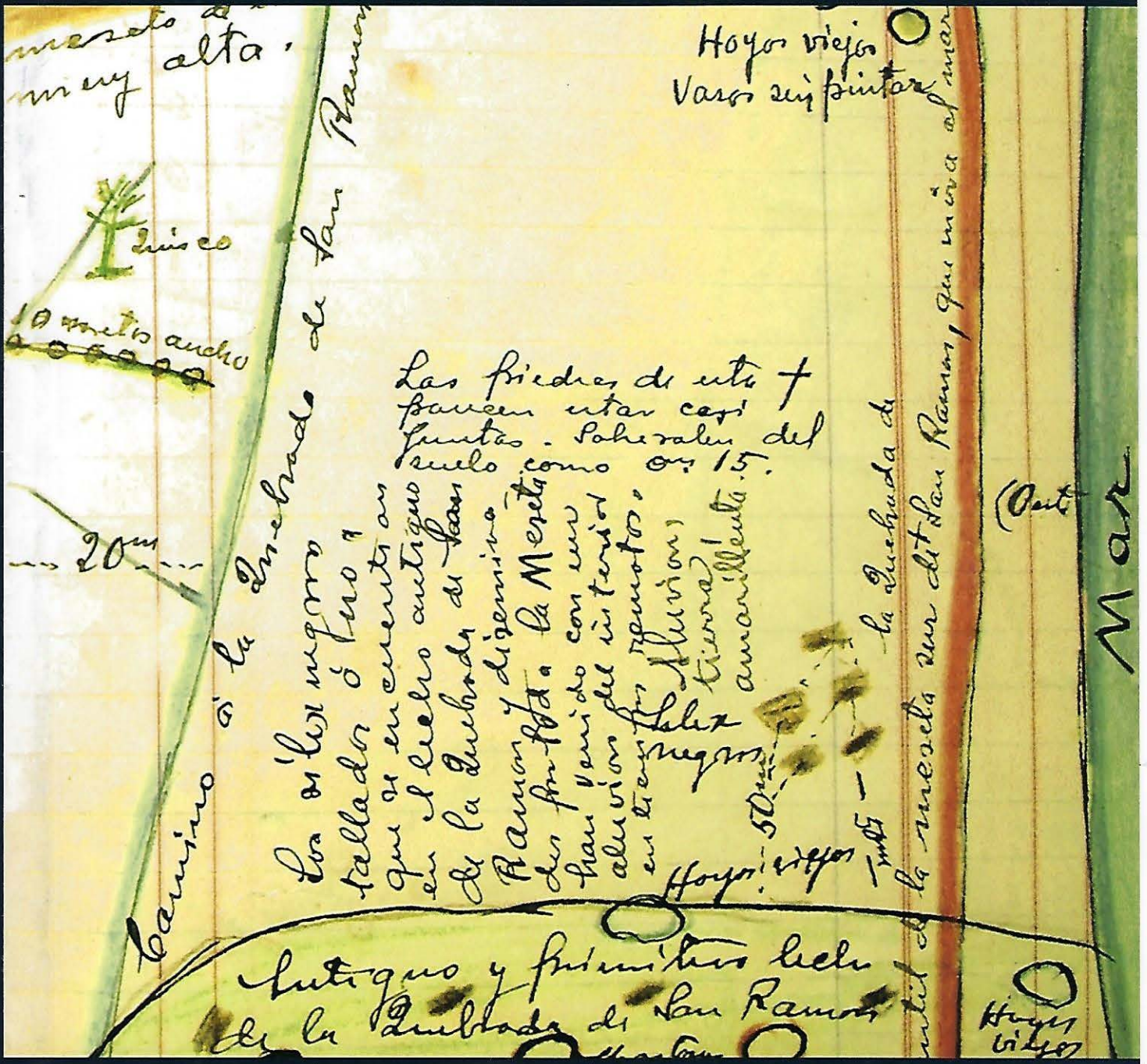


# TALTALIA®

Revista del Museo Augusto Capdeville Rojas de Taltal



Nº 2 2009

Museo Augusto Capdeville  
Ilustre Municipalidad de Taltal

Representante Legal: Guillermo Hidalgo Ocampo

Director: Rodolfo Contreras Neira

**Comité Editorial**

Agustín Llagostera Martínez, Universidad Católica del Norte  
Patricio Núñez Henríquez, Universidad de Antofagasta  
Sergio Prenafeta, Periodista Científico  
Adriana Hoffmann, Botánica

**Dirección**

Av. Arturo Prat Nº 5, Taltal-Chile.  
Teléfono: 611 891  
Correo electrónico: museo.taltal@gmail.com

ISSN 0718-7025

**TALTALIA:** Publicación anual del Museo Augusto Capdeville Rojas. Distribuido por suscripción y canje. Permitida la reproducción de los artículos citando la fuente.

Valor de suscripción anual con envío  
E. 20 euros en el extranjero

**Portada y Contraportada**

Croquis de la Llanura del Hueso Parado con los Cementerios de los Vasos Negros y llanura sur de la Quebrada de San Ramón. Augusto Capdeville 1918.

**Diseño y Diagramación**

Katherinne Cuturrufo López.

# Contenido

- 8-9      Presentación  
Foreword
- 10-87    Augusto Capdeville Rojas, notas Arqueológicas  
Archaeological notes from Taltal-Augusto Capdeville  
Augusto Capdeville Rojas
- 88-97    Nuevos antecedentes sobre la Balsa de Cuero de Lobo en la Costa de Taltal, Chile  
New information about the inflatable leather boat in the coast of Taltal, Chile  
Rodolfo Contreras Neira y Patricio Núñez Henríquez
- 98-110   A propósito de una miniatura de Balsa en Taltal, contemporánea con Chinchorro  
A boat miniature in Taltal, contemporaneous with "Chinchorro"  
Rodolfo Contreras Neira y Patricio Núñez Henríquez
- 111-118   Nuevas investigaciones sobre la prehistoria y la antigua minería de Taltal  
New investigations about the prehistory and the ancient mining of Taltal  
Diego Salazar, Victoria Castro, Hernán Salinas y Varinia Varela
- 119-128   La cerámica Arqueológica de Taltal  
Archeological pottery from Taltal  
Varinia Varela Guarda
- 129-141   La Isla del Guano de Iquique descrita por bucaneros ingleses a fines del siglo XVII y un plano de la misma  
The guano island of Iquique described by english buccaneers from the late XVII century and a plan from  
the same time  
Horacio Larraín Barros y Víctor Bugueño G.
- 142-157   El Ferrocarril Salitrero de Taltal  
Taltal nitrate railway  
Heriberto Echeverría Oyanedel
- 158-167   Conversaciones en Tierra del Moro al declinar un verano  
Conversation in Tierra del Moro when the summer faces away  
Sergio Prenafeta Jenkin
- 168-171   Taltal, todo un nombre polémico  
Taltal, a polemic name  
Sergio Prenafeta Jenkin
- 172-201   Láminas Alfarería, Croquis y Figuras textos

# EL FERROCARRIL SALITRERO DE TALTAL

## TALTAL'S NITRATE RAILWAY

Heriberto Echeverría Oyanedel  
Profesor Normalista

### RESUMEN

Se presentan nuevos antecedentes sobre la creación del Ferrocarril de Taltal y su importancia para el desarrollo de la industria salitrera a fines del siglo XIX y principios del XX en el cantón salitrero de Taltal. Se dan a conocer datos relativos a las oficinas salitreras del cantón, a su operativa, aporte tecnológico y normativa de dicha empresa.

Palabras Claves: Ferrocarril Taltal, Oficinas Salitreras, operación y normativa.

### ABSTRACT

*We present our work with new data about the creation of Taltal's railroad and its importance for the Nitrate industry at the end of the XIX Century and beginnings of the XX Century in Taltal's Nitrate offices, as well as new data related to Taltal's Nitrate offices, the way in which they used to operate and the norms of the company.*

*Keywords: Taltal railway, Nitrate offices, operate, norms.*

### ALGUNOS ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN

Los sucesivos descubrimientos de yacimientos salitreros en las pampas de Taltal y Aguas Blancas, que se venían haciendo desde 1871, despertó el interés del Presidente de la República don Aníbal Pinto Garmendia (1876-1881) y, en especial, en su Ministro del Interior, don José Victorino Lastarria Santander (1817-1888), escritor, político y un apasionado por las actividades mineras, para iniciar estudios tendientes a encontrar medidas para el fomento y protección de las nacientes faenas salitreras.

En noviembre de 1878 fue promulgada una ley que facultaba al Presidente de la República para invertir unos 20.000 pesos para realizar estudios destinados a la construcción de ferrocarriles que comunicaran los puertos de Taltal y Blanco Encalada con los yacimientos salitreros del interior. Por tal motivo, el gobierno encomendó al ingeniero Aurelio Lastarria para hacer el estudio de las vías de comunicación entre la costa y la pampa.

El ferrocarril proyectado para unir el sector salitrero con el puerto de Taltal (habilitado por decreto del año 1877) debía seguir la quebrada de Taltal hasta la pampa de Agua Verde, prolongándose al norte hasta el punto denominado Refresco de Cachiyuyal, considerado como el centro de

la actividad salitrera y minera de esa época. Los depósitos salitrales ubicados a mayor distancia, como los de Barazarte, Oliva, Callejas y otros, se unirían al ferrocarril por un ramal o por caminos carreteros.

Con el inicio de la Guerra del Pacífico, el gobierno no pudo emprender esta tarea, por lo que decidió llamar a propuesta pública, donde se especificaban las condiciones que debían cumplir los interesados en realizar esta obra. El gobierno se comprometía a otorgar un privilegio por 30 años para la explotación de la línea férrea y a autorizar nuevas construcciones; otorgar una total extensión aduanera para la internación de los materiales necesarios para la construcción y equipos.

La propuesta fue adjudicada a don Alfredo Quaet-Faslem que explotaba, junto a don Andrés Keating, la Oficina Santa Luisa, según escritura pública del 15 de marzo de 1880. Este compromiso comprendía la construcción de la vía férrea hasta Refresco de Cachiyuyal, de acuerdo a las condiciones descritas en el decreto respectivo de gobierno donde, además, se daba un plazo de tres meses para comenzar la construcción, a partir de la aceptación de la propuesta.

