

Inmigración europea y el transporte y servicios en la ciudad de Antofagasta durante el ciclo salitrero, 1880-1930¹.

Autores: Dr. José Antonio González Pizarro; Dr. Marcelo Lufin Varas, Dr. Claudio Galeno Varas, Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile.

Simposio "Transportes e serviços nos mercados regionais e nacionais na América Latina (séculos XIX e XX).

Sextas Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2-4 de diciembre de 2015.

Después de los descubrimientos de salitre, en 1866, por José Santos Ossa, y de la plata de Caracoles, por Díaz Gana, en 1870, el desierto de Atacama y la ciudad de Antofagasta experimentaron un progreso inusitado con relación a la conectividad en el interior de la depresión intermedia o pampa calichera como a los nexos de Antofagasta hacia los mercados internacionales como en dirección al hinterland.

De esta manera, los avances de la construcción de los muelles en la bahía de Antofagasta o todavía denominada La Chimba fue paralela con el inicio del tendido de los rieles para el ferrocarril que debía unir la urbe con Salinas, punto nuclear para la convergencia de la producción de salitre desde Carmen Alto hacia el noreste como de la procedentes desde Caracoles.

Importa subrayar que en la labor de proyectar los puntos de nexos, tuvo una relevancia fundamental la presencia de la migración europea, fundamentalmente británica, no sólo en su contribución tecnológica sino en la participación técnica de la mantención de los ferrocarriles. Paralelamente, al aporte de capital social de los británicos se contó con la contribución ingenieril y arquitectónica de alemanes y franceses.

La necesidad de establecer muelles que posibilitaran las exportaciones de los minerales mediante las naves de diversas naciones hacia Europa, requirió las medidas de la longitud de los muelles para sortear la poca profundidad de la poza.

El gobierno de Bolivia había autorizado a la Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama, mediante decreto de 17 de octubre de 1866, la construcción de un muelle que debía destinarse para uso público en su condición de reputarse propiedad del Estado. Los inversionistas chilenos, Ossa y Francisco Puelma, traspasaron sus derechos de concesiones obtenidas en La Paz, a Guillermo Gibbs y Co-. En marzo de 1869. Finalmente, la Compañía de Salitres de Milbourne

¹ Proyecto Fondecyt 1130785, año 2015.

Clark y Cía entregó el 12 de octubre de 1869 el muelle fiscal. A principios de 1884, después de concluida la guerra del Pacífico, el muelle fue alargado 25 metros más.

La mencionada empresa tuvo en su personal a los ingenieros ingleses Jorge Paddison, Diego Adamson y Juan Cleminson, que arribaron entre 1869 y los primeros años de 1870, que colaboraron con los estudios del primer muelle. Al respecto refiere el historiador Isaac Arce: “En cada vapor venia siempre una buena provisión e agua y de toda clase de víveres y materiales. También un apreciable número de operario que la Empresa traía para impulsar sus trabajos”².

El 18 de mayo 1871, el gobierno de Bolivia declaró puerto menor de comercio a “la caleta de La Chimba, quedando habilitado y abierto al comercio de todo el mundo. Podrán desembarcar en el toda clase de mercaderías que vengan del exterior y los artículos que se dirijan al asiento mineral de Caracoles y sus adyacentes”. Fue Matías Rojas Delgado, quien lideró tal opción, enfrentando la alternativa gubernamental de Bolivia, que era el puerto de Mejillones: “Los mineros sostuvieron a Antofagasta, por las mayores facilidades para el transporte. El interés comercial i minero triunfó en esta lucha”³.

Aquello significó el inicio de la rivalidad entre Mejillones y Antofagasta por constituirse en el puerto principal de la región.

El segundo muelle levantado en 1880 por la Compañía de Salitres y Ferrocarril, reemplazó al primitivo de 1869. El ingeniero brasileño Julio Pinkas, Administrador del Ferrocarril de Antofagasta, solicitó ampliar la longitud del muelle- que se concretó en 45 metros- convirtiéndose en uno de los mejores muelles de la zona norte, no solamente por su extensión de 180 metros de largo sino por el equipamiento con que contó con una cabria y varios pescantes hidráulicos para levantar cargas entre 22 y 1, 1 /2 toneladas⁴.

La Compañía de Salitres buscó solucionar un problema de mayor profundidad y seguridad en la denominada “Poza”, y dispuso la construcción de un Malecón cuyo inicio de faenas fue aprobado por el Presidente Balmaceda en 1889. Seguidamente hacia 1913 construyó un Molo y un rompeolas de 120 metros de largo en el extremo nor-poniente de la “Poza”.

² Isaac Arce, Narraciones históricas de Antofagasta, Corporación Pro Antofagasta, 2004, p.80-

³ Ramiro Martos, **Cuerpo de Bomberos de Antofagasta. Apuntes para la historia de Antofagasta**. Imprenta El Industrial, Antofagasta, 1886,p.4

⁴ Adolfo Contador Varas, “Muelles del antiguo puerto”, en María Teresa Ahumada Manchot et.al., **Antofagasta: repertorio del patrimonio histórico más representativo de la ciudad 1866-1930**, Imprenta Universitaria, Universidad del Norte, 1982.

