

IAN THOMSON*

LA NITRATE RAILWAYS CO. LTD.: LA PÉRDIDA DE SUS DERECHOS EXCLUSIVOS EN EL MERCADO DEL TRANSPORTE DE SALITRE Y SU RESPUESTA A ELLA

Para la industria salitrera de la árida provincia de Tarapacá, el transporte ferroviario era una necesidad muy cara, costando en una época hasta cien veces el precio por ton-km del transporte marítimo que llevaba el salitre a Europa. Los primeros ferrocarriles para el transporte del salitre nacieron de concesiones del gobierno peruano pero, antes del fin formal de la Guerra del Pacífico, la empresa dueña de las líneas se reconstituyó, en Londres, asumiendo el nombre *Nitrate Railways Co. Ltd.*, conocida en Chile como simplemente el Ferrocarril Salitrero, con mayúsculas. Los directores del Ferrocarril Salitrero consideraron que sus concesiones confiriesen derechos exclusivos, pero, después de una larga batalla legal, el mercado se abrió para otros ferrocarriles salitreros, con minúsculas. Varias fueron las causas de las tarifas caras del Ferrocarril Salitrero en sus primeros años, algunas relacionadas con sus costos intrínsecamente altos, pero influyó su posición monopólica. La competencia que le presentaban los ferrocarriles de Agua Santa y de Junín, a partir de 1894 le obligó a reducir algunas de sus tarifas. Los ferrocarriles de competencia tenían rutas más directas a los puertos, pero cayeron víctimas de la decaída catastrófica de la industria salitrera tarapaquense en 1930, aunque el Ferrocarril Salitrero logró sobrevivir como empresa independiente durante 20 años más, teniendo que disputar el reducido tráfico que había con el nuevamente inaugurado Ferrocarril de Iquique a Pintados, que fue promovido por el Estado para romper el monopolio del Salitrero sobre el transporte de las oficinas del sur y centro de la provincia, la mayoría de las cuales se habían extinguido antes de que entrara en pleno funcionamiento.

Palabras clave: Ferrocarriles, salitre, monopolio, competencia, Guerra del Pacífico.

Through Chile's arid Province of Tarapacá, no navigable rivers flow, and before the advent of mechanized road transport, railways were an expensive necessity for the nitrate industry. Freight rates could be a hundred times, per ton-km, those charged by the shipping companies which forwarded the nitrates to Europe. The Nitrate Railways Co. Ltd. was formed in London in 1882, before the official ending of the War of the Pacific, but it traced its origins back to pre-War concessions granted by the Government of Perú. The Company's directors considered that these concessions granted it exclusive rights over the rail transportation of nitrates in the Province, but eventually they had to reconcile themselves to competition from newly formed railway companies. The Nitrate Railways' high freight

* Jefe de la Unidad de Transporte Cepal, Santiago, Chile.

rates were due in part to the high costs of railway operation in the zone in the steam age, but they also contained a monopoly rent element. Once the Agua Santa and Junín Railways started to operate, competition forced rate reductions. However, unlike these two new entrants in the market, the Nitrate Railways managed to survive the crash of the Tarapacá Province's nitrate industry, in 1930, and lasted 20 more years as an independent company. From 1928 onwards it had to compete in a much reduced market with the State-owned Iquique to Pintados Railway, built to break the monopoly hold of the Nitrate Railways over nitrate factories in the center and south of the Province, most of which had closed down by the time it had become fully operational.

Key words: Railways, nitrate, monopoly, competition, War of the Pacific.

1. LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL SALITRE

Antes de llegar a manos del consumidor, el salitre pasaba por distintas etapas de procesamiento y distribución, que son conceptualmente los mismos que en el caso de casi cualquier otro producto minero¹. Primero, se extraía la materia prima del yacimiento, la que, en el caso del salitre, se llama el caliche, encontrado a muy poca profundidad por debajo de la superficie, más bien que más subterráneamente. En segundo lugar, esa materia prima se transportaba a una planta de procesamiento, llamada en nuestro caso la "oficina", donde se concentraba, de modo que el porcentaje de salitre subiera desde un 7% a 40% hasta un 95% o más de pureza, y a veces se le extraía, además, subproductos, especialmente el yodo. Luego, el producto refinado se llevaba, a granel o ensacado, a un puerto, donde se embarcaba a un buque que lo llevaba a su destinatario, que normalmente residía en otro país.

A lo largo de los años, se mejoraron los procesos de concentración, pero seguían habiendo las mismas cinco etapas de (i) extracción, (ii) transporte de caliche, (iii) concentración, (iv) transporte de salitre, y, (v) exportación. Para explicaciones sintetizadas de los cuatro principales procesos, introducidos en distintos momentos, desde 1810 a 1926, véase, por ejemplo, *Dossier del viajero: salitreras del cantón norte de Tarapacá*, Albumdesierto, Imatura Producciones, Santiago, junio de 2004.

El transporte terrestre era crítico para la comercialización del salitre, a pesar de su costo modesto relativo al valor c.i.f. del producto. En 1910, el quintal (español) de salitre costaba aproximadamente 7s con 8d c.i.f. —en términos de la antigua moneda inglesa, en que se denominaban las transacciones salitreras²— pero, en

¹ Hemos puesto los verbos en tiempo pasado; sin embargo, sigue produciendo y exportándose más de un millón toneladas anualmente de salitre, las que pasan por las mismas cinco etapas de procesamiento y distribución que reinaban hace un siglo.