La demora en la iniciación de los trabajos ferroviarios motivó la queja del Intendente de Atacama, en 1881. Pero en mayo del mismo año, Quaet-Faslem hizo la transferencia de sus derechos al empresario Jorge Stevenson, en Valparaíso. Con fecha 9 de mayo de 1881, el gobierno chileno aprueba esta transferencia, en los términos expuestos por ambos empresarios.

En Valparaíso, el día 28 de junio de 1881, comparecieron Jorge Stevenson y Nicolás Linnich, gerente de la sociedad formada en Londres, denominada "THE TALTAL RAILWAY COMPANY LIMITED", con un capital de 500.000 libras esterlinas, para llegar a un acuerdo con la finalidad de poner en marcha los trabajos de construcción del ferrocarril. De esta manera, la empresa inglesa asumía el control completo de los trabajos de construcción de la línea férrea de Taltal a Refresco. La compañía se comprometía a la construcción del ferrocarril, de acuerdo a los términos pactados en la concesión y a entregarla al uso público, en la fecha establecida en el contrato. Los trabajos comprendían la vía principal, entre Taltal y la estación Refresco de Cachiyuyal, en conformidad a los planos y especificaciones del ingeniero Aurelio Lastarria. Durante el año 1881, el gobierno aceptó algunas modificaciones y sugerencias al trazado original, con el propósito de abaratar costos y no atrasar el avance de las obras.

Cuando los trabajos estaban casi terminados, el gobierno solicitó al ingeniero Villarino hacer un informe de las obras en construcción del ferrocarril de Taltal. Dicho informe señalaba: "En general, los trabajos de construcción son bien ejecutados. Los edificios, aunque no pueden recomendarse como de buen gusto, son de sólida edificación. Los puentes son seguros, el sistema de construcción es sencillo y su inspección será siempre fácil. El material de la vía es de primera clase y está colocado con todas las precauciones debidas. El material rodante es de buena clase y en gran cantidad. Los trabajos de cortes y terraplenes están bien construidos".

El ferrocarril quedó operando recién el año 1889, cuando quedaban trabajando sólo dos oficinas salitreras. El resto de ellas había paralizado las faenas o habían sido transferidas, por diversas causas: el alto costo de producción, por la falta de medios de transportes más baratos, leyes de caliches más bajos que los de Tarapacá y el impuesto establecido por el gobierno a la exportación de salitre y yodo, por cada quintal métrico enviado al extranjero.

Después del 1900, con la llegada de capitales ingleses y alemanes mayoritariamente, se reactivó la actividad salitrera y el ferrocarril pudo extender su riel hacia diversos sectores, como hasta Ballena y Lilita (cordillera), Cachinal (al norte) y al sector de la Compañía Salitrera Alemana (al noreste).

Estaciones del ferrocarril y oficinas salitreras, con su distancia al puerto y su altitud

Estación	Distancia	Altitud	Estación	Distancia	Altitud
Breas	16 km	614 m	Of. Ghizela	98 km	1.922 m
Central	22 km		Óvalo	89 km	1.980 m
Canchas	40 km	1.056 m	Of. Lautaro	93 km	1.992 m
Portezuelo	61 km	1.687 m	Of. Atacama	99 km	1.913 m
Of. Portezuelo	69 km	1.412 m	Of. Chile	105 km	1.830 m
Of. Sta. Luisa	81 km	1.440 m	Of. Alemania	109 km	1.768 m
Agua Verde	62 km	1.475 m	Of. Moreno	117 km	2.039 m
Of. Miraflores	84 km	1.750 m	Of. Salinitas	125 km	1.902 m
Of. Tricolor	76 km		Catalina	104 km	2.185 m
Of. Britannia	85 km	1.939 m	Of. Alianza	107 km	2.200 m
Refresco	81 km	1.850 m	Of. Carolina	117 km	2.303 m
Of. Lilita	103 km	2.105 m	Aguada	124 km	2.329 m
Of. Esperanza	94 km	1.996 m	Blanca Estela	134 km	2.809 m
Cachinal	149 km	2.605 m			

Estación Breas era necesaria para el abastecimiento de agua para las locomotoras de subida y, en bajada, para la revisión de las palancas para obtener la "Vía Libre" por parte del Jefe de Estación. Central era destinado al estacionamiento de carros vacíos y cargados, contando con desvíos para 20 de ellos. En este punto, los trenes de subida aumentaban su convoy y los de bajada, reducían la cantidad de piezas. Canchas, ubicada en una zona netamente minera, contaba con desvío a ese sector para hacer más expedito el embarque de minerales. Agua Verde, ubicada en sector minero, era importante para el control de los piques de agua y trenes a Tricolor y Miraflores.

Refresco, con ramales a las oficinas Britannia, Flor de Chile, Ghizela, Esperanza, Ballena y Lilita. A su alrededor se formó un pueblo de unas cinco calles, para abastecer de mercaderías, herramientas, forraje, diversión y agua a los centros mineros y salitreros cercanos. Óvalo dispuso de ramales a las oficinas Lautaro, Atacama, Chile,

Alemania, Moreno y Salinitas. Catalina dispensó ramales a las oficinas Alianza (Caupolicán) y Carolina (Delaware, Alberto Bascuñán). Aquí también se ubicó la estación del ferrocarril longitudinal norte (Longino), lo que permitió, por muchos años, hacer combinación y viajar al norte y sur del país. Existió un poblado que servía de abastecimiento de las oficinas salitreras y mineras del sector.

Aguada, punto de control de las aguas provenientes de la Aguada de Pastos Largos que se enviaba al puerto a través de cañerías, cubriendo el abastecimiento de todas las estaciones. Blanca Estela, ubicada en el sector minero de Guanaco, contó con ramales a los minerales de San Lorenzo y California. La mina California, de A. Marincovich C., utilizó fichas de ebonita en su pulpería, en la misma forma que las oficinas salitreras. Cachinal, centro minero que contó con una fundición de plata y explotación de otros minerales.

De acuerdo al Manual de Itinerario de Servicio para uso de los Empleados de la Empresa de 1909, las estaciones disponían de los siguientes elementos:

Desvíos para dejar carros: Todas las estaciones y oficinas salitreras.

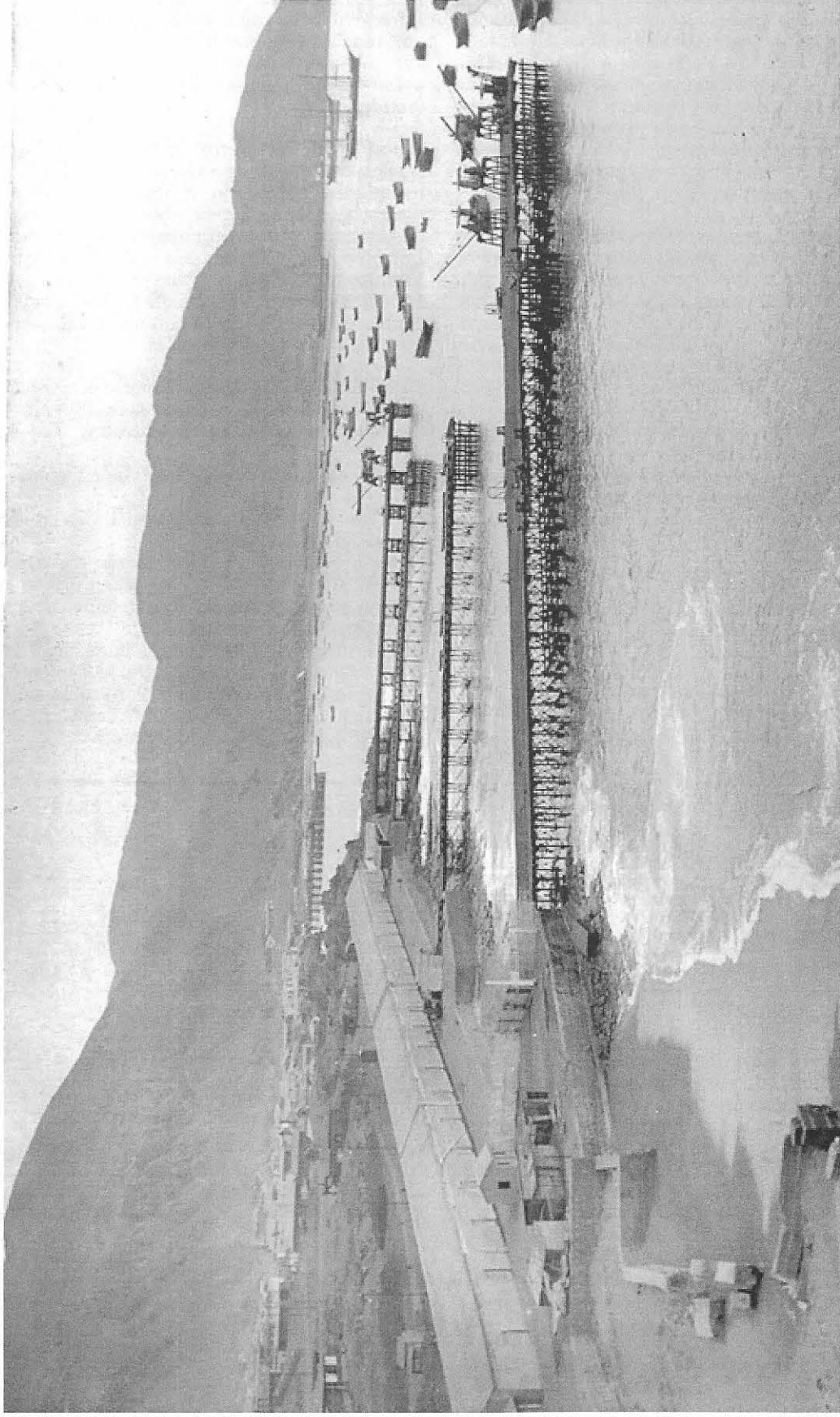
Servicio de teléfono y telégrafo: Todas las estaciones y algunas oficinas salitreras.

Servicio de agua para las locomotoras: Todas las estaciones (menos Blanca Estela) y algunas oficinas salitreras. Carbón para locomotoras: Taltal, Canchas, Agua Verde, Refresco, Óvalo y Aguada.