Este muelle fue crucial para las actividades de la empresa salitrera, pues contó con 7 buzones para el embarque de salitre y minerales e igual número de donkeys para la descarga de carbón y mercaderías. Para tener una dimensión del terreno portuario de la Compañía de Salitres, hacia el año 1920, habrá que tener en cuenta que ésta dispuso de 21.860 m² de canchas cubiertas para recibir y depositar el salitre de sus oficinas, con una capacidad de 600.000 sacos. La media hectárea de patios para el almacenaje contenía 5.550 m² de bodegas, 1.360m² de ramadas, y una cantidad de 92 lanchas y faluchos, 4 remolcadores a vapor, 1 lancha a gasolina y 1 lancha a vapor, para el movimiento de todo lo que embarcaba⁵.

El muelle que construyó el Establecimiento de Fundición Bellavista, cuyo dueño era Jorge Brownell, bajo el gobierno del Presidente Domingo Santa María el 27 de mayo de 1882, debió servir gratuitamente “para el embarco y desembarco de artículos pertenecientes al Fisco y de las personas que están al servicio del Estado”⁶. Años más tarde, su propiedad fue transferida a la Fundición Templemann Ltd., la cual fue autorizada para prolongar 35 metros su largo. El Muelle Bellavista tuvo varios dueños, desde 1904, la Sociedad Zanelli Hermanos y Cía, la Sociedad English Lomax, la que finalmente lo transfirió a la Empresa del Ferrocarril a Bolivia, que le introdujo modificaciones en su ancho y longitud en 1906, alcanzando los 142 metros de largo por 9 de ancho.

Hacia fines de la década de 1880 existían cinco muelles en Antofagasta: Fiscal, Bellavista, Miraflores, Barnett y el Muelle del Ferrocarril.

Una de las características de la utilización de los muelles fueron los lanchones “maulinos” para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías, como lo delatan las postales de época. Vidal Gormaz hacia 1881 va a registrar 53 lanchas que se utilizaban para el carguío de los buques, 24 chalupas para el servicio de pasajeros y remolques, 12 botes, 3 pailebots de 20 toneladas que hacen el servicio costanero y un pequeño vapor remolcador.

En 1910 se sumó el muelle construido por The Pacific Steam Navigation Company, con 115 metros de largo y 14 de ancho. Y en 1921 la empresa West Indian Oil Co., levantó el Muelle El Cobre de 64 metros de largo y 4 de ancho.

⁵ Memorándum de la Compañía de Salitres de Antofagasta, 1920, citado en José Antonio González Pizarro, **La Pampa Salitrera en Antofagasta. La vida cotidiana durante los ciclos Shanks y Guggenheim en el desierto de Atacama**, Corporación Pro Antofagasta, 2003, p. 136.

⁶ Adolfo Contador Varas, op. cit.p. 61.

A mediados de la década de 1920, la industria del salitre había reanimado la actividad de los muelles, los cuales sufrieron cambios de dueños y construcción de otros, donde encontramos una secuencia de novedades: los muelles Ilabaca de la firma Ilabaca, Espinoza & Co; Lewis, de la firma Lewis & Co.; Yungay, de la Sociedad Marítima Muelle Yungay; Salitre, de la Compañía Salitre de Antofagasta, y Bellavista y Ferrocarril del F.C.A.B.⁷.

En plena conflagración, el capitán de navío chileno Francisco Vidal Gormaz estuvo comprometido en levantar planos y mapas de la región y, en esos afanes, dejó un bosquejo muy interesante, ahora, en su *Jeografía Náutica de la República de Chile*, que dio a conocer en el meritorio *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, en 1881. En su capítulo XVI, atiende la costa “Entre el grado 24° i el grado 23°”, donde consigna que la rada de Antofagasta está a 12 millas al N 22° E de Roca negra, por los 23°38’36’’ de Latitud S., y los 70°22’19.6’’ de Longitud O, formando la parte central y oriental de bahía Moreno.

El experimentado marino consignó que “Antofagasta es una mala rada, espuesta a los vientos del 3er cuadrante i mares prevalecientes del N. al S. por el O, lo que hace experimente todos los efectos de la mar de afuera, mui especialmente la del SO, que reina durante el año”.

Reparaba que el fondeadero más cercano a tierra para los buques del cabotaje se hallaba enfilando “el ancla del cerro con la chimenea cuadrada del establecimiento salitrero, conservando bien claro toda la longitud de la calle de Bolívar o del Muelle. Allí se estará en 26 a 28 metros de agua”.

En cuanto a la Poza o Dársena, medía 550 metros de Norte a Sur y 350 de Este a Oeste, constituyendo un fondo variable entre 6 y 3 metros “por lo que solo da acceso a barcos que no calen más de 3,5 metros”.

La playa de la Poza era mansa y las lanchas de carguío atracaban sin dificultad, “pero cuando hai bravezas, la barra se halla cerrada por las rompientes, se experimenta en la playa una fuerte resaca”.

La Barra se ubicaba entre el banco del Sur y los arrecifes del Norte y medía como una calle, “pero por su centro quedan dos rocas ahogadas i entre aguas a bajamar. Estas rocas distan entre sí como 75 metros i se hallan en el mismo sentido de la prolongación del Muelle Fiscal”.