² En una libra, hubo 20 chelines, y en un chelín 12 peniques. En general, el peso valía cada vez menos en términos de la libra, sin contar una apreciación durante la Primera Guerra Mundial. En 1870, el peso equivalía a 45.6 peniques, en 1880 a 30.8, en 1890 a 24.0, en 1900 a 6.8, en 1910 a 10.7, en 1920 a 12.0, y en 1930 a 6.0. [Fuente: C. Cariola y O. Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile*, Ediciones Cultural Hispánica, México, 1982].

promedio, el flete ferroviario entre la oficina y el puerto no representaba más de 5d de ese costo, equivalente a un 5.5%³.

Aunque el flete ferroviario era muy costoso por kilómetro, fluctuando alrededor de 0.05d el km, no constituía una fracción muy grande del precio c.i.f. del salitre, puesto que era reducida la distancia que separaba la mayoría de las oficinas de sus correspondientes puertos de exportación. Esa distancia pocas veces era mucho más que 100 km. El flete marítimo era absolutamente mayor, en unos 8d, pero su costo por kilómetro era realmente mínimo, en comparación con el ferroviario. [A. Bertrand, *La crisis salitrera*, Louis-Michaud, Paris, 1910]. En esa época, aún no había sido inaugurado el Canal de Panamá, y por lo tanto la distancia entre los puertos salitreros y los europeos, como Liverpool, era de casi 10 000 millas náuticas, significando que el flete marítimo por kilómetro llegaba a meramente 0.00044d el km. O sea, por kilómetro, el flete terrestre pudo llegar a más de cien veces más caro que el marítimo. El transporte terrestre es normalmente más caro que el marítimo, pero es extraordinaria una relación de hasta 100 a 1 entre el flete por kilómetro del medio terrestre y el marítimo. Entre los factores que explican esa situación, se incluyen: (i) en general, los buques pudieran regresar cargadas, con carbón, madera, u otros productos, mientras que los trenes volvieron a las oficinas 65% desocupados, y; (ii) en la época de la tracción a vapor, era muy costoso operar ferrocarriles en la zona salitrera, por la virtual ausencia de fuentes convencionales de agua para las locomotoras, la lejanía de las zonas productoras de combustibles, las muy fuertes pendientes, etc.

2. LA JUSTIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES SALITREROS

La producción minera siempre ha dependido de la accesibilidad de las minas, con relación a los potenciales consumidores de sus productos. Si no es posible hacer llegar su producto a los consumidores, simplemente las minas no se explotan, independiente de la ley de los yacimientos. En el caso específico del salitre, observa Bermúdez que “el subido costo del transporte en carretas” era una razón de la no explotación del salitre en la zona de Taltal, en 1877 (es decir, antes de la construcción del Ferrocarril de Taltal). [O. Bermúdez, *Historia del salitre*, tomo II, ediciones Pampa Desnuda, Santiago, 1984]. La existencia de un medio acuático era especialmente determinante en la época antes del desarrollo del ferrocarril mecanizado. Por esa razón, en América del Sur, en la época colonial, la actividad minera se restringía, por una parte, a la explotación de yacimientos de minerales como de oro o plata, los que fueron refinados a productos metálicos de muy alto valor por kilo en centros como Potosí o Cerro de Pasco, de una manera que les permitiera resistir el alto costo del transporte terrestre a los puertos, el que fue efectuado

³ El transporte del caliche desde la pampa a la oficina, habría costado otros 3d, aunque no se identificó ese costo de forma separada en la contabilidad de las empresas salitreras, y además una fracción del costo de insumos, como el carbón o petróleo, se debían al flete ferroviario para traerlos desde el puerto, de modo que, el transporte terrestre realmente representaba algo más que un 5.5% del precio c.i.f. del salitre. Será imposible saber cuál era la fracción real, sin desarrollar un modelo insumo-producto de la actividad salitrera, pero quizás habría sido del orden de magnitud de un 10%.

mediante la tracción animal sobre distancias a veces bastante largas, y, por la otra, a productos de menor valor unitario, extraídos de zonas costeras o ribereñas, que pudieron embarcarse casi directamente a los buques, un ejemplo clásico de los cuales fue el guano del litoral peruano. En el caso de los productos mineros del interior, como norma, la transformación de mineral a metal ocurrió en la zona minera, con el fin de limitar el transporte a lo que realmente valía, sin incurrir en gastos de llevar de una parte a otra la roca o tierra, de nulo valor comercial, con la que se encontraba el producto. El carbón de Lota se explotó antes de la llegada del ferrocarril a la actual Octava Región, pero solamente a pequeña escala, puesto que los altos costos del transporte terrestre limitaba su consumo a compradores ubicados sobre la banda costera, destinándose principalmente, en la década de 1840, a los vapores de la *Pacific Steam Navigation Company* y luego, a partir del decenio siguiente, a las locomotoras del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, transportándose por cabotaje por la costa. En los primeros años del Ferrocarril del Sur, las locomotoras de esa empresa ocupaban como combustible la leña, porque el costo del carbón era prohibitivo, hasta el establecimiento de una conexión ferroviaria con el puerto de Valparaíso.