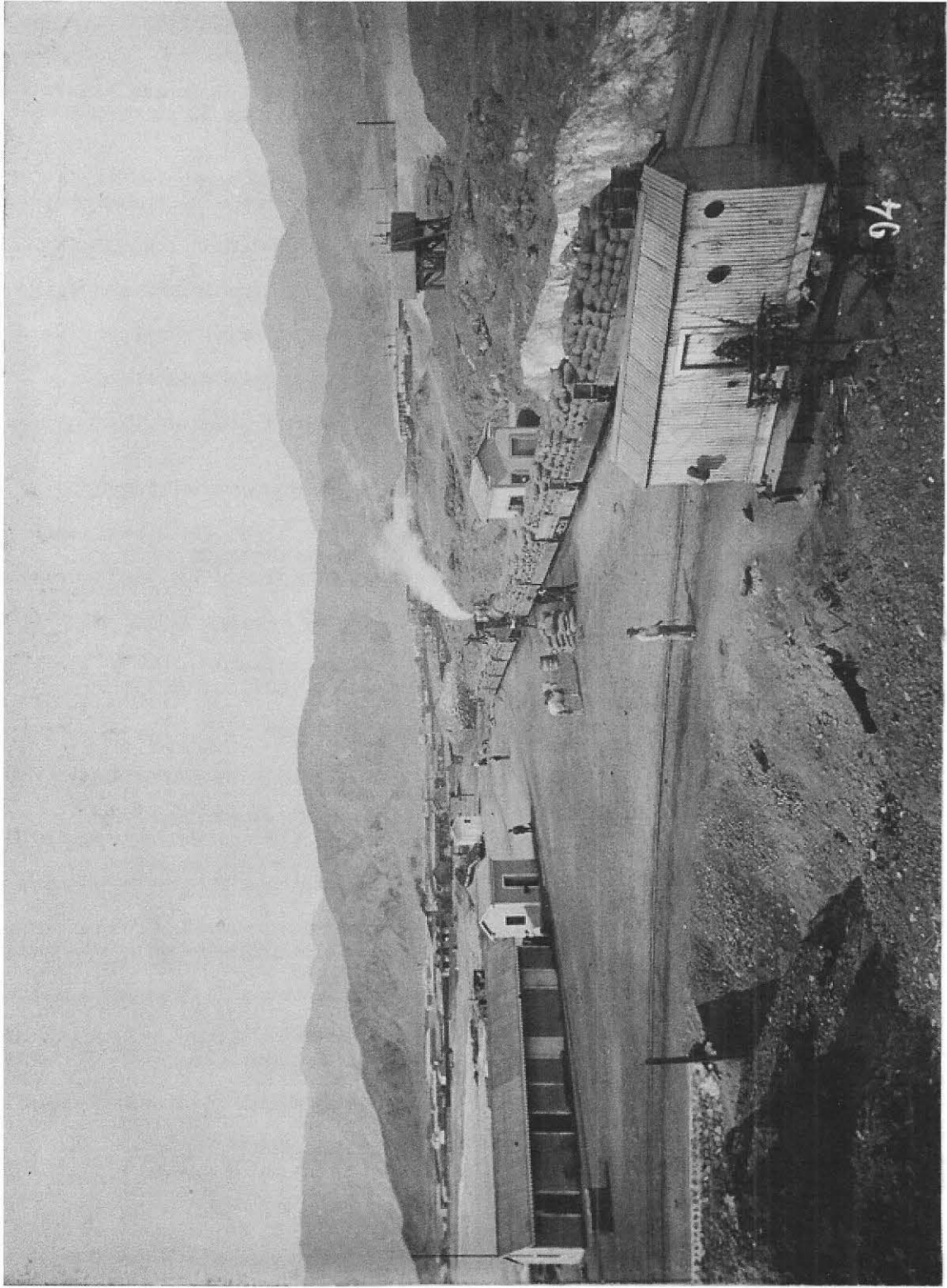
Casa de máquina: Taltal, Central, Portezuelo, Agua Verde, Óvalo, Aguada y Cachinal, para el alojamiento de trenes. Triángulo: Taltal, Central, Of. Portezuelo, Of. Britannia, Of. Lilita, Óvalo, Of. Chile, Of. Alianza y Aguada, para cambiar la posición de la locomotora.

Sectores	Locomotoras Nº 1 al 18
Taltal a Central	45 T
Central a Refresco	61 T
Refresco a Óvalo y Aguada	90 T
Óvalo a Chile, Alemania y Lautaro (Según el personal disponible)	45 T
Canchas a Portezuelo	90 T
Portezuelo a Santa Luisa	61 T
Agua Verde a Miraflores y Tricolor	90 T
Refresco a Flor de Chile, Esperanza y Ghizela	90 T
Refresco a Ballena	61 T
Refresco a Britannia	90 T
Catalina a Carolina	90 T
Catalina a Alianza	

Locomotoras Nº 9 al 31	Locomotoras Nº 50 al 59
65 T	
100 T	125 T
135 T	160 T
	256 T
65 T	
160 T	125 T
100 T	256 T
160 T	100 T
135 T	256 T
100 T	235 T
115 T	200 T



F. 2: Muelles y Bodegones pertenecientes al FFCC Taltal.



Sector de los muelles y embarque de salitre del Ferrocarril de Taltal.

Velocidad de los trenes de carga, de bajada, de acuerdo a las condiciones del terreno

Sectores	Velocidad Máxima
Entre Cachinal, Blanca Estela, Aguada, Carolina, Alianza y Catalina a Óvalo.	30 km
Entre Salinitas, Moreno, Alemania, Chile, Atacama y Lautaro a Óvalo.	15 km
Entre Óvalo y Refresco.	30 km
Entre Ballena, Lilita, Esperanza, Ghizela, flor de Chile y Britannia a Refresco.	15 km
Entre Refresco, Tricolor y Miraflores a Agua Verde.	25 km
Entre Agua Verde y Canchas.	30 km
Entre Santa Luisa, Portezuelo y Canchas a Central.	30 km
Entre Central y Breas a Taltal.	25 km

En el "Itinerario de Servicio" de 1909, figuraba la programación de hasta 20 trenes de carga diarios a partir desde las 04:30 horas, con intervalo de 10 minutos entre uno y otro, partiendo primero los que iban a mayor distancia, como Cachinal. Luego, los que se dirigían a Carolina, Alianza, Catalina, Salinitas, Alemania, Atacama, Lautaro y a los sectores de Santa Luisa, Ballena, Lilita, Esperanza, Ghizela, Miraflores, Flor de Chile, Tricolor y Britannia.

Los trenes de pasajeros salían después de los trenes de carga y regresaban al día siguiente.

El día lunes salía el tren de pasajeros de Taltal a Cachinal, a las 08:30 horas, con llegada aproximada a las 16:05 horas. Regresaba el día martes a las 09:00 horas, con llegada a Taltal a las 14:30 horas.

El día martes salía el pasajero con destino a Salinitas a las 07:45 horas y llegaba a las 16:30 horas. Regresaba el miércoles a las 08:00 horas para llegar al puerto a las 14:30 horas.

Los miércoles y viernes el tren de pasajeros a Cachinal salía a las 08:30 horas para regresar los jueves y sábado a las 07:30 horas con llegada al puerto a las 14:30 horas. El día jueves salían dos trenes de pasajeros. Uno, con destino a Santa Luisa, partía a las 07:30 horas y llegaba a las 12:30 horas. El otro, con destino a Alemania tenía salida a las 08:30 horas y llegada a las 16:10 horas. El regreso lo hacían el día viernes. De Santa Luisa salía a las 12:40 horas para llegar a las 16:40 horas. El tren de pasajeros de Oficina Alemania salía a las 09:00 horas con llegada a las 15:10 horas. La hora de bajada podía variar, porque dependía de la carga de la oficina.

## EL FERROCARRIL DISPONÍA DEL SIGUIENTE MATERIAL RODANTE (1909)

### a) Vehículos de pasajeros:

-Coches Americanos:  
7 coches de 4 ejes para 14 pasajeros en 1ª clase y 31 en 2ª.  
2 coches de 4 ejes para 52 pasajeros en 2ª clase.

-Coches Ingleses:  
3 coches de 4 ejes para 8 pasajeros en 1ª clase y 40 en 2ª.  
-Coches Salón: 2 coches de 2 ejes para 8 pasajeros en 1ª clase.

-Coche Ingeniero: Un coche de 2 ejes para 8 pasajeros en 1ª clase.

-Coche Pagador: Un coche de 2 ejes para 8 pasajeros en 1ª clase.

-Coche Superintendente: Un coche de 4 ejes.

### b) Vehículos para equipajes y encomiendas:

-Carro-rejas: 7 rejas de 4 ejes para 10.000 kg, usados en el transporte de animales.

### c) Vehículos para el servicio de la Empresa:

-Carros estanques: 6 estanques de 2 ejes para 6.000 kg, usados en el transporte de agua.

5 estanques de 4 ejes para 12.000 kg, usados en el transporte de agua.

-Grúas: 3 grúas de 2 ejes para 1.000, 3.000 y 5.000 kg, a vapor.

-Carro de socorro: Un carro.

-Carro comprobador: Un carro de 4 ejes.

### d) Vehículos de carga:

-Carros suplementarios: 7 carros de 2 ejes para 2.000 kg., de tara.

-Carro funerario: Un carro de 2 ejes.

-Carros bodega: 5 bodegas de 4 ejes para 10.000 kg. 2 bodegas de 2 ejes de 4.500 kg., de tara.

-Carros zorros salitreros: 48 carros de 2 ejes para 6.000 kg.

-Carros caldereros: 2 carros de 4 ejes para 18.000 kg.

-Estanques petroleros: 20 estanques de 4 ejes para 13.000 kg.

-Carros cajón de madera: 22 carros de 2 ejes para 6.000 kg.

-Carros cajón de fierro: 48 carros de 2 ejes para 6.000 kg.

-Carros planos de madera: 62 carros de 4 ejes para 10.000 kg.

-Carros fierro portalones: 171 carros de 4 ejes para 12.000 kg.

48 carros de 4 ejes para 15.000 kg.

600 carros de 4 ejes para 18.000 kg.