⁷ José Antonio González Pizarro, “La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama”, *Revista de Geografía Norte Grande*, Pontificia Universidad Católica de Chile, septiembre 2008, Número 40, p.35.

En ese tiempo no había faro y desde el 24 de diciembre de 1879 se encendía una “luz de puerto de color rojo instalada en la torrecilla del edificio de la Aduana a 6 o 8 metros de altura sobre el terreno i a 9.67 metros sobre el nivel del mar. Los buques que recalen a Antofagasta durante la noche pueden reconocer las luces de las máquinas de la Compañía Salitrera i los fuegos de las Chimeneas de los establecimientos de la Beneficiadora de Amalgamación de metales”.

Los buques que arribaban con “patente sucia” eran sometidos a cuarentena en la caleta de la Chimba, situada a 5,5 millas al Norte de la rada.

Empero, el lastre de los buques era arrojado al mar cerca de la costa, al norte de los arrecifes del norte de la Poza.

Los datos que consigna Vidal Gormaz, refieren de un constante tráfico marítimo. En 1874 entraron 114 buques de vela y 365 vapores de nacionalidad inglesa, alemana y francesa, pero decayó a causa del broceo de las minas y de la guerra con Bolivia. Entre el 14 de febrero y el 31 de diciembre de 1879 hubo 226 buques, siendo 200 de nacionalidad británica, 11 de los EE.UU, etc.

En el primer semestre de 1880 llegaron 117 vapores y 79 buques de vela⁸.

Todo este desarrollo portuario no podía esconder las deficiencias de la infraestructura urbana de Antofagasta. Un inglés anotó en 1915:

“Cuando tenga un gran puerto que resguarde las embarcaciones y el tráfico de la bahía contra las inclemencias del mar, calles pavimentadas y limpias, instalaciones sanitarias, que disminuyen el coeficiente de la mortalidad etcétera, dada la benignidad de su clima, su gran desarrollo comercial y sobre todo, la enorme producción de salitre y otras sustancias minerales en el interior, la ciudad hará honor a la laboriosidad e iniciativa de sus habitantes”⁹.

El colapso de los muelles, derivado de la creciente actividad minera que, por esos años pasaba por una bonanza salitrera, hizo que la producción del cantón de Aguas Blancas se solucionara con la habilitación del puerto de Coloso, en 1905¹⁰.

⁸ Francisco Vidal Gormaz, “ Jeografía Náutica de la República de Chile. Capítulo XVI. Entre el grado 24 i el grado 23”, **Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile**, Imprenta Nacional, 1881, año VII, N° 7, pp. 141-151.

⁹ Vid. **Impresiones de la república de Chile en el siglo XX**, Londres, Jas, Truscott and Son Limited, Editor. 1915, citado por Guillermo Burgos Cuthbert, **Vistas de los Antiguos Puertos salitreros a través de sus postales de época 1898-1930**. Editado por Librería Editorial Ricaventura EIRL, Santiago, 2.005, p. 176.

¹⁰ Vid. Juan Panadés, Antonio Obilinovic, Floreal Recabarren, **Coloso: una aventura histórica**, Universidad de Antofagasta, 1983

La relevancia del problema inquietó a la ciudadanía de Antofagasta. En la década de 1900 hubo varios planteamientos al respecto. El ingeniero inglés Guillermo Murria, presentó a la autoridad política de la provincia, un plan bastante completo concerniente a la solución del tema portuario, “una solicitud, a la que acompañaba los planos y presupuestos de la obra por construir”, acota Isaac Arce. En 1902 el capitán de la marina de guerra de Chile, Tomás S. Greene, se sumó a las iniciativas, exponiendo un plano hidrográfico y topográfico de la ciudad, donde se consultaba la construcción de un nuevo malecón, que movilizaría hasta 10.000 toneladas de carga con un costo de \$ 500.000. El destacado ingeniero brasileño Julio Pinkas, después de mentalizar a los habitantes por la prensa respecto a la materia, agregó en 1905 su propia propuesta de construcción de obras portuarias. El ingeniero español Gerardo Arteaga también anexó su propuesta sobre el asunto. De todas las iniciativas nada surtió efecto en las esferas gubernamentales.

En este panorama de exigencias externas como de compromisos internos, el gobierno tomó parte activa para resolver los innumerables problemas. Por ley N° 1.816, de 7 de febrero de 1906, promulgada en el Diario Oficial el 9 de febrero, el Congreso Nacional aprobaba:

“Artículo 1° Autorízase al Presidente de la República, por el término de dos años, para que invierta hasta la cantidad de un millón quinientos mil pesos (\$1.500.000), en moneda nacional de oro, en la construcción de las obras de mejoramiento del puerto de Antofagasta, con arreglo al proyecto formado por el ingeniero don Jerman van Hooff¹¹.

La Comisión de Puertos, integrada por los ingenieros Raúl Claro, Gustavo Quezada A., Jorje Lira O., Francisco Rivas Vicuña, con fecha 5 de marzo de 1913, evacuó el informe para el mejoramiento del puerto de Antofagasta, que fue aprobado por el Presidente Ramón Barros Luco, quien decretó el 14 de marzo su aprobación, “con un presupuesto total de veinte millones ochocientos veintitrés mil cincuenta i seis pesos veintisiete centavos, oro de 18 d. (\$ 20.823.056, 27)”.