El salitre peruano comenzó a explotarse, en oficinas, alrededor de 1810, en el norte del Departamento de Tarapacá. [O. Bermúdez, *Breve historia del salitre*, ediciones Pampa Desnuda, Santiago, 1984]. En esa época, el sistema de producción era de Paradas, y el volumen producido muy bajo. Según las estadísticas citadas por Bonilla, en promedio, en la primera mitad del decenio de 1830, la exportación anual de salitre no alcanzó las mil toneladas⁴. [H. Bonilla, *Gran Bretaña y el Perú: los mecanismos de un control económico*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1977]. Hasta el inicio de la Guerra del Pacífico, según esas cifras, en solo tres años las exportaciones peruanas del salitre superaron las del guano. Bermúdez comenta además de lo barato y fácil que era armar una oficina de Paradas, del bajo costo de la mano de obra y de la adjudicación gratuita de los terrenos calicheros, y luego se refiere a lo caro que era el transporte, sobre una distancia de 20 hasta 60 km, del producto a los puertos de embarque, diciendo que “resultada extremadamente oneroso”, efectuándose mediante piaras de mulas. En el decenio de 1870, el flete del transporte mediante carretas representaba un 35% a 40% del precio f.o.b. del salitre, en el caso de las oficinas que no ocupaban el ferrocarril. [I. Thomson, *Las Fairlie espalda con espalda de los ferrocarriles salitreros*, revista *En Tren*, Santiago, marzo, 2000].

El alto costo del transporte a los puertos frenaba la explotación del salitre. Además, de todas maneras, el transporte masivo de cualquier producto, mediante mulas y carretas, a través de un desierto lejos de las zonas de producción de forraje, era apenas viable, y, sin un medio alternativo de transporte, la producción y exportación del salitre se habrían topado, por la limitada capacidad y alto costo del transporte. Es interesante observar que la exportación del salitre peruano, según las cifras reproducidas por Bonilla, llegó a una especie de techo de unas 50 000 tone-

⁴ Es posible que sus cifras se refieran a la producción, más bien que a la exportación. El cuadro correspondiente, N° 9 del apéndice, no lleva título que aclare ese punto.

ladas anualmente, entre 1865 y 1870. Cinco años más tarde había disparado a unas 150 000 toneladas. Es claro que el volumen de las exportaciones del salitre dependía de muchos factores, uno solo entre los cuales era el transporte; sin embargo, es interesante darse cuenta que el primer ferrocarril del Departamento de Tarapacá, de Iquique a La Noria, empezó a prestar servicios a mediados de 1871, o sea, precisamente en un momento coincidente con una gran expansión en la exportación del salitre.

La creciente demanda del salitre, especialmente en Europa, donde encontraba una aceptación cada vez mayor como abono agrícola, y además la adopción de mejoras técnicas en su elaboración, que permitieron rebajar los costos de producción, especialmente el sistema de máquinas a vapor, concebido por el chileno Pedro Gamboni a mediados de la década de 1850, fomentaron la producción del nitrato natural, lo que, a su vez, impulsó un interés en implantar sistemas de transporte, entre oficinas y puertos, que fuesen más eficientes y de costos más bajos que las tradicionales mulas y carretas. Una de las justificaciones de la segunda concesión de construcción de ferrocarriles, a favor de los hermanos Montero, de Pisagua a Negreiros, era que la construcción de un nuevo ferrocarril era importante para mantener la competitividad de la industria salitrera peruana, frente a la nueva competencia boliviana. En una otra oportunidad, se ha resumido la importancia crítica del transporte ferroviario para la industria salitrera. [I. Thomson, *Importancia del ferrocarril en el desarrollo e incremento en la producción en la industria salitrera*, revista *Ecopampino*, edición N° 8 - <http://www.albumdesierto.cl/eco/eco22.htm> -, Albumdesierto, Imatura Producciones, Santiago, diciembre, 2002].

3. LAS CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES EN TARAPACÁ

Sin embargo, no era ferroviaria la primera innovadora tecnología a aplicarse al problema del alto costo del transporte del salitre mediante los medios tradicionales. Esa distinción pertenece a una especie de andarivel, de un largo de aproximadamente 30 km, producto de la mente fértil del inglés Jorge Smith, quien, en 1857, construía la oficina La Nueva Noria. Pero no dio buenos resultados el andarivel, básicamente porque el concepto era demasiado adelantado en esa temprana época en que la metalurgia no se encontraba adecuadamente desarrollada. Los cables se rompieron y el transporte volvió a efectuarse por las tradicionales mulas y carretas. [O. Bermúdez, *Historia del salitre*, tomo I, página 145, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1963].

Poco tiempo después, solicitaron al gobierno del Perú los señores José María Costas y Federico Pezet una concesión para la construcción de un ferrocarril entre Iquique y las salitreras de La Noria y las demás que se ubicasen dentro de tres leguas de la línea. El gobierno respondió afirmativamente el 1 de noviembre de 1860. Sin embargo, caducó la autorización, puesto que las obras no comenzaron dentro del plazo especificado. Luego, el 27 de mayo de 1864, una concesión equivalente se decretó a favor de los señores José Pickering y Avelino Orihuela, quienes, el 21 de

diciembre del mismo año obtuvieron una segunda concesión, esa vez para la construcción de otro ferrocarril entre Pisagua y la zona de Sal de Obispo⁵. Esas dos también se caducaron, y se declararon inválidas en 1868, por incumplimiento.