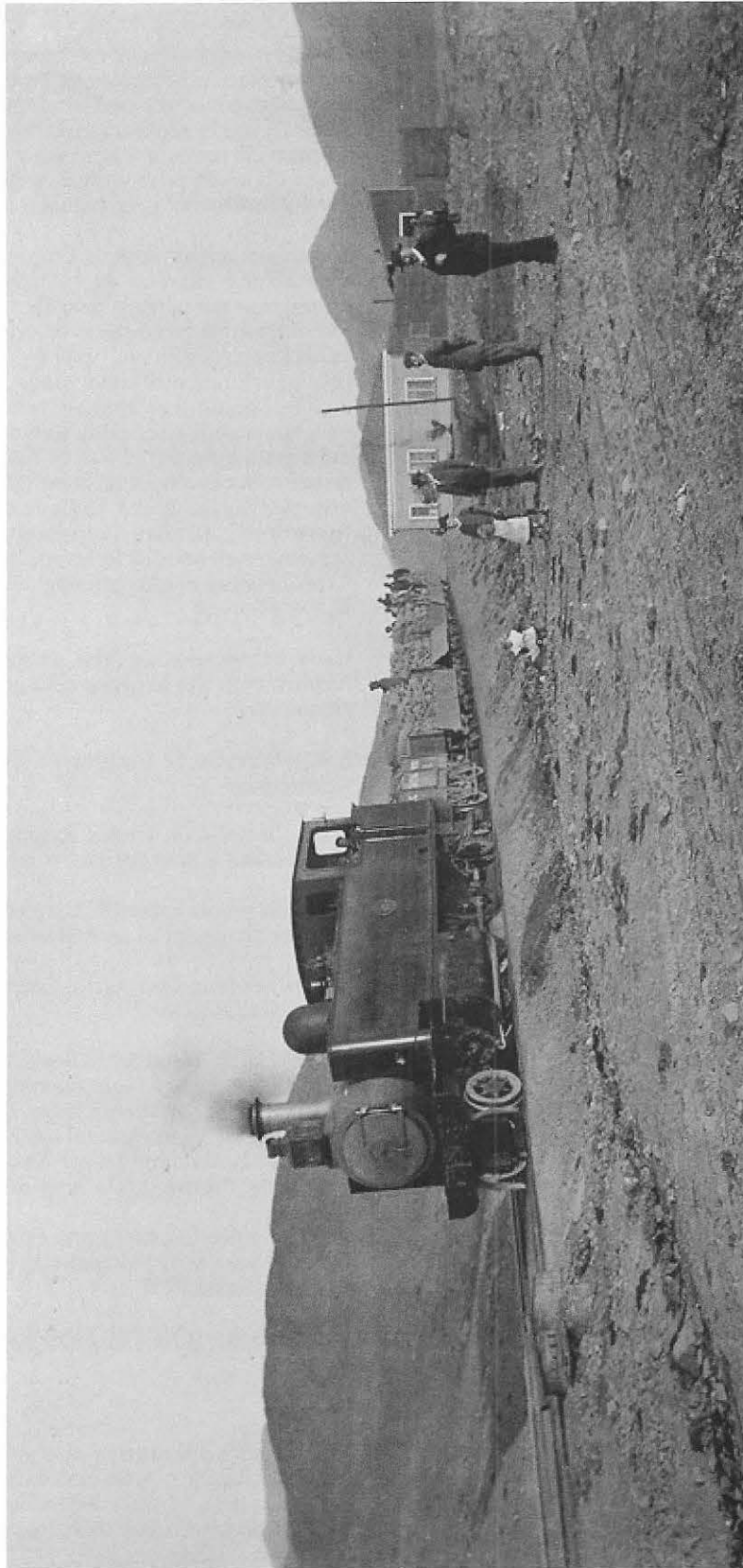
### e) Locomotoras:

8 máquinas chicas para 45 a 90 toneladas de carga.

23 máquinas sencillas para 65 a 160 toneladas de carga.

10 máquinas dobles para 125 a 256 toneladas de carga.





F. 3: Locomotora y carros con salitre en la quebrada de Taltal.

## SERVICIO TELEGRÁFICO Y TELEFÓNICO

El ferrocarril contaba con una sola línea, tanto de subida como de bajada. Por lo tanto, el servicio telegráfico y telefónico fue fundamental para el servicio expedito de trenes, en ambos sentidos y cruzamientos. El sistema telegráfico empleado era el Morse. Para la transmisión de los despachos se usaban hilos metálicos. Este servicio telegráfico y telefónico de toda la red dependía del Departamento de Tráfico, al cual debían dirigirse todos los partes e informes relativos a este servicio, incluso los del Guardahilos y Relojero.

Los aparatos que componían una Oficina telegráfica para dos corresponsales eran:

- 1) Una batería eléctrica, llamada pila, destinada a producir o generar la corriente eléctrica. El sistema usado en la empresa era el llamado Leclanché, que consistía en un vaso de vidrio, de forma especial, que contenía hasta de su altura una solución saturada de sal de amoníaco o voltoid. En este vaso mayor iba sumergido un vaso poroso cilíndrico con un carbón central, terminado en su extremo superior por una guarnición provista de una tuerca, de donde arrancaba el polo positivo de la pila. El polo negativo lo constituía una varilla de cinc amalgamado que iba sumergida en la misma solución y al lado del vaso poroso.
- 2) Un pararrayos doble, destinado a proteger los aparatos telegráficos en caso de tempestad.
- 3) Una rueda envolvente.
- 4) Dos brújulas o galvanómetros, destinados a indicar el paso, la dirección y la intensidad de la corriente eléctrica a través de la desviación que sufre una aguja imantada.
- 5) Un manipulador, destinado a emitir las corrientes que deben reproducir, en la estación corresponsal, los mismos signos del abecedario Morse, que se marquen para expresar las palabras que se desean.
- 6) Un receptor para reproducir los mismos signos marcados en el manipulador de la estación corresponsal.
- 7) Un conmutador, aparato destinado a cambiar la dirección de la corriente, permitiendo poner los aparatos a recepción directa, entre dos bandas.
- 8) Un cajoncito para la cinta.

Este sistema telegráfico y telefónico, constituía el medio para prevenir accidentes y facilitar la circulación de los trenes y el cruzamiento de convoyes en las diferentes estaciones.

Todos los días, a las 09:00 horas, se comunicaba la hora exacta, para que los Jefes de todas las estaciones verificaran los relojes de la oficina y realizaran las correcciones, con el fin de evitar diferencias. De esta forma, la hora exacta de todas las estaciones en cualquier momento debía coincidir con la que señalaba el reloj oficial de la Central Telegráfica y Telefónica de Taltal.

Los empleados(as) de esta oficina debían demostrar condiciones de mucha seriedad y constante dedicación para el buen desempeño de sus obligaciones; tenían estrictamente prohibido usar el servicio telefónico para asuntos particulares e imponerse de conversaciones

telefónicas, guardando absoluta reserva; debían cuidar la limpieza de los aparatos y evitar el tratamiento brusco y tenían que ser corteses, atentos(as) y discretos(as) en el servicio.

Todos los empleados que se desempeñaban en el Telégrafo debían guardar el secreto de los telegramas, bajo pena de severísimos castigos que, en determinados casos, podían llegar hasta la separación inmediata del servicio de la empresa. El servicio telegráfico y telefónico de la empresa comprendía, en primer lugar, el suyo propio, denominado servicio ordinario y, en segundo lugar, el servicio público.

Aunque el telégrafo de la Empresa estaba destinado a la dirección y marcha de los trenes, podían admitirse telegramas del público bajo ciertas condiciones, cuando el servicio lo permitiera y eran rechazados cuando indicaban rebelión, usaran conceptos obscenos, provocaciones o difamaciones a terceros, incitados a cometer delito o entorpecer la acción de la justicia. Los telegramas podían ser calificados de urgentes, por iniciativa del expedidor o por el Jefe de Estación, cuando el asunto de que trataban era de tal importancia, gravedad o urgencia que justificara dicha indicación. Catalogados como "urgentés", estaban los relacionados a "siniestros o accidentes en las estaciones, en la vía, en los trenes" y los expedidos por el alto personal de la empresa, cuando así lo consideraran.

Cada telegrama llevaba un signo que señalaba su importancia. De acuerdo a su grado de urgencia, estos signos eran:

S.A. = Servicio de Accidentes. Tenían la preferencia en su despacho.

S.T. = Servicio de Trenes. Referidos a los telegramas que interesaban a la seguridad y circulación de los trenes.

S.E. = Servicio Especial. Para telegramas que trataban asuntos de urgencia, en menor grado que los anteriores.

S.O. = Servicio Ordinario. Los telegramas referidos a aspectos ordinarios.

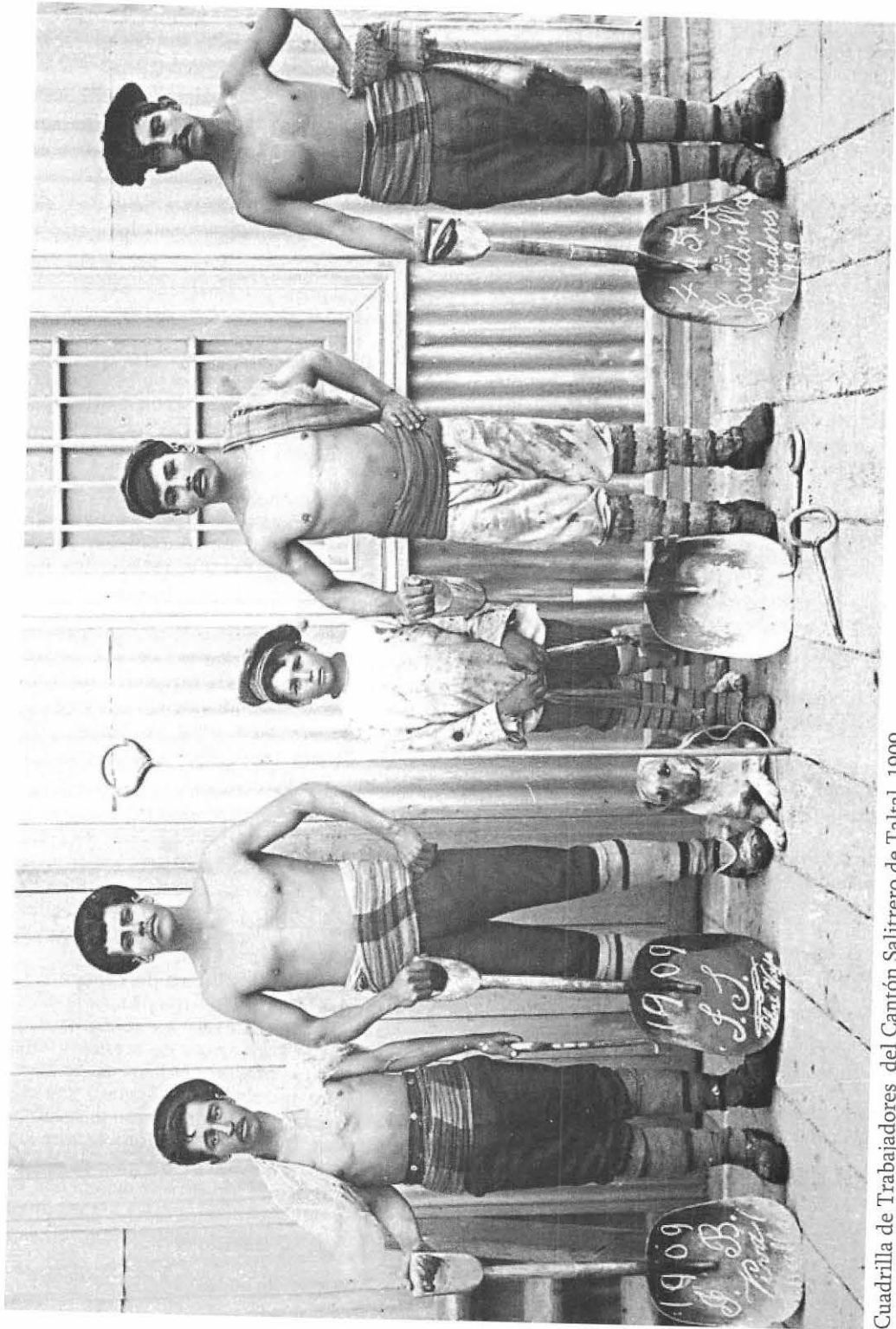
La Oficina de Taltal debía llevar un Libro de "Novedades del Servicio", para registrar todas las irregularidades u observaciones que dieran lugar, durante la transmisión o recepción de un telegrama. Las Estaciones debían anotar todas sus novedades del servicio telegráfico en el Libro Diario de Trenes, en la hoja del día correspondiente.