“Por lo demás- se leía en la Memoria en cuestión- Antofagasta está llamado, bajo este punto de vista, a un gran desarrollo, por la doble causa del incremento de los negocios bolivianos

¹¹Ricardo Anguita, **Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1° de junio de 1913**. Imp.Litografía i Encuadernación Barcelona, 1912, Tomo III, p. 108.

i de la apertura del Canal de Panamá, acontecimientos que transformarán a ese establecimiento portuario en un verdadero emporio para los mercados extranjeros”¹².

El examen del movimiento comercial del puerto fiscal determinaba la importancia de los siguientes rubros: *salitre*, donde la construcción del puerto “traerá la clausura de Caleta Coloso o por lo menos disminuirá considerablemente su importancia” e incorporándose nuevas oficinas salitreras a la extracción del oro blanco.

Carbón y otros combustibles, se consideraba que el incremento de las faenas calicheras exigiría un aumento proporcional en el consumo del carbón.

Comercio boliviano y argentino, se aguardaba que la internación de mercaderías a Bolivia iría a incrementarse de modo sensible.

Comercio General de ultramar, se esperaba un incremento de las importaciones por las demandas salitreras, de las necesidades bolivianas y “las mercaderías que vendrán del Norte a depositarse en Antofagasta para ser internadas al Continente”

Comercio de cabotaje, reunidos tanto lo de Mejillones y Coloso abría un alza importante.

Se consideraba que de los cuatro tipos de naves que visitaban el puerto de Antofagasta, a saber, los buques a vapor para el comercio exterior, los buques a vapor para el comercio de cabotaje, veleros del comercio exterior y veleros de cabotaje, estos últimos estaban en decrecimiento como sistema de navegación.

Las obras contemplarían: a) Un molo de abrigo, compuesto de dos ramas; una de 648 metros de largo que llega a profundidades de 23 metros, y la otra de 820 metros, construida entre las curvas de 23 metros y de 28 metros; b) los malecones, estarían diseñados para que “los vapores de mayor calado puedan atracar a su costado en cualquier estado de la marea, para lo cual queda al pie del muro una profundidad de 10 m. El desarrollo total de los malecones sería de 2.308 metros, de los cuales 2.148 serían aprovechables, pues 160 metros corresponden al extremo

¹² Comisión de Puertos. **Puerto de Antofagasta. Proyecto de Mejoramiento. Memoria. Preparado por Raúl Claro Solar, Gustavo Quezada A., Jorje Lira O., Francisco Rivas Vicuña**, Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1913, p. IX. Un panorama que enlaza los muelles y el nuevo puerto fiscal se halla en Juan Panadés Vargas-José Antonio González Pizarro, **Antofagasta, historia de mi ciudad**, Corporación Pro Antofagasta, 1998, pp.98-105 y 167-177.

Comercio general: 1. Valparaíso: \$297. 316.080; 2. Antofagasta \$ 176.407.569; 3. Iquique \$157.542.494; Comercio de exportación nacional: 1. Antofagasta: \$ 83.465.711; Iquique: \$64.733.037; Pisagua: \$47.732.550; Comercio de exportación nacionalizada: 1.Punta Arenas: \$ 3.833.711; 2.Antofagasta:\$2.665.752; 3.Valparaíso:\$1.083.124; Comercio de importación: 1.Valparaíso:\$ 137.184.900; 2.-Talcahuano: \$33.298.746;3.- Iquique: \$ 25.830.483; 4.- Antofagasta: \$ 21.314.875; Comercio de cabotaje: 1.-Valparaíso: \$ 146.163.355; 2. Antofagasta: \$ 69.101.389; 3.- Iquique: \$ 66.587.655.

de los espigones”¹³ y c) la defensa de terraplenes, de la que el informe indicaba: “Los terraplenes, que será necesario construir para realizar las esplanadas que se consultan en el proyecto, se sujetarán en la mayor parte de su perímetro por los malecones que acabamos de describir”¹⁴.

Las propuestas públicas para llevar a cabo la obra fueron abiertas el 23 de julio de 1918, a las cuales se presentó un solo proponente, el ingeniero chileno Luis Lagarrigue al que se le adjudicaron los trabajos, el 28 de agosto de ese año. Empero, el contrato del señor Lagarrigue fue traspasado en septiembre de 1920 a la firma Baburizza, Lagarrigue y Cía, la cual inició la construcción del Molo en junio de 1920 y concluyó el último bloque del Molo en noviembre de 1926.

La incorporación de Pascual Baburizza, el principal industrial y empresario salitrero de nacionalidad croata, no extrañó a la sociedad local, pues era conocido por sus fuertes inversiones en la industria minera y con el comercio de la ciudad.

La empresa en cuestión dispuso las órdenes de fabricación de las maquinarias necesarias, entre fines de 1918 y principios de 1919, en Inglaterra y los EE.UU. La construcción del molo de abrigo, que demoró 3 años y medio, fue el éxito de los ingenieros de la Comisión de Puertos y, específicamente de Lira Orrego que proyectó el trazado. El Rompeolas fue recibido por el Fisco el 18 de enero de 1926.

