

Don Ángel Cabeza M.
Secretario Ejecutivo
Consejo de Monumentos Nacionales
Presente

Fecha: lunes, 26 de septiembre de
2005

Tema: Ferrocarril de Tacora

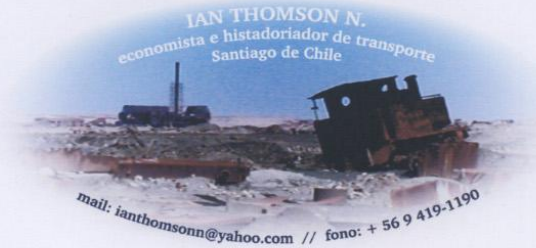
De mi consideración:

Había una vez una especie de ferrocarriles, operados a vapor y encontrados a lo largo de Chile, de propiedad de una empresa, agrícola, industrial o minera, cuyo papel principal era transportar los productos de esa empresa a la estación más cercana de un ferrocarril principal, u otro punto de acopio, desde donde continuaban su traslado hacia los mercados. En el sentido inverso, los trenes trajeron los insumos para el proceso productivo. El Ferrocarril de Tacora (FdT), aunque inactivo durante unos 37 años, hasta hace pocos meses sobrevivía integralmente como digno recuerdo de ese tipo de ferrocarriles. Ahora, ya se ha iniciado el desarme del FdT, y, a raíz de eso, quisiera proponerle al Consejo de Monumentos Nacionales la conveniencia de tomar las medidas inmediatas para impedir que siga en marcha ese proceso de desmantelamiento, y además asegurar la continuada existencia de ese Ferrocarril, como parte del patrimonio de todos los chilenos.

El FdT fue inaugurado el 5 de octubre del año 1925, teniendo como propósito el transporte de caliche de azufre desde las minas de Tacora a la estación Villa Industrial del Ferrocarril de Arica a La Paz (FCALP), donde se trasbordó a los trenes de este último. Tenía un largo de 22 kms, y su tracción siempre era a vapor, habiendo tres locomotoras, dos de la marca alemana *Hanomag*, de los años 1924 y 1925, respectivamente, y otra, posiblemente adquirida de segundo mano a una oficina salitrera, aún no identificada. Parece que el combustible ocupado era la yareta. En el momento de su puesta en marcha, el Ferrocarril, y las instalaciones mineras correspondientes, pertenecían a la Sociedad Espada Hermanos.

Posteriormente, ocurrieron algunas transferencias de propiedad, las que no creo necesario detallar en la presente oportunidad. Tanto el FdT como las minas de Tacora, se cerraron alrededor de 1968, estando en ese momento, según me ha sido contado verbalmente, de propiedad de la familia Alessandri. Posteriormente, ha pertenecido a la Empresa Azufrera Chilena Ltda.. (En los presentes momentos, la Corporación de Desarrollo de Arica y Parinacota - **CORDAP** - , está tratando de identificar los dueños actuales. Además, el día de hoy a la propia Consejo de Monumentos Nacionales, le fue entregada una solicitud de colaborar en los intentos de identificar los propietarios de hoy en día del FdT.)

Durante casi 37 años, a partir del cierre del FdT, las instalaciones permanecieron bastante inalteradas, sin contar un leve deterioro causado por la acción paulatina del clima y el ingreso, en momentos posteriores a 1987, de personas, probablemente aficionados ferroviarios extranjeros, a la casa de piedra que albergaba dos de las tres locomotoras, robándoles piezas, como las placas de fabricante.

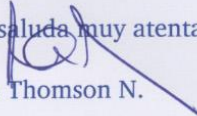


Sin embargo, a partir de hace unos dos meses, se ha iniciado el desmantelamiento del FdT. Personas consultadas informan que la propiedad, o algunos bienes que pertenecían a esa, fuera vendida a una empresa peruana. Ya han sido levantados tramos de la línea troncal, y los rieles han sido cargados a carros planos de FCALP, para su traslado al puerto de Arica. Sin embargo, todavía sobreviven: (i) las tres locomotoras, identificadas provisoriamente en el anexo 1 del presente comunicado; (ii) una cantidad significativa de carros transportadores de azufre, y otros cisterna, ocupados probablemente para el transporte de agua o combustibles; (iii) segmentos de vía, incluidos algunos tramos de dos trochas (la de 75 cms, del FdT, y la métrica, del FCALP).

Mediante la presente, quisiera solicitarle al Consejo de Monumentos Nacionales, que considere la posibilidad de conceder, a la mayor brevedad, al Ferrocarril de Tacora el estado de Monumento Histórico Nacional. Tomando en cuenta el hecho que ya se ha iniciado la faena de desmantelamiento de, a lo menos, las vías del FdT, correspondería además otorgarle ese estado, provisoriamente, de forma inmediata, es decir, antes de efectuar consultas con sus propietarios actuales, puesto que, en los presentes momentos, estos no han sido identificados y, una vez que se conozcan, el Ferrocarril entero, o una gran parte de él, podría haber sido desarmado.

Como apoyo a esta solicitud, acompañan el presente comunicado dos anexos: (1) identificación de locomotoras, y; (2) ilustraciones fotográficas.

Le saluda muy atentamente,


Ian Thomson N.

ANEXO 1: IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DE LOCOMOTORAS ACTUALMENTE EXISTENTES EN LA CASA DE MÁQUINAS DE VILLA INDUSTRIAL			
Fabricante	Año de fabricación	No. de serie del fabricante	Disposición de ruedas
Hanomag	1924	10376	0-8-0T
Hanomag	1925	10486	0-8-0T
Desconocido	s/i	s/i	0-6-0WT
Fuente: observación personal (1987, 1994, 2005); correspondencia con John Kirchner, U.S.A.			

SUPLEMENTO AL ANEXO 2: LEYENDAS DE FOTOGRAFÍAS INCLUIDAS COMO ADJUNTOS	
Código	Leyenda
cnmtacora1	Tramo de vía de dos trochas. (Villa Industrial/ithomson/240905)
cnmtacora2	En primera plana, carrocería, sin ruedas, de carros transportadores de azufre y, al fondo, carros planos del FCALP, cargados con rieles del FdT, listos para ser transportados al puerto de Arica. (Villa Industrial/ithomson/240905)
cnmtacora3	Vista parcial del interior de la casa de la casa de máquinas. (Villa Industrial/ithomson/240905)