Algunos aspectos importantes extractados del "Reglamento General para la Explotación de la Línea", vigente desde el 1 de julio de 1931:

### CIRCULACIÓN DE LOS TRENES POR LA VÍA ÚNICA

1) Jefatura:  
La dirección del movimiento y marcha de los trenes, el servicio telegráfico, la Sección de Seguridad y la explotación de toda la red y Muelles dependen de la Jefatura de Tráfico a la cual deben dirigirse todos los partes e informes relativos al mismo.

2) Seguridad del Servicio:  
La seguridad del servicio, es decir, la seguridad de las vidas, tanto de los pasajeros como de los empleados y obreros, será la constante preocupación del Jefe de



Cuadrilla de Trabajadores del Cantón Salitrero de Taltal, 1909.

Movimiento, los Jefes de Estaciones, los conductores y demás personal, con preferencia a todos los demás asuntos y hasta de sus propios intereses. Siendo la circulación de los trenes la parte más importante de los deberes de los Jefes de Estaciones y Conductores, dependiendo de la seguridad de ellos del estricto cumplimiento de las instrucciones relativas a este servicio, es indispensable que unos y otros las estudien, entiendan y recuerden bien y que exijan a todo el personal bajo sus órdenes, hagan igual cosa a fin de conseguir que todos y cada uno estén en condiciones de cumplirlas sin vacilaciones ni dudas, en las partes que les concierne.

### 3) Disciplina:

Ningún empleado u obrero abandonará su puesto, sin estar debidamente autorizado para ello por su Jefe inmediato y es terminantemente prohibido el uso de bebidas alcohólicas mientras estén en servicio. Los Inspectores y Jefes de Estaciones darán cuenta de cualquier infracción a esta disposición.

### 4) Denominaciones diversas de los trenes y estaciones:

a) Trenes Regulares: son aquellos cuyo itinerario y días en que éste tiene lugar, se determinan en el cuadro de marcha de los trenes.

b) Los trenes regulares pueden ser diarios o periódicos, según que circulen todos los días o sólo en ciertos días designados por el cuadro de marcha.

c) Trenes Extraordinarios: son aquellos que, además de los regulares, se hacen necesarios para llenar atenciones imprevistas del servicio.

d) Los Trenes Extraordinarios pueden ser de Carga, Especiales o de Trabajo.

e) Trenes Especiales: son aquellos que no figuran en el cuadro de marcha y cuyo itinerario se fija según las necesidades imprevistas del servicio de la explotación.

f) Trenes de Trabajo: son aquellos que se crean para efectuar los transportes necesarios para la construcción o conservación de la vía.

g) Trenes de Cruzamiento: son los que marchan en sentido contrario y deben cruzarse entre sí.

h) Trenes de Alcance: son los que marchan en el mismo sentido y de los cuales el que va atrás debe alcanzar o pasar al que camina adelante.

i) Estación: es un puesto en que hay por lo menos dos vías y un aparato telefónico o telegráfico.

j) Estaciones de Cruzamiento Regular o de Alcance Regular: son aquellas en que deben cruzarse o alcanzarse los trenes, conforme a los itinerarios determinados en el cuadro de marcha.

k) Estaciones de Cruzamiento Accidental: son aquellas a las que pasan a efectuarse los cruzamientos y alcances que, por cualquier circunstancia, no pueden verificar los trenes en las estaciones designadas al efecto, en sus respectivos itinerarios.

l) Estación de Adelante para un tren: es aquella hacia la cual se dirige. Estación de Atrás: es aquella de la cual se aleja.

m) Máquinas Aisladas: son las que circulan solas.

n) Máquina o Tren en Contramarcha: es la máquina o tren que retrocede marchando hacia el punto de su procedencia.

o) Llámese Tren, para los efectos de este Reglamento, a máquinas aisladas o con vehículos, a carros motores o a cualquier vehículo que está circulando por la vía, incluso las volandas de la empresa.

p) En una estación, se llama Vía Principal la que une directamente dicha estación con sus dos vecinas.

q) Llámese Línea Principal, la que une la estación de Taltal con la de Cachinal; Ramales, las líneas que parten de la línea principal a las Oficinas, y Desvíos, las líneas de menor longitud, situadas en las estaciones, Oficinas, ramales o vía principal, destinados a facilitar las maniobras o cruzamientos de los trenes, depósitos de vehículos, etc.

### 6) Velocidad:

Dícese que un tren marcha a velocidad normal, cuando la carrera está en conformidad con la velocidad que estipula el itinerario o cuadro de marcha y, bajo precaución, cuando la velocidad está tan disminuida, que no pasa de 8 kilómetros por hora, y permite la detención del tren en una distancia menor de 20 metros. La velocidad de los trenes al pasar los cambios y pasos a nivel no debe exceder de 8 km/h y bajo ningún concepto, se excederán de esta velocidad al entrar en estaciones o al efectuar cruzamientos.

### 7) Patio:

Llámese Patio a un sistema de vías dentro de límites definidos destinados a la formación de trenes, depósitos de carros, etc., en donde pueden maniobrar las máquinas por órdenes especiales, o sea "Consignas", contrariamente a lo que estipula el reglamento para la circulación de los trenes por la Vía Única.

### 8) Sistema:

a) El sistema implantado en estas líneas, para la seguridad en la circulación de todo tren o vehículo, es el llamado TREN CONTROL y tiene por objeto subordinar todo movimiento a las órdenes emitidas por una Oficina Central.

b) A estos efectos, la Oficina de Telégrafo Taltal, bajo las órdenes del Jefe de Movimiento, es la oficina de donde surgirán todas las órdenes referentes a las salidas, cruzamientos y alcances de trenes y cualquiera otra instrucción que afectara la marcha de ellos. En vista de esto, siempre que algún tren llegue a una estación, el Jefe de ella deberá dar inmediato aviso telegráfico o telefónico a la Oficina Central de Taltal, la que dará la orden respectiva, sin la cual el tren no podrá partir de ahí. Despachado éste, el mismo Jefe deberá dar aviso por igual conducto, tanto a Taltal como a la más próxima estación hacia donde se dirige el tren.

### 9) Interrupción de líneas de Comunicación:

a) En caso de interrupción de las líneas de comunicación con Taltal, los jefes de estaciones procederán de acuerdo a las siguientes instrucciones:

b) Pedir Vía Libre de la próxima estación en la dirección en que va el tren.

c) Si el tren va por un ramal entre las estaciones, después de pedir la Vía Libre, quedará cerrada la línea para trenes en dirección opuesta hasta que haya transcurrido el tiempo fijado en el itinerario para que este tren llegue al ramal correspondiente.

d) En estos casos, el conductor dejará un palanquero en el cambio del ramal y, llegado a su destino, el conductor pedirá la orden por teléfono para bajar a la estación más próxima o a Taltal, cuando el tren esté listo para el regreso.

e) En caso de encontrarse una estación completamente aislada de sus vecinas, por interrupción en el servicio telegráfico o telefónico, el jefe de estación, bajo ningún concepto, despachará un tren de bajada hasta que se haya cerciorado, sin la menor duda, de que todos los trenes en la subida, según el cuadro de trenes que diariamente deben confeccionar los jefes de estaciones, han llegado con todas sus unidades. Los jefes de estaciones, en este caso, no se preocuparán de los retrasos que puedan ocasionarse.

#### 10) Cuadro Diario de Trenes:

a) Los jefes de estaciones, para poder darse cuenta de los cruzamientos a efectuar, anotarán diariamente y con el mayor cuidado, todos los trenes que sucesivamente deben pasar por ella, en uno o en otro sentido.

b) Al empezar el día, y en el momento de tomar su servicio, establecerán un cuadro diario de trenes, indicando en él, por orden riguroso de sucesión, los números de los trenes de toda clase y naturaleza que deben llegar, salir o pasar por su estación en ese día.

c) A medida que cada tren vaya pasando o reciba aviso de su supresión, trazará una raya sobre el número o sobre la denominación especial con que se halle indicado en el cuadro.

d) Este cuadro diario de trenes se colocará en un sitio visible, de modo que pueda leerse por los conductores.