En cuanto a los restantes puertos salitreros, las construcciones de muelles fueron al tenor de la bonanza de la industria salitrera, tanto en Tocopilla como en Taltal. En el caso de Tocopilla;

En 1909 la significativa producción salitrera del cantón del Toco, cuya salida era Tocopilla, coadyuvó a la construcción de un muelle de atraque para embarcaciones mayores (Rossi, 1993). Cuatro años después, The Chile Exploration Co., instaló su planta eléctrica, reforzando su importancia para el hinterland cuprero.

A mediados de 1920 Tocopilla exhibía un conjunto de muelles de cierta importancia: Phoenix Mining de la Cía. Minera de Tocopilla; los muelles 1, 2 y 3 de la Anglo Chilean Railways Co., y Bellavista Norte y Sur de la Cía. Salitrera Tocopilla.

Mejillones que comenzó a revalorizarse, después de 1906, pronto alcanzó a contar con una infraestructura portuaria. En la década de 1920 contaba con ocho muelles: N° 1 y 8 de la

¹³ Id.p. 136.

¹⁴ Id.p. 139.

empresa Gibbs & Co.; N° 3 de The Pacific Steam Navigation Co.; N° 4 y 5 del F.C.A.B; N° 6 y 7 de la empresa Buchanan Jones & Co¹⁵.

Consignemos acá que las actividades salitreras de los ingleses y de los alemanes tanto del cantón de Taltal- de los empresarios Folsch & Martin- como del cantón del Toco- del industrial H.Sloman- y sus nexos de transporte ferroviarios y navieros se tradujeron en una presencia de personal técnico de ambas nacionalidades muy importante durante el ciclo salitrero, aunque la alemana se concentró hasta antes del término de la Primera Guerra Mundial. Una impresión de este capital social cualificado se puede observar en el siguiente Cuadro 1:

Cuadro 1. Distribución de Migrantes Alemanes y Británicos en Ocupaciones relacionadas con transportes (Terrestre y Marítimo)

Profesión	Alemanes		Británicos		Total (Alem+Brit)	
	Casos	en %	Casos	en %	Casos	en %
Mecánico	67	39.2%	11	22.4%	78	35.5%
Mecánico eléctrico	2	1.2%	0	0.0%	2	0.9%
Electro-Técnico	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Ingenieros	32	18.7%	0	0.0%	32	14.5%
Ingeniero mecánico	13	7.6%	11	22.4%	24	10.9%
Ingeniero Civil	5	2.9%	6	12.2%	11	5.0%
Ingeniero eléctrico	4	2.3%	5	10.2%	9	4.1%
Ingeniero armador/mecánico	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Director FF.CC	0	0.0%	1	2.0%	1	0.5%
Ingeniero maquinista	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Maquinista	4	2.3%	7	14.3%	11	5.0%
Ayudante maquinista	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Inspector de máquinas	0	0.0%	1	2.0%	1	0.5%
Tornero Automotriz	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Chofer	2	1.2%	0	0.0%	2	0.9%
Capitán Marina	0	0.0%	1	2.0%	1	0.5%
Marinero	29	17.0%	6	12.2%	35	15.9%
Armador	2	1.2%	0	0.0%	2	0.9%
Contraaestre	2	1.2%	0	0.0%	2	0.9%
Mecánico – marinero	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Motorista	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Naviero	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Práctico	1	0.6%	0	0.0%	1	0.5%
Total general	171	100.0%	49	100.0%	220	100.0%

¹⁵ Vid. José Antonio González Pizarro, “La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama”, Revista de Geografía Norte Grande, Número 40, septiembre de 2008, pp.33-34.

Fuente: Elaboración propia con base a prontuarios migrantes, años de afiliación entre 1880 – 1930. Archivo Histórico de la Universidad Católica del Norte: Archivo de Extranjería del Registro Civil e Identificaciones de Antofagasta, Alemania Cajas 1-8; Gran Bretaña, Cajas 116-125.

Se debe acotar que el comercio internacional del salitre fue cubierto por líneas de barcos rápidos. Importa destacar que el abastecimiento de productos agropecuarios destinado tanto para el mercado interno, muy relevante, de las oficinas salitreras como de las ciudades costeras, fue servido por navíos de cabotaje nacional y de modo significativo por compañías extranjeras donde, más de alguna poseía connacionales en casas comerciales mayorista y un número importante tenían representación de agencias navieras en Antofagasta.

El transporte marítimo fue el primordial entre la riqueza del salitre y los destinos europeos, asiáticos y africanos y, por cierto, los latinoamericanos. Los veleros se impusieron a los vapores. Dentro de los veleros dedicados al salitre, sobresalieron los denominados *Clipper Ship*¹⁶ Fueron los veleros los que sobresalieron antes de la primera guerra mundial- los denominados “Nitrate Clippers” - que tanto armadores franceses, como Antoine Donique Bordes, que construyó en 1895 el “Burdeos”, alemanes, como Fritz Laeisz, del puerto de Hamburgo, que construyó en 1902 el “Preussen”, el mayor velero del mundo¹⁷, se dedicaron a contribuir a esta clase de navegación. Los veleros de Laeisz fueron famosos y fueron conocidos como los barcos “P”, pues sus nombres comenzaban con dicha letra: Palmyra, Pampa, Plus, Prompt, Paposo, Passat, Parmi, Potosí, Parma, Priwall¹⁸, Panamá, Peking, Placilla, Pisagua, Parchim, Pera, Pirat, Pestalozzi, Palmenia, Prompt, Polunessia, Professor¹⁹.