Sin embargo, el gobierno se dio cuenta que la construcción de ferrocarriles era crítica para el desarrollo de la industria salitrera, e inmediatamente invitó nuevas ofertas para la primera de las dos concesiones que habían sido abandonadas por Pickering y Avelino Orihuela, recibiendo dos expresiones de interés, entre las cuales optó a favor de la efectuada por don Ramón Montero y Hermanos. La concesión de los hermanos Montero llevó como fecha el 11 de julio de 1868. Una de las cláusulas del documento legal correspondiente especificó que “Durante el término del privilegio (que era de 25 años) no se permitirá establecer otro ferrocarril entre el puerto de Iquique i las salitreras de la Noria en la provincia de Tarapacá”. También, señala que “La Empresa tendrá la preferencia para establecer cualesquiera caminos de fierro en la provincia de Tarapacá bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios durante el término del privilegio”. La concesión fue de 65 años, al final de los cuales el Ferrocarril pasaría a ser de dominio del Estado⁶.

Tomando en cuenta las disputas y los reclamos que iban a surgir durante los próximos veinte años, es significativo que la concesión estableció tarifas máximas, que eran de 1¹/₂ centavos (del sol) por quintal y milla, en el caso de la carga, y 5 y 3 centavos, implícitamente por milla en los dos casos, para los pasajeros que viajaran en primera y segunda clase, respectivamente⁷. Dentro de esos límites, la Empresa pudo fijar sus tarifas, que se deberían someter para la aprobación del gobierno⁸. Además, el gobierno garantizó un retorno de un 7% sobre una inversión de dos millones de soles, siempre que no se generara un retorno de esa magnitud durante dos años consecutivos. (A mediados de la década de 1880, no era muy alta la rentabilidad de la empresa *Nitrate Railways Co. Ltd.* que había asumido el control de las tres concesiones de los Montero, referentes a los ferrocarriles entre Iquique y Pisagua, incluida la línea Iquique a La Noria, pero en 1887 y luego otra vez en 1888, la rentabilidad de la Empresa superó el 7%.) Los ingresos correspondientes a retornos superiores de 10% se destinarían a compensar al Estado por desembolsos anteriores respecto a esa garantía.

El derecho de preferencia para la construcción de otros caminos de fierro se hizo valer tres años después del otorgamiento de esa primera concesión, por una solicitud de un señor Juan Williamson para construir un ferrocarril a tracción

⁵ El señor Avelino Orihuela era diputado parlamentario.

⁶ El texto de la concesión usa la palabra “camino”, al señalar qué es lo que vendría a ser de propiedad del Estado, después de 65 años. 68 años más tarde; eso iba a constituir una fuente de desacuerdo entre la *Nitrate Railways Co. Ltd.* y el Gobierno de Chile, que no estaban de la misma opinión referente a la inclusión del material rodante en el inventario de lo que se traspasaría al Estado.

⁷ En la primera concesión, a los señores Costas y Pezet, los valores máximos para el transporte de carga fueron los mismos, aunque los de pasajeros eran más reducidos, de 4 y 2 centavos, respectivamente.

⁸ En el diario oficial *El Peruano* del 7 de diciembre de 1876, se publicaron algunas tarifas aprobadas para los “Ferrocarriles de Tarapacá”, confirmando la de 1¹/₂ centavos del sol por milla, en el caso de la carga en general.

animal entre Iquique y el distrito central de La Peña. El gobierno colocó en manos de los Montero el derecho que había pedido Williamson, pero luego, el 10 de julio de 1872, exoneró a los hermanos de una obligación de construir ese ferrocarril, considerando que la industria salitrera sería mejor atendida por el ferrocarril a vapor que en esos momentos tenían en construcción. Sin embargo, es evidente que el señor Williamson había ofrecido aplicar fletes más baratos que los máximos estipulados en la concesión de los Montero, siendo los primeros de treinta y seis centavos el quintal en bajada, en todo el trayecto, y treinta en la subida. Algunos años después, un señor Fernando López, que seguramente habría sido socio de alguna empresa salitrera, pidió que los Montero debiesen cobrar tarifas no superiores a las ofrecidas por Williamson, pero el gobierno se manifestó a favor de los Hermanos, y declaró válidos los valores identificados en la concesión del ferrocarril entre Iquique y La Noria. [El diario oficial *El Peruano*, edición del 13 de agosto, 1877].

El 18 de mayo de 1869, recibieron Ramón Montero y Hermanos una segunda concesión, esa vez para poder construir y explotar un ferrocarril entre “el puerto de Pisagua i Zapiga i Sal de Obispo i demás salitreras del norte de la provincia de Tarapacá hasta Pampa Negra y Negreiros en el sur”. Esta segunda concesión corresponde a la segunda otorgada originalmente el 21 de diciembre de 1864 a José Pickering y Manuel Avelino Orihuela, y que luego caducó. En el caso de esa segunda concesión, los Montero “gozarán de privilegio exclusivo por el término de veinticinco años i de la propiedad de sesenta años más”, después de que todos sus útiles y enseres pasarán al dominio del Estado, pero no había garantía de ingresos⁹. Uno interpreta que la exclusividad se refiere a ferrocarriles sobre el eje Pisagua a Negreiros, más bien en general en la provincia de Tarapacá. Referente a las tarifas, estas tendrían como valores máximos los ya definidos en el caso de la primera concesión (Iquique - La Noria). La trocha fijada en la primera concesión era de cuatro pies con ocho pulgadas y media, pero, en el caso de la segunda, fue establecida en tres pies con seis pulgadas. En la realidad, los dos ferrocarriles fueron tendidos de acuerdo con la primera de esas dos, y el presente autor no ha encontrado evidencia alguna de una autorización a los Montero de modificar la trocha del ferrocarril de Pisagua¹⁰.