#### ENTRE LAS DISPOSICIONES GENERALES, PODEMOS MENCIONAR:

Los jefes de estaciones, cuando ocurra un accidente en el recinto de su estación, y el conductor del tren accidentado, tan pronto como sea posible, pasarán un informe a la Jefatura de Tráfico. En los casos de atropellamientos de personas o de animales en la vía, accidentes o fallecimientos de pasajeros en los trenes o estaciones, el conductor si el caso ocurriera entre estaciones, y el jefe si ocurriera en el recinto de su estación, levantará un acta figurando los datos esenciales. Cuando el accidente ocurriera a un pasajero o a una persona que no sea empleado por la empresa, siempre es preferible, en caso de ser posible, recoger las firmas de dos personas muy conocidas.

Siempre que un conductor, note cerca de la vía algún obstáculo que pudiera entorpecer la marcha de los demás trenes debe ponerlo en conocimiento del jefe, de la próxima estación que haya en el sentido de su marcha, explicándole el punto kilométrico en que se halla el obstáculo, y cuantas otras circunstancias convenga conocer el personal de los demás trenes. Al mismo tiempo, lo comunicará telefónicamente al jefe de tráfico.

Cuando por la violencia del viento o por otra causa cualquiera se escape de una estación uno o varios vehículos tomando la vía principal, el jefe de estación lo avisará inmediatamente por telégrafo o por cualquier otro medio, al jefe de estación hacia la cual se dirijan. El jefe de estación que reciba aviso de que se dirigen hacia ella uno o varios vehículos escapados, tomará en el acto las medidas oportunas para, en caso de que llegasen a dicha estación, evitar un choque, detenerlos, y aun, si fuera necesario y se tratara de un inminente peligro, hacerlos descarrilar en un desvío con las precauciones debidas.

Es de presumir que, mientras menos distancia recorran, menos daños se produzcan, por lo que al tener noticias de un escape de vehículos deben tenerse preparados, interceptando la vía (a que convenga dirigirlos) con durmientes, sacos vacíos, etc. Y deberán ser preferidas para esto, aquellas vías que menos estorban la circulación de los demás trenes, tales como desvíos muertos, en donde no haya otro material estacionado. Cuando por una combinación de circunstancias no haya una vía a propósito para esto, se procederá a entreabrir un cambio, calzándolo con hierro, piedras, madera, etc., para que no quede bien hecho y para evitar que siga adelante el material escapado. Si los vehículos escapados quedan detenidos entre dos estaciones, se les considerará como vehículos desprendidos de un tren en marcha que caminase en dirección contraria a la que ellos traían, es decir, que deberá llevarseles de nuevo a la Estación de donde procedan y, en consecuencia, la última por donde hayan pasado será la que se considera como estación de origen.

Cuando se dejan carros en los desvíos, estos deben colocarse al final de la vía respectiva, pero sin obstruir la línea principal u otras vías, y después, si otro tren tiene que dejar carros en el mismo desvío, deben juntarlos con los anteriores. El personal del tren, una vez cumplida esta operación, apretará las palancas de todos los carros que han dejado o movido. El conductor tiene la ineludible obligación de vigilar el cumplimiento de esta orden. No obstante lo anterior, es el deber del Jefe de Estación, cerciorarse, enseguida de salir el tren, que todos los carros en su estación han quedado con las palancas bien apretadas, para evitar que se escapen a la línea principal. Después de bajado el último tren, de todas las estaciones, los cambios se dejarán para los desvíos a fin de que vehículos escapados no pasen a la línea principal.

#### SEÑALES

El objeto de las señales es poner en comunicación del personal de la vía, de las estaciones y de los trenes, para la transmisión de las órdenes o avisos que interesen a la seguridad y regularidad en que deben verificarse la marcha de los trenes y máquinas aisladas, sea de día o de noche o en circunstancias normales o extraordinarias. Las señales deben hacerse perceptibles por medio del oído o de la vista. Las señales de oído se hacen, según sea el caso, por medio del pito o el silbato y/o la campana de la locomotora. Las señales de vista se hacen con banderines, faroles, miras, discos y hasta con los brazos.

Las señales de vista se distinguen por su color. El blanco indica que la vía está expedita y que los trenes pueden circular. El verde es precaución y prescribe disminuir de velocidad y llamar la atención. El color lacre es peligro, y demanda la parada absoluta e inmediata del tren o vehículo. Los banderines de mano corresponden a uno



F. 5: Estación de Pasajeros Taltal, en la esquina de calles Prat y O'Higgins.

fijos o desplegados en la vía. De noche, se emplearán los faroles de tres luces: luz blanca (vía expedita), luz verde (precaución y disminución de la velocidad) y luz roja (peligro y detención inmediata). Todo tren o máquina sola, que marche de noche, deberá llevar una luz blanca, visible en la parte superior de la locomotora. En caso de tren, el último carro deberá colocársele un farol rojo en el tope. De día, se empleará un banderín rojo desplegado en el ángulo superior derecho del último carro.

## SEÑALES DE OÍDO

a) Pito del conductor: Con el pito se hacen dos señales. Un silbido algo prolongado previene que el tren que está detenido debe ponerse en marcha. Esta misma señal, cuando el tren se encuentra en movimiento, sirve para llamar la atención del maquinista. La otra señal de pito, de varios silbidos breves y repetidos, indica que el tren debe detenerse inmediatamente.

b) Campanas de las locomotoras del tráfico: Mientras las locomotoras de tráfico se encuentren recorriendo la calle Esmeralda (ciudad), deberán tocar la campana, por todo el trayecto.

Señales de vista: Estas señales se distinguen por el color (blanco, verde y lacre).

a) Banderines: Se usarán dos banderines de mano, uno verde y el otro lacre. El lacre desplegado, de cualquier manera, es señal de peligro. El verde, usado de la misma forma, indica precaución y prescribe la disminución momentánea de la velocidad, pero agitado violentamente, encima de la cabeza, exige una parada inmediata. El banderín enrollado, indica que la vía está expedita.

b) Faroles: De noche se emplearán faroles de tres luces: blanca, verde y lacre. Careciendo de luz lacre, cualquiera luz agitada con violencia, significa "peligro". Los faroles se llevarán en la mano o se colocarán en postes plantados en la orilla de la vía.

c) Miras: Con las miras se hacen dos señales. Cuando se presentan apuntando a la vía, señala que ésta se encuentra expedita. Colocadas horizontalmente, en su posición normal, indican peligro, lo que significa pararse inmediatamente. De noche, las miras presentarán luces verdes o lacres, según la necesidad del momento.

d) Discos: Los discos puestos en la entrada de desvío, presentando la cara colorada o luz roja, indican que el cambio no está para el desvío. Cuando presentan la cara verde o luz de igual color, señala que la línea está expedita para el desvío. La falta de luz en una mira equivale a la roja y obliga a tomar precauciones.

e) Brazos: En caso de necesidad, los empleados de la vía y estaciones harán advertencias con los brazos: el brazo extendido horizontalmente, en el sentido de la marcha del tren, indica vía expedita; brazo extendido por encima de la cabeza, señala precaución y disminución de velocidad; los dos brazos levantados sobre la cabeza, mirando al tren, señalan detenerse. Una señal mal dada, se considera como de peligro y obliga a parar.

## FORMACIÓN DE LOS TRENES

### a) Trenes de Pasajeros:

Subida: Carros cargados, Coches, Rejas.

Bajada: Carros cargados, Rejas, Coches.

### b) Trenes de Carga:

Subida: Estanques Petroleros, Carros Cargados, Carros Vacíos.

Bajada: Carros de Salitre, Carros Vacíos, Estanques Petroleros Vacíos.

c) Trenes Mixtos: Subida y Bajada: Igual como los trenes de carga, más la reja, seguida de los coches en la cola.

De la Oficina Caupolicán (Alianza) todos los estanques se bajarán acoplados a la máquina y de Santa Luisa, siempre un estanque en situación análoga. Ninguna máquina de bajada debe arrastrar más de catorce piezas por la línea principal.

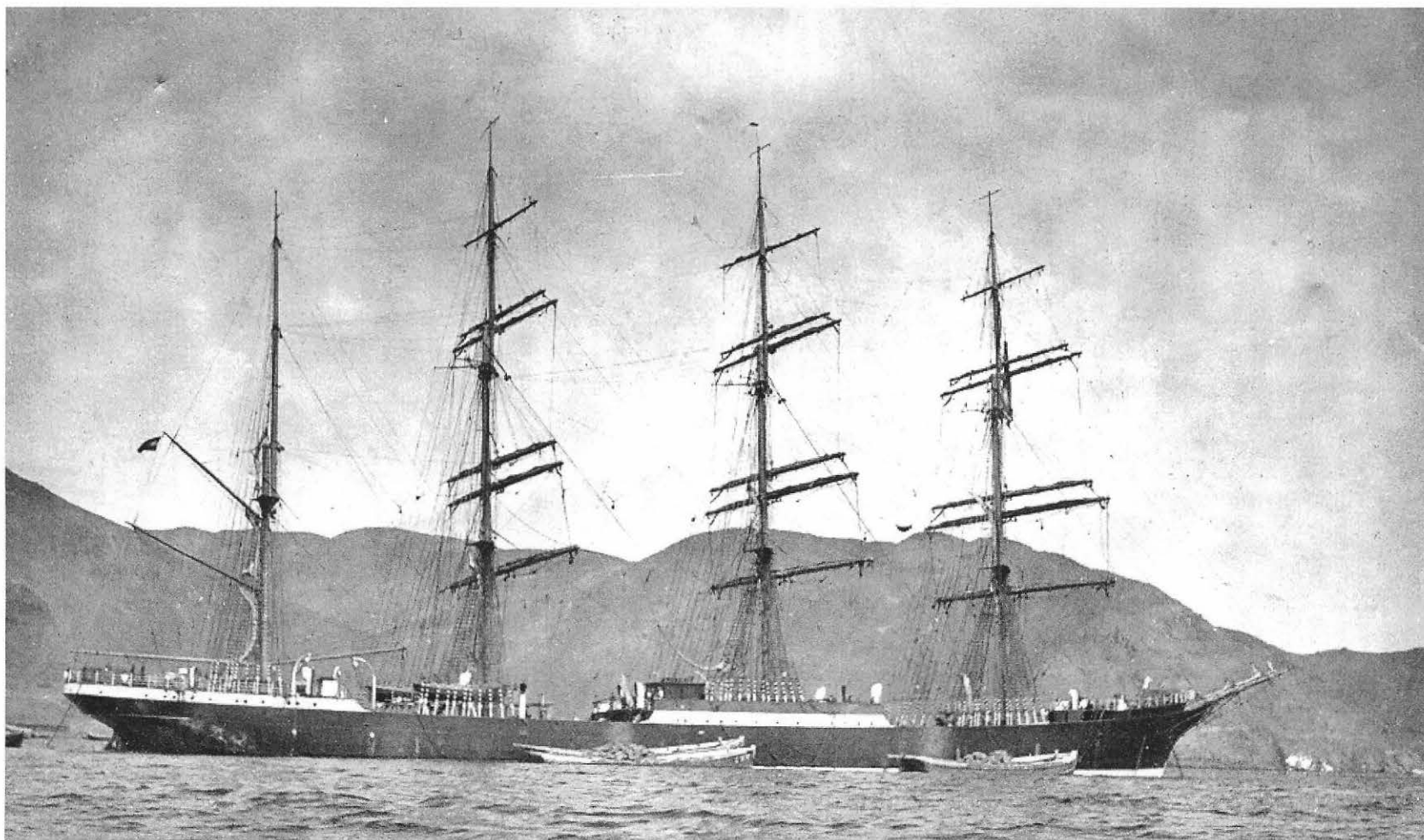
## REFORMACIÓN DE TRENES

En Óvalo y Portezuelo se procederá a colocar todos los estanques vacíos al frente del convoy, o sea, en situación más próxima a la máquina y, en Canchas, se hará igual con los últimos dos carros de salitre, colocándolos atrás de los estanques, con el fin de dar menos trabajo a los frenos de estos vehículos. Los Conductores anotarán en sus Informes el tiempo demorado en efectuar estas maniobras.