H.Sloman, el principal industrial alemán de las salitreras, dueño de las oficinas más importantes del cantón del Toco, antes de la primera conflagración mundial, también incentivó

¹⁶ Para determinados autores hubo una confusión con la denominación de *clipper* para toda embarcación rápida. Un especialista,” MacGregor lists four characteristics that should be present to qualify a vessel as a clipper: a fine-lined hull, an emphasis on streamlined appearance, a large sail area, and a daring and skillful master. The last was necessary to realize the potential of the first three”. Citado por Bruce George Koltz, *The Reintroduction of Sail for Marine Commerce: and the consequent effects upon small port economy and trade routing*”. Tesis de Master of Science in Environic Design. Department of Architecture. University of Notre Dame, Indiana, 1980,p.19

¹⁷ Vicente Medina Hurtado, “Buques famosos en Valparaíso”, **Nuestro Mar**, N° 127, 28 de abril de 1994. Disponible en: http://www.caphorniers.cl/preussen/buques_valpo.htm .

¹⁸ El Priwall estuvo detenido en el puerto de Valparaíso, al estallar la Segunda Guerra Mundial, por lo que el gobierno alemán del III Reich lo donó al gobierno chileno, que la convirtió en buque escuela de instrucción de la Armada con el nombre de “Lautaro”. Cf. “La verdadera historia del buque-escuela obsequiado por la Alemania Nazi”. En *Naval*, 19 de octubre 2005. En www.naval.mforos.com .Consulta 9 de octubre de 2015.

¹⁹ Vid. Basil Lubbock, *The Nitrate Clippers*, Brown, Son & Ferguson, Glasgow, 1966; Aafke Steenhuis, *La travesía del salitre chileno: de la pampa a la tierra holandesa*. Lom Ediciones, 2007; Guillermo Burgos Cuthbert, *Veleros franceses y alemanes en la ruta del salitre*. Editorial Ricaaventura, Santiago, 2015. Una síntesis en Raúl Carlos Praderi, “La flota “Flying P” de barcos salitreros”. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Disponible en: www.histarmar.com.ar/Academiauruguay Consulta 11 de octubre de 2015.

tales embarcaciones. Aún así, con las detenciones de los veleros en puertos chilenos, la industrial Sloman pudo reiniciar sus operaciones, después de la guerra mundial. En febrero de 1918 partieron desde el puerto desde Tocopilla los vapores Caupolicán y El Capitán con salitre de la Compañía Salitrera H.B. Sloman y C°, reanudando la actividad germana en el nitrato de sodio pero fueron los estertores de la influencia alemana en el cantón del Toco.

El escritor nortino Salvador Reyes reparó en la década de 1930, que hacia 1894 se vieron en el puerto de Antofagasta 117 veleros, 124 en Iquique, demostrando la cuantía de lo exportado como también lo involucrado en cuanto a navegación marítima. De la región de Antofagasta, también los *clippers* fueron parte del paisaje portuario de Tocopilla, Taltal y Mejillones²⁰.

Se debe acotar que los muelles con sus grúas y resto de aparejos para su funcionamiento, lo mismo con el nuevo molo, demandó la asistencia de personal técnico, tanto de ingenieros como mecánicos, vinculados a las empresas propietarias de los embarcaderos.

Sobre la importancia y nexo entre el salitre y los veleros, el historiador Manuel Fernández ha puntualizado que:

“Curiosamente el salitre contribuyó a la anacrónica y romántica supervivencia de los veleros del salitre (“nitrate clippers”) que desafiaban el predominio de aquellas moles de hierro y acero impulsados por la fuerza del vapor y que, a diferencia de los veleros, se deslizaban con independencia de los avatares eólicos o tempestuosos. Los veleros salitreros - franceses, alemanes, británicos o de otras naciones fundamentalmente de la vieja Europa- dieron empleo a un amplio número de expertos marineros y a miles de obreros en los astilleros europeos. Tanto la navegación oceánica como la extracción y elaboración del salitre en tierra compartieron una característica fundamental: fueron actividades con gran intensidad de mano de obra durante el largo periodo en que las recesiones y crisis dejaban a miles de trabajadores en espantosa pobreza”²¹.

Así, a mediados de la década de 1910 en Antofagasta representaciones diversas de agencias de vapores, como ser: la Compañía Inglesa y The Royal Mail Steam Packet Co, cuyos representantes eran los súbditos británicos Barnett y Cía, con domicilio en calles Sucre con Sargento Aldea; la Compañía Inglesa de Vapores “Gulf Line”, representada por Gibbs y Cía, en

²⁰ Salvador Reyes, “Chile. Neptunia. 1933”. Disponible en: www.histarmar.com.ar/Veleros/Velerosdelsalitre.htm Consulta 11 de octubre de 2015.