La tercera concesión fue otorgada a los Montero el 26 de octubre de 1871, cubriendo dos ferrocarriles: (i) “ramificaciones que pongan en comunicación el distrito de la Noria con las demás salitreras de la provincia de Tarapacá”, y (ii) una extensión de la línea de La Noria hasta la frontera con Bolivia. A contar del momento de entregarse a explotación, pasarán a dominio del Estado todos sus útiles y enseres, como en su caso de la segunda concesión, pero el plazo fue mayor, especificado en unos 99 años. Otra vez, había un “privilegio exclusivo” durante 25

⁹ Obsérvese que eso implica la transferencia al Estado no solamente de la línea férrea sino también de sus equipos, etc.

¹⁰ Parece muy extraña la especificación de la trocha de 3'6". No figuró en la concesión otorgada a los señores Pickering y Avelino Orihuela, y, de ser adoptada, habría asegurada una incompatibilidad técnica entre los distintos ferrocarriles de Tarapacá.

años, pero ahora se agregó que se refería a cualquier ferrocarril entre las salitreras a donde se dirigiesen las ramificaciones y cualquier punto de la costa, no importara su trocha o medio de tracción (supuestamente motivado por la petición del señor Williamson, que había propuesto un ferrocarril de tracción a sangre). El contrato de la tercera concesión no hizo mención de la trocha por adoptar y, referente a las tarifas por cobrar, señala solamente que deberán someterse al gobierno para aprobación.

El 24 de enero de 1874 (fecha de la protocolización de los estatutos), los Montero vendieron esas tres concesiones, sin incluir la línea a Bolivia (la que tendría la nueva Compañía derechos preferentes de adquirir, en el evento de que los Hermanos quisieran enajenarla), a una nuevamente constituida Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, registrada en Londres como la *National Nitrate Railways Company of Peru*. Blakemore agrega que los Hermanos mantuvieron una gran cantidad de acciones en esa nueva empresa. [H. Blakemore, *Gobierno Chileno y Salitre Inglés, 1886-1896: Balmaceda y North*, editorial Andrés Bello, Santiago, 1977]. El traspaso de los ferrocarriles a la nueva Compañía no fue aprobado por el gobierno del Perú hasta el 10 de febrero de 1879, o sea nueve días después de la anulación, de parte del gobierno de Bolivia, de las concesiones de la *Antofagasta Nitrate and Railway Co. Ltd.*, que provocó la Guerra del Pacífico, como consecuencia de la cual Perú perdió su dominio sobre la provincia de Tarapacá.

En los estatutos de la Compañía Nacional se dejó muy claro que estaba excluido el contrato de compraventa el ferrocarril entre la caleta Patillos y la zona salitrera de Lagunas, que en esos momentos construía la Sociedad Salitrera Esperanza por cuenta de los Montero, quienes lo explotarían, cobrando a la Esperanza un flete máximo de un centavo de sol por quintal y milla. Parece innecesaria esa referencia a la exclusión del Ferrocarril de Patillos, puesto que no lo mencionó ninguno de los documentos legales referentes a cualquiera de las tres concesiones. Efectivamente, la Sociedad Esperanza era contratista de los Montero para la construcción del Ferrocarril, y ese arreglo habría sido elegido por razones relacionadas con la exclusividad que los Hermanos habrían tenido referente a la construcción de ferrocarriles en la provincia.

4. LA DEFENSA DE SUS DERECHOS DE LA *NITRATE RAILWAYS CO. LTD.* Y SUS ANTECESORES

En la primera de las tres concesiones, se fijaron las tarifas máximas que los Montero pudieron cobrar, las que luego fueron incorporadas en el texto de la segunda concesión. En el caso de la tercera, no se fijaron valores, aunque sí se exigió que fuesen aprobados por el gobierno. Es decir, es claro que el gobierno no dejó a los Montero libertad de explotar a su gusto la condición económicamente privilegiada de los ferrocarriles que construyeron. No se hace referencia a la materia de hasta qué punto pudiera discriminar entre un cliente y otro.

