA Shanks: sistema de producción implementado por gran cantidad de salitreras. Se basa en el sistema de Máquinas pero es modificado por el ingeniero químico inglés Santiago Humberstone en 1876. Este sistema permitió multiplicar la producción de salitre y se mantuvo durante todo el resto del ciclo salitrero de Tarapacá, exceptuando un mínimo de oficinas que posteriormente trabajaron con sistema Guggenheim. Humberstone logró, después de largos estudios, concluir un sistema de elaboración basado igualmente en el empleo del vapor agua, pero en forma indirecta, en tubos cerrados, y con un nuevo tipo de cachuchos de gran capacidad de contenido y provistos en su interior de serpentines de tubos, por los que pasaba el vapor para calentar la masa de caliche y agua en tratamiento. Los cachuchos adaptados para la elaboración del salitre se basaban en los del sistema Shanks empleado en Inglaterra para la elaboración de la soda. Se implementa por primera vez en 1876 en la oficina salitrera San Antonio de Zapiga.
- 50) TICCIH: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. Corresponde a una organización mundial de patrimonio industrial que promueve la preservación, conservación, documentación, e investigación sobre nuestro patrimonio industrial. Trabaja en conjunto con ICOMOS, de UNESCO, asesorándolos.
- 51) *TRUST* Salitreros: véase combinaciones salitreras.
- 52) UNESCO: United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- 53) YACIMIENTO: manto, bolsones o depósitos de caliche.