Incendios: Al momento de producirse un incendio de salitre, estando en marcha, el tren debe ser parado y no pudiendo conseguir agua, se deben cortar los sacos, quitando el envase y desparramando su contenido a granel sobre la parte incendiada, hasta sofocarlo. Procediendo así, con buena cantidad y a tiempo, se evitará que se encienda por completo el cargamento.

En caso de que el incendio comprometa otros carros del convoy, se desengancharán y el tren los tirará adelante, hasta una distancia prudente y segura. Entonces, se cortará el carro incendiado para aislarlo, mientras se hace toda clase de esfuerzo para apagar el fuego. En circunstancias extremas, para evitar mayores perjuicios, se descargarán todos los sacos posibles. Sin embargo, si los conductores y demás personal vigilan que nadie fume en los carros de salitre, se pueden evitar situaciones de esta índole. Cuando el conductor observe que la máquina ha prendido fuego a algún edificio, dará parte en la primera estación a que llegue.

Temblores: En caso de sismos, el primer tren que tenga que traficar por los cortes kilómetros 14 y 15, después de haber ocurrido, lo hará en las partes de más peligro a razón de 8 kilómetros por hora. Corresponde al jefe de movimiento, despachador de trenes o jefe de estación Breas, anotar una observación en la "Vía Libre" y, en caso de que el tren se encuentre en viaje, será el conductor el encargado de cumplir esta disposición.



Clippers de Nacionalidad Alemana, cargando salitre. Se aprecian en el costado dos Lanchones "Maulinos".



## SECCIÓN DE SEGURIDAD: DISPOSICIONES GENERALES

1) La Sección de Seguridad del Ferrocarril es una guardia especial formada por la empresa para evitar incendios, robos, perjuicios y toda defraudación en sus intereses.  
2) Todo el personal de la sección está llamado a velar por los intereses de la empresa, y el sereno que, por descuido, negligencia u otra causa desatendiera esta obligación esencial, será separado de su puesto, sin perjuicio de ser denunciado a la Justicia, en caso delictuoso. Asimismo, se procederá contra el sereno que, teniendo conocimiento de un hecho, no diere cuenta a sus jefes o que se le sorprenda en connivencia con otras personas, en malos manejos o desentendiéndose maliciosamente de algún acto atentatorio contra los intereses citados.

3) Los serenos son subordinados a sus jefes inmediatos, por consiguiente, deben darles cuenta de las novedades que ocurrieren en el punto sometido a su vigilancia, cada vez que ellos se presenten.

4) En todo caso, cuando un sereno esté imposibilitado para hacer servicio, sea por enfermedad, sea por otra causa, deberá avisar al jefe de la sección, con dos horas de anticipación.

5) Causas para ser suspendidos, además de las estipuladas más arriba, son: faltar al servicio dos veces consecutivas sin causa justificada, presentarse ebrio al servicio, dormirse estando de facción, abandonar el punto, llegar atrasado por cuarta vez, desobediencia o falta de respeto a sus Jefes.  
6) La nómina del personal, horas de servicio, puntos de vigilancia, modo de efectuar los turnos y relevos, etc., se notificará al personal por órdenes especiales.

7) En ciertas ocasiones, además del personal de planta, el señor jefe de tráfico autorizará el ingreso de serenos suplementarios, diariamente, con el fin de atender a las fluctuaciones del tráfico, eventualidades del servicio o como relevos para los serenos de planta que se encuentren enfermos.

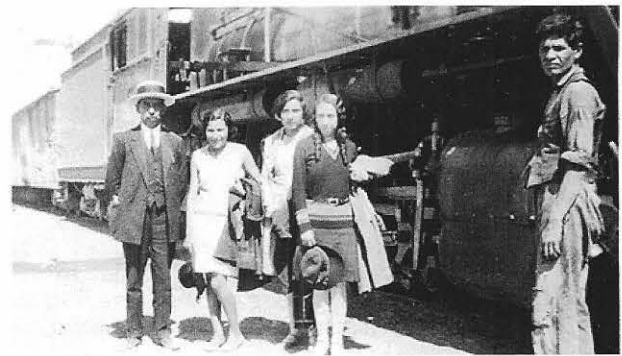
8) Para cubrir vacantes, en la categoría de serenos de planta, se reclutarán de entre los suplementarios. Cuando haya una vacante, el jefe de la sección pasará, a la superioridad, una carta de recomendación, acompañada por una lista de los aspirantes que quieren ascender al puesto, junto con las solicitudes de cada uno, de su puño y letra. Vistos todos los antecedentes, el jefe del departamento elegirá para la vacancia al aspirante que durante su período de interinidad haya demostrado más celo y aptitud en el servicio y reúna las condiciones necesarias para llenar, con completa satisfacción el puesto.



F. 7: Locomotora reabasteciendo agua.

## SALIDAS DE TRENES DE PASAJEROS

El personal de la Sección, tocará la campana de prevención media hora antes de la salida de cada Tren de pasajeros. Este mismo personal vigilará que mientras el tren se encuentre en el andén para partir, no se permita la entrada a ninguna persona sin su respectivo boleto (sea de pasaje o de andén), autorización o pase libre, fechado debidamente, salvo el personal de la empresa. Los boletos de pasajes y pases, después de la revisión y efectuada la perforación, se devolverán a los interesados, pero los boletos de andén quedarán en poder del jefe de la sección, para después pasarlos a la contaduría, con el correspondiente informe.



F. 8: Pasajeros en el Andén (1936).

Se impedirá la entrada a toda persona en estado de ebriedad y la introducción de licores a los coches. Los niños menores de tres años viajan gratuitamente, sin derecho a ocupar asiento. A los niños menores de 10 años de edad, se les otorga una rebaja de 50% en el valor de los pasajes y tendrán los mismos derechos que cualquier otro pasajero. Los pasajeros tienen derecho a llevar, en los coches, solamente los bultos de efectos personales, dentro de un máximo de 20 kilos, que quepan debajo del asiento que ocupan y paquetes muy livianos que se puedan colocar en las rejillas. Todo bulto que contravenga a esta disposición debe pasar a la bodega para su correspondiente boleto. Se prohíbe, terminantemente, que los pasajeros lleven a los coches armas cargadas, pólvora u otras materias explosivas, líquidas o esas fácilmente inflamables, ni bultos que, por su forma, volumen o mal olor, puedan molestar a los demás pasajeros. Tampoco se permite en los coches, perros u otros animales domésticos o aves. Todo bulto que se haga pasar a la bodega, debe ser llevado a la reja, únicamente por la cuadrilla cargadora de la estación o personal del tren. Con la finalidad de evitar accidentes, una vez que haya tocado el pito del conductor, anunciando la salida del tren, no se permitirá entrar a persona alguna a los andenes, aunque presente su boleto de pasaje.

## LLEGADA DE LOS TRENES DE PASAJEROS

Se prohibirá la entrada de los niños al andén, y se evitará que las personas invadan los coches al llegar los trenes. Estas deben esperar en el andén. Salidos los pasajeros de

los coches, éstos se revisarán para cerciorarse si hay deterioros o averías, como también para ver si quedan objetos olvidados. Los objetos encontrados se remitirán a la jefatura de tráfico.

En caso de constatarse deterioros o averías ocasionadas por los pasajeros, se les deberá exigir el pago de los daños, de acuerdo a tarifa fijada por la empresa. Si se niegan al pago, se deberá comprobar el hecho por medio de testigos y dar cuenta al jefe de estación, quien en caso necesario podrá pedir auxilio a las autoridades gubernativas, dando cuenta al jefe de tráfico.

La Tarifa establecida, de acuerdo a los daños o averías, era:

- \$ 85.- Vidrio de puerta roto o rayado (Coches americanos con monograma).
- \$ 23.- Vidrio de puerta o ventana roto o rayado.
- \$ 11.- Vidrio de ventanilla fija.
- \$ 25.- Celosía destruida por completo.
- \$ 15.- Tejido de junco, asiento o respaldo, cada uno.
- \$ 6.- Funda de respaldo, cortada, el pie cuadrado.
- \$ 25.- Rejilla arrancada y perdida.

Trenes de Carga al Interior.

Toda persona que se embarque en trenes de carga, debe ir provista de un boleto de primera clase, fechado para el día que efectúe el viaje, pero no se permite flete libre de equipaje. Se prohíbe terminantemente que señoras o niños viajen en estos trenes.

Enganches.

A los enganchados que viajan al interior, en trenes especiales, no se les permitirá la entrada si no se presentan provistos de una tarjeta contraseña. Por todo enganche, el jefe de la sección, facilitará un informe a la jefatura de tráfico, figurando el número de adultos, niños y bultos despachados, como también los números de los coches y carros utilizados para el tráfico.