La primera disputa de tarifas ocurrió en la segunda mitad del decenio de 1870, cuando la provincia de Tarapacá aún formaba parte de la República del Perú. Mediante un decreto del 15 de noviembre de 1876, se obligó a la Compañía a recibir en pago de fletes y pasajes “billetes de banco de emisión autorizada por el Gobierno”, los que estaban sujetos a una depreciación, a raíz de un proceso inflacionario. La Compañía pidió el derecho de recibir pagos en “moneda metálica” o soles de plata, mientras el gobierno, que en esos momentos era propietario de una fracción importante de las oficinas, debería haber preferido que los fletes se cancelasen en moneda depreciada. Parece haber habido un tratamiento discriminatorio en contra de la Compañía Nacional, en comparación con otras empresas, quizás explicada por el hecho de que el gobierno era cliente de esa. El proceso de querrela era bastante complicado, pero fue resuelto a favor de la Compañía mediante una sentencia de la Corte Suprema que determinó que “los Representantes de los ferrocarriles de Tarapacá sean restituidos á la posesión en que estaban de cobrar los fletes y pasajes en moneda metálica ó su equivalente en billetes de banco”¹¹. Esa sentencia no lleva fecha, aunque implícitamente era de junio de 1878, siendo confirmada por la segunda sala de la Corte el 18 de diciembre de 1878.

Como parte de su defensa contra la presión para anular lo que consideraba era la exclusividad de su derecho de explotar ferrocarriles en Tarapacá, en la década posterior la *Nitrate Railways* (sucesor a la Compañía Nacional) consideraba que el transporte ferroviario, atendido por ella, había reducido los fletes en más de un 70%, lo que habrá dado un impulso importante a la explotación del salitre. Insinuaba la Compañía que la disponibilidad del transporte ferroviario había fomentado la producción del salitre y que hubiera sido una de las causas básicas del intento de estanco impuesto por el gobierno del Perú, en julio de 1873, mediante el cual se fijaba, en unos 4 500 000 quintales españoles, el volumen de salitre que el gobierno estaba dispuesto a comprar, cuyo fin era aliviar el problema de la deuda externa del país, por incrementar los precios del producto y reducir la competencia que enfrentaba la industria del guano. [H. Bonilla, *Guano y burguesía en el Perú*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1974; E. Romero, *Historia Económica del Perú*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1963]. Esa limitación, derogada en 1875, fue poco efectiva, pero habría influido negativamente en el tráfico potencialmente disponible a la Compañía Nacional, y, por ende, en su rentabilidad. Habría tenido la misma consecuencia el anuncio en mayo de 1875 de un programa de estatización de las oficinas y de otras medidas complementarias. La exportación del salitre de Tarapacá alcanzó su valor máximo, hasta el fin del dominio peruano, en 1876, y luego bajo. Véase el cuadro 1.

¹¹ El nombre de la empresa ferroviaria varía entre las distintas ediciones del texto de esa resolución, pero en ningún caso ocupan su título oficial (*National Nitrate Railways Company of Peru*) o su traducción al castellano (Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú). En lugar ya se prefiere como “Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá”, la que se iba a ocupar habitualmente en años posteriores, después de la Guerra del Pacífico.

CUADRO 1

EXPORTACIÓN DE SALITRE DE TARAPACÁ, EN TONELADAS,
DURANTE EL DECENIO DE 1870

Año	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
Exportación	64.945	68.259	108.811	94.700	148.993	153.235	62.395	83.376	43.955

Fuente: Heraclio Bonilla, *Gran Bretaña y el Perú: los mecanismos de un control económico*, tomo V, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1977. Véase el cuadro N° 9. (No lleva título el cuadro, pero por las implicancias de una nota en la página 97 del libro, se interpreta que se refiere a las exportaciones, más bien que a la producción).

Durante la Guerra del Pacífico, el Ferrocarril fue aprovechado por las dos bandas, y durante unos quince meses estuvo bajo la administración directa del gobierno de Chile, que evidentemente lo había encontrado con insuficiencias de tracción, puesto que adquirió para operar sobre ella una locomotora del Ferrocarril de Copiapó, la que posteriormente fue reventa a sus dueños originales. [I. Thomson, *Early days on the Copiapó Railway*, Locomotives International, Birmingham, Inglaterra, N° 47, enero/febrero de 1999].

Por un período, los puertos estaban bloqueados, dando como consecuencia una paralización del tráfico, generando pérdidas económicas para la Compañía e imposibilitando el servicio de las deudas contratadas en Europa, en 1872 y 1873, por un total de GBP 1 450 000, luego aumentada en otras GBP 400 000 (en parte para pagar los intereses debidos). Poner en marcha un ferrocarril siempre implica invertir antes de poder cosechar los frutos de esa inversión, y, en este caso, la Guerra agravó, significativamente, la situación financiera de la Compañía. Al llegar al 1 de junio de 1882, los intereses insolutos de una segunda hipoteca ascendieron a GBP 267 750, y la Compañía tuvo que enfrentar gastos adicionales para reparar su material rodante. La insolvencia de la Compañía condujo a su reformación, ahora bajo el nombre *The Nitrate Railways Co. Ltd.*, una empresa constituida en Londres el 23 de agosto de 1882, conocida en Chile como el Ferrocarril Salitrero (FCS) o Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. Un cambio de nombre, de todos modos, habría sido conveniente, con el fin de omitir la referencia en él al Perú¹². La nueva Empresa obtuvo un nuevo préstamo de GBP 1 100 000, para cubrir la amortización y el pago de intereses acumulados sobre los préstamos anteriores, además de financiar la reparación de equipos. El capital de la nueva empresa era de GBP 1 200 000 y en ella los Montero retuvieron un 75%. [Blakemore, *op. cit.*, página 60].

