

COMENTARIOS

Tren al Norte

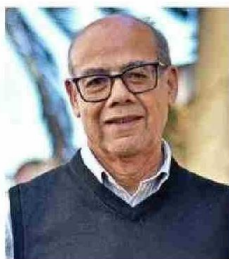
El año 1969 Iquique echaba la ciudad por la ventana. Y no era para menos. Cuarenta años atrás había arribado por primera vez el tren de pasajeros. Todo en combinación con los trenes de Calera. Y Valparaíso. Un viejo sueño se hacía realidad. Cual viaje de Almagro se había logrado doblegar la dura piel del desierto. Cada viaje en tren era una aventura. Entre la pampa y el mar, se abría paso. Se le debe al salitre la necesidad de reemplazar la antigua tracción animal, por esta nueva tecnología. La pampa necesitaba mejores vías de comunicación.

Las primeras vías férreas de Tarapacá, el de Antofagasta a las Salinas, al prolongar su ruta hasta el altiplano, amplió y diversificó su campo de actividades, resultando indemne ante el colapso salitrero de su zona de atracción, ya que su declinación coincidió con la explotación de los yacimientos de cobre de Chuquibambilla. Otros como el de Junín a Santa Catalina, el de Caleta Buena a Agua Santa y el de Caleta Coloso a Aguas Blancas ya no existen y sólo se hallan en condiciones satisfactorias el Ferrocarril de Tocopilla a El Toco, que atiende las dos mayores oficinas salitreras existentes en la actualidad: Pedro de Valdivia y María Elena.

En su apogeo y a partir de 1885, fecha en la que quedó consolidado el dominio de Chile sobre estas provincias, el kilometraje de las vías férreas destinadas al servicio de las oficinas salitreras pasaba de dos mil quinientos kilómetros; hoy apenas llega a la quinta parte. Se han levantado casi mil kilómetros de vía y otros tantos han diversificado su servicio.

Este servicio de trenes que existía en Tarapacá estaba destinado solamente al transporte del oro blanco y abarcaban cuatro concesiones: tres otorgadas al Gobierno del Perú con plazo limitado y una por el Gobierno de Chile, con plazo indefinido. Las líneas correspondientes a las tres primeras fueron construidas entre 1869 y 1875 y las de las últimas en 1893. La red total alcanzó a cerca de 650 kilómetros de vías de circulación, incluyendo ramales a oficinas salitreras, cuyo número en la época de mayor florecimiento del salitre alcanzó a cerca de 90.

El primer tren de pasajeros que llegó a Iquique fue el de Iquique a Pintados y bajó a la ciudad, después de haber combinado con el longitudinal norte que venía de La Calera, con algunos pasajeros que se habían embarcado en la es-



El primer tren de pasajeros que llegó a Iquique fue el de Iquique a Pintados”.

Bernardo Guerrero Jiménez,
sociólogo y académico Unap

tación principal para probar este nuevo medio de transporte que unía a Iquique con el resto del país.

La construcción de las líneas de este ferrocarril se había iniciado en agosto de 1914 y solamente el 29 de enero de 1923, un cable emanado del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas anunciaba que el 23 del mismo mes entraría en funciones el servicio de pasajeros y que la inauguración oficial se llevaría a efecto en abril del mismo año. No obstante, el nuevo medio de transporte se constituyó desde el primer día en el servicio más utilizado y todos querían viajar en tren, porque era más cómodo y rápido.

Por Decreto Supremo de 1942, este ferrocarril fue entregado a la Explotación directa de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en igual forma que el de Arica a La Paz (Sección Chilena) y a contar del 1 de septiembre de 1951 pasó a incorporarse al ya referido sector de los Ferrocarriles Salitreros, figurando en lo sucesivo ambas ferrovías con el nombre de Ferrocarriles de Iquique a Pintados.

En la actualidad y mediante la anexión del Ferrocarril de Iquique a Pintados el longitudinal de la red norte, este ferrocarril cuyo administrador es el Ingeniero Civil Eduardo Bobenrieth, ha pasado a denominarse Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido, sector hasta donde llega la jurisdicción de esta administración.

Hoy sólo quedan recuerdos. El olvido parece haberse llevado todo. Los rieles han sido robados. Por ahí una que otra revista. En Viaje que daba cuenta de la diversidad de país que teníamos.