## OBLIGACIONES ESPECIALES DE LOS JEFES DE ESTACIONES

Todo jefe de estación es responsable de cuanto ocurra dentro del recinto de ella. Velará por el fiel cumplimiento de las obligaciones del personal de su estación y dará cuenta, al señor jefe de tráfico, de toda infracción de los reglamentos que se observe, por parte de cualquier empleado u obrero de la empresa. Es responsable del cuidado de los edificios y del legítimo uso de todos los objetos de la estación, que corren a su cargo. Ordenará que las oficinas y el andén sean barridos todas las mañanas y que sus escusados se encuentren en buenas condiciones higiénicas y de aseo.

En el año 1956 el ferrocarril fue vendido a la Empresa Rumie e Hijos S.A., que empezó a operar a contar del 9 de febrero del mismo año, cuando solamente quedaban trabajando tres oficinas salitreras: Alemania, Chile y Flor de Chile. Se prestaba el servicio de trenes de pasajeros y de transporte de carga y salitre, a dichas oficinas, y el servicio de pasajeros a la estación Catalina, combinando con los servicios del Longitudinal Norte, para el transporte de pasajeros y valijas de la Empresa de Correos. También se transportaban minerales del sector de Guanaco (estación Blanca Estela).

Después de algunos años, tomó la administración del ferrocarril don Julio Gregorio Ramos, hasta la paralización de las faenas y embargo de bienes. En 1961 se paralizó la planta de producción de la oficina Chile, quedando como campamento de la oficina Alemania. El 15 de diciembre de 1966 paralizó la oficina Flor de Chile, quedando en actividad sólo la oficina Alemania. En 1968 se formó la Sociedad Química y Mineral de Chile (SOQUIMICH), al ponerse término de la vigencia de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo (COVENSA). Debido a ello, la Compañía Salitrera Iquique, que explotaba la oficina Alemania, puso término a sus actividades de producción y vendió los campamentos y maquinarias a una empresa administrada por don Julio Gregorio Ramos.

La oficina Alemania fue trabajada por algunos administradores particulares y, posteriormente, por don Julio Gregorio Ramos. Entre 1971 y 1974 fue intervenida junto al ferrocarril, siendo administradas por la empresa SOQUIMICH. En 1974 fueron restituidas a sus dueños, pero el trabajo no era rentable, ya que la producción mensual de salitre era realizada en un día, en la oficina Pedro de Valdivia. Además, la apertura de la Carretera Panamericana en 1965 hizo disminuir el transporte de pasajeros en los ferrocarriles de Taltal y Longitudinal Norte, con el ingreso de empresas de buses que comenzaron a operar de sur a norte del país. Esta situación hizo inviable la explotación del ferrocarril y la oficina Alemania, produciéndose la paralización de actividades en 1977.

## ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL INICIO DE LAS OPERACIONES

Existen varias versiones sobre la fecha que comenzó a operar el Ferrocarril de Taltal y de la extensión de los ramales hacia los diferentes sectores salitreros y mineros. En "Ciudad del Salitre", de Eugenio Garcés Feliz, se indica que en el año 1881 el cantón Taltal incrementó sus actividades con la fundación de The Taltal Railway Co. Ltd., el que unió al puerto con la oficina Refresco, ampliándose sucesivamente a Catalina del Norte y la estación Aguada en 1888, y hasta Cachinal en 1889. En 1893 se inauguró el ramal de Refresco hasta Esperanza y de Canchas a Santa Luisa. En 1897 entró en funcionamiento el ramal que iba de Atacama hasta Lautaro, oficina que quedó unida mediante un ramal alternativo de largo recorrido, con las oficinas Alemania, Matta, Santa Luisa y el puerto de Taltal. Con el aumento de las actividades se inauguraron nuevos ramales que llegaron a las oficinas Salinitas, Alianza, Miraflores, Flor de Chile, Germania y Ballena. Luego se agregaron nuevas oficinas con ramales: Gizhela, la estación Blanca Estela y otras.

En el documento "Recinto del Ferrocarril de Taltal" del Consejo de Monumentos Nacionales, del MINEDUC, Chile, se señala que el ferrocarril fue construido por The Taltal Railway Co., empresa inglesa con sede en Londres. La obra se realizó a partir de 1882 con rapidez, eficiencia y calidad. En 1889 la línea llegó a la estación Terminal Cachinal, a 149 km de Taltal. El ferrocarril tuvo ramales a todas las oficinas de la región.

En contraposición a las versiones dadas, tenemos los antecedentes entregados por Óscar Bermúdez Miral en su "Historia del Salitre", base de consulta de este trabajo de investigación y que se acerca más a la realidad, ya que todos los contenidos relatados se encuentran respaldados por documentos, revistas, diarios o libros. Además, si consultamos los catálogos "Chilean Nitrate Mines and

Related to Tokens”, Tams de E. C. Leslie y “Fichas, Vales y Billetes Salitreros de Chile, Perú y Bolivia”, de Ismael Espinosa, al revisar las diferentes series de fichas y sus fechas de circulación aproximadas, coinciden con lo señalado por Oscar Bermúdez.

Si en 1889 el ferrocarril hubiese llegado hasta Cachinal, estación terminal, los industriales salitreros no habrían quebrado, paralizando faenas o vendido sus pertenencias. Entre ellos podemos mencionar a Andrés Keating y Alfredo Quaet-Faslem (que en 1888 vendieron la oficina Santa Luisa a The Santa Luisa Nitrate Co. Ltd.). Daniel Oliva (que en 1889 vendió a Tomás Gervaróni las oficinas Lautaro que había sido de Lamarca y Ossa Hnos. Bellavista, Catalina del Norte, Porvenir, Rosario y Chilena-Española). Vitriarius y Klemchit (que en 1882 vendieron la oficina Julia a The Julia Nitrate Company). Berger y Compañía (Oficina Sudamericana), Sainte Marie y Lappé (Oficinas Unión y Germania). Rafael Barazarte (Oficinas Lagunas o J. A. Moreno). Peters y Co. (Oficina Flor de Chile). Casaigüe y Compañía (Oficina Los Amigos). Páez, Cena y Cía. (Oficina Alianza). Jorge Hilliger (Fábrica de Salitre cerca de Taltal) y otros.

Santa Luisa habilitó Puerto Oliva para el embarque de salitre proveniente de sus pertenencias. Posteriormente usó la Quebrada de San Ramón para embarcar por el puerto de Taltal, hasta que la vía férrea llegó a sus instalaciones.

El aniquilamiento casi completo de la industria salitrera del antiguo territorio netamente chileno fue a consecuencia de la lucha desigual con la producción de Tarapacá, cuyos terrenos, además de ser más ricos, estaban unidos a la costa por un ferrocarril. Los costos de producción eran más elevados ya que el transporte debía hacerse en carretas. Su valor variaba de acuerdo a la distancia. Por ejemplo: el costo de producción de la Oficina Lautaro era de \$ 2,25, Santa Catalina del Norte de \$ 2,11 y Germania \$ 2,27. El costo de producción consideraba los gastos de extracción, acarreo, elaboración, transporte y embarque por cada quintal de salitre. El flete en carretas oscilaba, según la distancia, entre \$ 0,75 a \$ 0,90 por quintal.

Cantones Salitreros	Costos de Producción (1879 a 1880)
Tarapacá	De \$ 1,25 a \$ 1,45
Antofagasta /C.S.F.A)	De \$ 1,70 a \$ 1,90
Aguas Blancas	De \$ 2,30 a \$ 2,60
Taltal	De \$ 2,00 a \$ 2,20

Cantones Salitreros	Leyes de Caliche (1879 a 1880)
Tarapacá	45%
Tocopilla	35%
Antofagasta (C.S.F.A)	28%
Aguas Blancas	35%
Taltal	40%

Entre las causas que retrasaron la apertura del Ferrocarril de Taltal se puede señalar que el inicio de la Guerra del Pacífico disminuyó la mano de obra; la crisis salitrera de 1884-1885 redujo la producción de salitre; el impuesto establecido por el gobierno en 1880 de \$ 1,60 por cada quintal métrico de salitre exportado y de 0,60 por cada 100 kilogramos de yodo exportado, lo que aumentó los costos de producción de los industriales salitreros y la consecuente paralización de algunas faenas.

La actividad salitrera de Taltal se mantuvo deprimida durante diez años. Muchas propiedades salitreras pasaron a sociedades extranjeras, para que, después del aumento considerable en el consumo de salitre, la mayor facilidad para el transporte y algunas mejoras industriales cambiaran la situación de las faenas paralizadas. Las mayores adquisiciones fueron hechas por la Compañía Salitrera Lautaro, Quat-Faslem y la naciente Compañía Salitrera Alemana formada en 1902, sucesora de la antigua empresa salitrera Folsch y Martin que operó en Tarapacá.

## BIBLIOGRAFÍA

ALIAGA FAEZ, Carlos. 1909. “Guía administrativa Industrial, Profesional i Comercial de Taltal Imprenta Cervantes. Santiago, Chile.

BERMÚDEZ, Óscar. 1984. Historia del Salitre desde la Guerra del Pacífico hasta la revolución de 1891. Ediciones Pampa Desnuda. Santiago, Chile.

BERMÚDEZ, Óscar. 1987. Breve Historia del Salitre. Síntesis Histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Ediciones Pampa Desnuda. Santiago, Chile.

ESPINOZA, Ismael. 1990. Fichas, vales y billetes salitreros de Chile, Perú y Bolivia. Edición Editorial Ismael Espinoza S:A: 1ª Edición. Santiago, Chile.

FERROCARRIL TALTAL. 1909. Itinerario de servicio para uso de los Empleados de la Empresa, a regir del 1º de enero de 1909. Taltal, Chile.

FERROCARRIL TALTAL. 1931. Reglamento General para la Explotación de la Línea, del 1º de julio de 1931. Taltal, Chile.

FERROCARRIL TALTAL. 1931. Instrucciones para el Servicio Telegráfico, del 1º de agosto de 1931, del Ferrocarril de Taltal. Taltal, Chile.

GARCÉS FELIÚ, Eugenio. 1999. Las ciudades del salitre. Un estudio de las oficinas salitreras en la Región de Antofagasta. Edición Orígenes. Santiago, Chile.  
SILVA, Domingo. 1909. Guía Administrativa Industrial i Comercial de las provincias de Tarapacá i Antofagasta. Santiago, Chile.

## FOTOGRAFÍAS.

1, 2, 4, 5, 6, 7, 8. Archivo Museo Augusto Capdeville. Taltal, Chile.  
FOTOGRAFÍA. 3. Gentileza del MNHN. Santiago, Chile.