¹² Es impresionante la frecuencia de uso, en documentos legales, de nombres de las empresas ferroviarias herederas de las concesiones de los Montero, diferentes de los legalmente correctos, tanto en la época peruana como en la chilena. Apenas un año después de la formación de *The Nitrate Railways Co. Ltd.*, mediante un decreto presidencial del 15 de octubre de 1883, se concedió a una (legalmente inexistente) Compañía Nacional de Ferrocarriles de Tarapacá el derecho de construir una serie de línea ferroviarias. [Decreto del Presidente Santa María y el Ministro Balmaceda].

Además de tener que enfrentar gastos excepcionales y no anticipables, y de sufrir una baja en los volúmenes transportados, desde principios de la época del dominio chileno en Tarapacá, el FCS tuvo que defender lo que consideraba era su derecho a una exclusividad en el transporte ferroviario en Tarapacá. El cuento correspondiente es enormemente complicado, y hasta confuso, no siempre estando de acuerdo entre sí fuentes normalmente consideradas como fidedignas.

En la realidad, el primer disparo contra esos derechos se había tirado en 1881, es decir, antes de la firma de la paz con el Perú, cuando los señores Juan Campbell y John Jones, reunidos en la empresa Campbell, Jones i Cía., entonces propietaria de la oficina de Agua Santa, pidieron la caducidad de las concesiones inicialmente otorgadas a los hermanos Montero, y que, en su mayor parte, estaban colocadas en ese momento en manos de la Compañía Nacional. Inicialmente encontraron éxito, puesto que el 18 de julio del mismo año, el gobierno (chileno) emitió un decreto autorizando a dichos señores para construir un ferrocarril a tracción animal entre Agua Santa y Caleta Buena, en lo que en ese entonces se llamaba el territorio de Tarapacá. Sin embargo, dentro de menos de un mes, firmado de nuevo por el propio Presidente Aníbal Pinto, se emitió un segundo decreto revocando el primero, a raíz de un reclamo presentado por un señor Herberto Griffin, representante de los acreedores ingleses de los hermanos Montero, quien presentó el argumento que los últimos habían sido otorgados derechos exclusivos. [*Diario Oficial*, número 1312, 13 de agosto de 1881]. Por un decreto del 14 de enero de 1882, Campbell, Jones i Cía. fueron autorizados para construir una carretera, de unos 32 km, entre la zona salitrera de Agua Santa y Caleta Buena, terminando en un funicular para carga desde la pampa y la Caleta. Ese funicular era efectivamente un ferrocarril, no movilizado por locomotoras sino por la gravedad, respaldada, probablemente, por máquinas a vapor estacionarias. Sin embargo, no habría sido incongruente con las concesiones de los Montero, puesto que no partió de un sector salitrero.

Luego se libraron disputas tanto entre, por una parte, los Montero, sus acreedores o el FCS, y, por la otra, entidades, generalmente del sector salitrero, interesadas en la construcción de nuevas líneas férreas entre puertos costeros y las oficinas en el interior, como entre el Ejecutivo y el Poder Judicial, referente a cuál correspondía pronunciarse sobre la materia. En mayo de 1883, el gobierno nombró una comisión de parlamentarios para considerar el tema, los miembros de la cual “emitteron informes separados, aunque estando de acuerdo en jeneral, respecto a la caducidad del privilegio concedido en 1871”, según el Delegado Fiscal de Salitreras, *Propiedad Salitrera en Chile*, Imprenta Nacional, Santiago, 1892, en su página cxv. Por otra parte, otra fuente, que presenta informaciones más específicas, señala que los integrantes de la comisión, en general, se pronunciaron a favor de la vigencia de los privilegios, indicando tres de sus ocho integrantes que dichos privilegios estaban “vigentes y fuera de discusión”. Otros dos declararon que era “indiscutible la vigencia de los derechos y privilegios de los ferrocarriles de Iquique”, mientras que el otro que presentó un informe había concluido que el gobierno tenía el derecho de permitir la construcción de nuevos ferrocarriles en la zona, dando preferencia a la empresa que lo detentaba. [F. Silva, *Los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá durante el gobierno de Santa María*, Editorial Jurídica de

Chile, Santiago, 1967, página 62]. A base de esos tres informes, el 8 de enero de 1884, el gobierno dictó un decreto negando permiso para la construcción de nuevos ferrocarriles en Tarapacá¹³.

Además, según Bermúdez, “los parlamentarios integrantes de dicha comisión... decidieron que eran los tribunales de justicia los llamados a pronunciarse acerca de la vigencia de estos privilegios”. [Bermúdez, 1984, *op. cit.*, página 264]. Por otra parte, poco tiempo después, la Corte Suprema emitió un informe, el 10 de noviembre de 1884, en que se concluyó, además de que se habían caducado los privilegios concedidos a los Montero el 26 de octubre de 1871, que correspondía al Ejecutivo (o sea, al Presidente de la República) declararse referente al particular. [Delegado Fiscal, *op. cit.*, página xcvi.] Un aspecto considerado crítico fue el cumplimiento, o no, de parte de los Hermanos, o sus sucesores, con los términos de las concesiones, donde asumió una importancia considerable el hecho que no se había construido el ferrocarril a Bolivia que figuraba en la tercera concesión.