²¹ Manuel Fernández Canque, “El salitre en los mercados internacionales. Segunda parte”, **Eco Pampino**, N° 24, agosto 2004. Disponible en www.albumdesierto.cl Consulta 9 de octubre de 2015.

calle Balmaceda 61; la Compañía Peruana de Vapores y Diques del Callao, a cargo de Williamon Balfour y Cia., con domicilio en calle Prat 136; la Compañía Vapores de Lamport y Holt, representada por Duncan, Fox y Cía., en la esquina de calles Washington con Sucre y Vapores de la Roland Line A.G., representada por Carlos E. Heubel, en calle Baquedano 251²²-

La línea Grace Line se estableció en Valparaíso en 1881, logrando abrir una oficina en Antofagasta en 1909 asumiendo la representación de Nitrate Agencies Limited, encargada de la producción de nitrato embarcada por los puertos de Tocopilla y Taltal. Los barcos traían productos para abastecer las pulperías de las oficinas salitreras como de las casas de abarrotes de los puertos mencionados, llevando de regreso el importante fertilizante para la agricultura²³.

A partir de 1905 comenzaron a quedar habilitados los puertos de Coloso y Mejillones, este último refundado como poblado a raíz de la instalación de la Maestranza del FCAB, administrado por los británicos.

Las líneas europeas de navegación volvieron a recuperarse después de la interrupción de la Primera Guerra Mundial, incluso la alemana, a mediados de la década de 1920. Líneas y rutas que se mantenían en la década siguiente.

Entre las líneas extranjeras figuraba The Pacific Steam Navigation Company que mantenía un servicio regular entre Liverpool y Talcahuano, recalando en Antofagasta y Mejillones en sus idas y regresos, empleando los vapores Reina del Pacífico, Corbita, Orduña y Cropesa. Grace Line tenía dos líneas de vapores, una servida por las motonaves Santa Rita y Santa Inés, las que recalaban cada quince días en Antofagasta, procedentes desde Nueva York y, otra compuesta por las motonaves Santa Lucía, Santa Clara, Santa Bárbara y Santa María, las que transportaban pasajeros y carga que proseguían hacia el sur, deteniéndose en Chañaral y Valparaíso. La Compañía de Navegación Italia, sólo destinaba un servicio mensual regular con las motonaves Orazio y Virgilio. Las Compañías de Navegación Alemanes poseían dos líneas de navegación que cubrían el trayecto desde Europa hasta el Corral, tanto de servicio de pasajeros como de carga. Una de ellas, la Norddeustcher Line, tres de sus vapores, Dusseldorf, Osnbruck y Muenchen, llegaban mensualmente hasta el puerto de Antofagasta; la otra línea, la Hamburg

²² Domingo Silva Narro, Guía Administrativa, Industrial y Comercial de las provincias de Tarapacá y Antofagasta, Imprenta Universitaria, Santiago, 1919, p.397

²³ Vid. Lawrence Clayton, W.R.Grace & Co. Los años formativos 1850-1930. Jorge Ortíz Sotelo (Editor), Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamérica, Lima, Perú, 2008.

America Line, dos de sus vapores tipo Roda o Rhakothis, pero sólo dedicados al transporte de pasajeros provenientes desde Europa.

La Compañía de Navegación Holandesa lo hacía con dos vapores al mes pero de modo irregular y al transporte de pasajeros con destino al extranjero.

La Compañía Francesa de Navegación no tenía un circuito regular, y se dedicaba al cargamento de minerales y cobre y llevar pasajeros hacia el exterior.

Las Compañías Japonesas de Navegación con un tráfico también irregular cada dos a tres meses aparecían sus vapores conduciendo pasajeros hacia San Francisco de California²⁴.

Pero fue sin duda el transporte ferroviario el que demandó la mayor cantidad de ingenieros de toda naturaleza y mecánicos en la región de Antofagasta. Los ferrocarriles no solo vincularon los establecimientos industriales y poblados de las empresas de nitrato de la pampa con las ciudades-puertos pero también a Chile con Bolivia.

La red ferroviaria del desierto de Atacama se gestó en la ciudad de Antofagasta. La Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta, establecida en 1872, de capitales británicos y chilenos, inició su conexión hacia el hinterland al año siguiente hacia el Salar del Carmen. Otros intentos impulsados por el gobierno boliviano fracasaron, sea para unir el mineral de Caracoles o Mejillones con el interior del desierto. Concluida la Guerra del Pacífico (1879-1884), y separada la Compañía de Salitres de la Compañía de Ferrocarriles, esta última fue autorizada para ampliar el tendido de las líneas férreas por todo el páramo. En esto coincidió con la Compañía Huanchaca, de capitales chilenos y bolivianos, que debía sacar su producción del mineral de Pulacayo uniéndolo al futuro establecimiento metalúrgico de Huanchaca, en la ciudad de Antofagasta, que comenzó a operar en 1890. Huanchaca estableció en 1887, al hacerse dueño del ferrocarril de la Compañía de Salitres, The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Co.Ltd. La Compañía Huanchaca unió Antofagasta con Oruro en 1892 y un ramal desde Uyuni hasta la mina de Pulacayo, en noviembre de 1889.

La habilitación de estaciones entre Antofagasta y la frontera boliviana demandó estudios de ingeniería para sortear las dificultades del terreno no solo las topográficas sino las que se vinculaban con los cambios de temperatura en alturas. En algunos casos hubo que levantar

²⁴ “Memoria de la Capitanía de Puerto de Antofagasta. Año 1937, Cuadro N° 11 Vapores de Pasajeros con carrera establecida que recalcan en el puerto de Antofagasta”, Archivo de la Intendencia de Antofagasta, Volumen 149.

puentes, a cargo del ingeniero inglés Josías Harding, uno de los más influyentes en la región²⁵. Para tener una idea del kilometraje y la altura de las estaciones levantadas por el F.C.A.B, se puede observar en el Cuadro 2.

Cuadro N° 2
ESTACIONES DE LA EMPRESA F.C.A.B.

Kilómetros desde Antofagasta	Altitud en metros	Estaciones	Ramales
0	34	Antofagasta	
4	60	Playa Blanca	
14	295	Sgto. Aldea	
21	408	La Negra	Arranque hacia cantón A. Blancas
29	554	Portezuelo	
35	561	O'Higgins	Of. Savona, Pissis y Domeyko. Arranque hacia Boquete
48	573	Uribe	
59	682	Prat	
70	783	Latorre	
83	893	Cuevitas	
96	1.014	Baquedano	Of. Ercilla, Astoreca, J. F. Vergara
109	1.164	Cerrillos	
117	1.231	El Buitre	Of. Sgto. Aldea.
120	1.279	Santa Rosa	
122	1.285	Carmen Alto	Of. F. Puelma, Condell, Celia
128	1.341	Salinas	Of. Lastenia, Aurelia, Carmela Blanco Encalada
133	1.369	Peineta	Of. Ausonia, Cecilia
136	1.383	Central	Of. A. Edwards
144	1.414	Unión	Of. Anita, Candelaria, Luisis Angamos, Araucana
148	1.431	Placilla	Of. María, Curicó
154	1.470	Solitario	Of. Filomena, Perseverancia
162	1.534	La Noria	Of. Aconcagua
170	1.623		Sierra Gorda Arranque para Caracoles

Fuente: José Antonio González Pizarro, La conquista de una frontera, op.cit.pp.39-40.

²⁵ José Antonio González Pizarro, Marcelo Lufin Varas, Claudio Galeno Ibaceta, "Británicos en la región de Antofagasta. Los negocios concomitantes con la minería del desierto de Atacama y us redes sociales (1880-1930)", Estudios Atacameños, número 48, año 2014, pp.175-190..

El abastecimiento de agua para la ciudad de Antofagasta también fue concedido a la Compañía Huanchaca. Este conjunto de contratos, afirma Blakemore, consideró no solo los gastos “notariales sino también los servicios de los ingenieros consultores”²⁶. Al cerrar el establecimiento metalúrgico de Huanchaca en 1900, a consecuencia de la inundación de las minas de plata de Pulacayo, la Compañía Huanchaca se deshizo del ferrocarril que retornó a manos británicas. En marzo de 1900, el F.C.A.B, contrató nuevos ingenieros para asumir la nueva etapa del principal ferrocarril de la región. En 1904 el F.C.A.B logró la autorización de construir una línea desde Mejillones hasta la vía principal en pleno páramo. Ello significó cambiar a los ingenieros ingleses a cargo de la Sección Boliviana, pues la Gerencia de la Empresa consideró graves los descuidos en la mantención de la vía. En 1906 inauguró el F.C.A.B la maestranza de Mejillones, convirtiéndola en la más importante de América del Sur²⁷.

Esta instalación significó una relevante concentración de ingenieros ingleses los cuales, además de mantener las instalaciones férreas de la empresa, debieron atender el ferrocarril que unió a la ciudad de Antofagasta con La Paz, surgida del Tratado de Paz entre Chile y Bolivia de 1904. El nuevo tendido fue inaugurado en 1917. A estas diligencias que exigieron las competencias de ingenieros y mecánicos, se agregarían más tarde la mantención del Ferrocarril Longitudinal Norte, estatal, surgido en 1914, después de la intervención de empresas británicas en 1909, finalmente Chilian Northern Railway Co.Ltd acometió la obra²⁸. Y la adquisición de las empresas ferroviarias que conectaron a Taltal con el cantón homónimo, a Coloso con el cantón de Aguas Blancas y finalmente el tren de Tocopilla al Toco²⁹.

De este modo, las comunicaciones principales como los transportes de las vías marítimas y ferroviarias fueron realizaciones europeas en un marco institucional de efervescencia liberal tanto en lo político como en lo económico, que favoreció a su vez no solo las inversiones extranjeras en la industria extractiva del desierto de Atacama sino que favoreció un flujo migratorio relevante para el ciclo salitrero de 1880-1930.

²⁶ Harold Blakemore, Historia del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia 1888-1988, Impresos Universitarios, 1990,p.47.

²⁷ Juan Panadés Vargas et. Al, Mejillones, un pueblo con historia. Servicios Gráficos Ltda. 1995.

²⁸ Ian Thomson, Red Norte: La historia de los ferrocarriles del norte chileno, Imprenta Silva, Santiago, 2003

²⁹ Nos referimos a The Taltal Railway Company Ltd, Anglo Chilean Nitrate and Railway Co.Ltd. Vid. Ian Thomson, Red Norte: La historia de los ferrocarriles del norte chileno, Imprenta Silva, Santiago, 2003.