La empresa del FCS afirmó que la concesión correspondiente a ese ferrocarril a Bolivia había sido excluida de los bienes transferidos en 1874 a la Compañía Nacional, y que había cumplido con las obligaciones referentes a las concesiones que sí fueron transferidas¹⁴. Consideró además que las decisiones relacionadas a la caducidad no correspondían al Presidente de la República, sino al sistema judicial. En ese sentido, vale recordar que el artículo 20^o de la tercera concesión señalaba: “El gobierno podrá declarar caduca esta concesión de propia autoridad, i sin más trámites, siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados, o se suspendan los trabajos durante un año”, significando que, a lo menos en ese caso, el gobierno reservaba para sí mismo el derecho de caducar una concesión.

El 29 de enero de 1886, el Presidente de la República, Domingo Santa María, declaró la caducidad de las concesiones transferidas al FCS, pero todavía no habían terminado las disputas, por las dudas que había respecto a si correspondía al gobierno o al Poder Judicial pronunciarse sobre el tema. El FCS anunció que recorrería a los tribunales de justicia, lo que no fue acogido por el gobierno. Sin embargo, la Corte Suprema se pronunció a favor del derecho de la Empresa de

¹³ Esa información fue obtenida de F. Silva, 1967, que parece una fuente fidedigna. Sin embargo, Blakemore, también considerado como fuente fiable, dice, en su página 62, que con fecha 8 de enero de 1884, la comisión hizo un informe a favor de nuevas concesiones, y que el gobierno se abstuvo de actuar, ya que el Tratado de Paz de Ancón no estaba aún ratificado. Es difícil compartir esa interpretación de Blakemore, puesto que, tres años antes, el gobierno había autorizado la construcción de un nuevo ferrocarril entre Agua Santa y Caleta Buena (lo que luego fue revocado). En la realidad, Blakemore parece equivocado, señalando que la comisión emitió “un” informe y no varios, correspondientes a sus distintos integrantes, e indica además que ese supuesto único informe fuera entregado el 8 de enero de 1884, mientras Silva cita las fechas en que los diferentes integrantes entregaron sus informes, todos hacia fines de 1883. La fecha del 8 de enero de 1884 se refiere a la emisión del decreto de Santa María “negando lugar a la solicitud para construir nuevas líneas férreas” [Silva, 1967, *op. cit.*, página 63].

¹⁴ Obsérvese que, aparentemente ignorado por todos los investigadores sobre el tema, el ferrocarril de Pisagua, objeto de la segunda concesión, fue tendido a una trocha diferente de la estipulada en las cláusulas del contrato correspondiente, constituyendo, de esa manera, un evidente incumplimiento con los términos de la concesión.

apelar. Frente a esa situación, el Presidente de la República, un cargo ahora asumido por don José Manuel Balmaceda, solicitó la intervención del Consejo de Estado, el 23 de marzo de 1888, que “resolvió a favor de la tesis presidencial”. [Bermúdez, tomo II, *op. cit.*, página 265]. Eso no debería haber sido totalmente sorprendente, puesto que correspondía al Presidente nombrar sus integrantes. Su fallo, emitido el 13 de septiembre de 1889, finalmente abrió el camino a la construcción de nuevos ferrocarriles en Tarapacá, rompiendo la exclusividad gozada hasta ese momento por el FCS y sus antecesores.



Figura 1: un grupo de directores y gerentes, algunos con señoras, se ubican para el fotógrafo, durante los primeros años del Ferrocarril de Junín. [Fotógrafo desconocido; colección de Ian Thomson].

A raíz de ese fallo, el gobierno pidió propuestas para la construcción y explotación de ferrocarriles entre Agua Santa y Caleta Buena (el 4 de diciembre de 1889), Alto de Junín y Sal de Obispo (1 de abril de 1890) y de la oficina de San Pablo y las salitreras de Lagunas (12 de abril de 1890), los dos primeros de los cuales permitirían que una serie de oficinas, ubicadas desde Huará al norte, se pudiesen liberar de una dependencia del FCS, que, desde 1887, había quedado controlado por el inglés John Thomas North. El 19 de marzo de 1890, se decretó la aceptación de una oferta del señor Joaquín Lira para la construcción del Ferrocarril de Agua Santa. La Compañía de Salitres y Ferrocarril de Agua Santa fue constituida en 3 de noviembre de 1890, y en ella se reunieron las funciones de la

construcción y futura explotación de ese Ferrocarril con la explotación de la oficina de Agua Santa. Llegaron a formar parte de la Compañía varias oficinas (Abra, Primitiva, Agua Santa, Valparaíso e Irene), pero además de atender al tráfico de esas, el Ferrocarril también llevó el tráfico de terceros (como la Josefina, la Progreso y la Rosario de Huara). El Delegado Fiscal de Salitreros, escribiendo en 1892, presentó las tarifas cobradas por el Ferrocarril de Agua Santa, de lo cual uno interpreta que ya prestaba servicios, lo que señala también Albumdesierto. (Véase <[http://www:albumdesierto.claguasta.htm](http://www.albumdesierto.claguasta.htm)>.) Sin embargo, en ese momento, el Ferrocarril poseía solamente tres locomotoras, una de las cuales era puramente de patios, lo que implica que cualquier operación comercial que hubiera, habría sido aún precaria.

El 7 de mayo de 1890, se concedió la construcción y explotación del Ferrocarril de Junín, al señor Ricardo Letelier, en representación de Brooking, Child y Cía., según C. Huidobro, *Nuestros Ferrocarriles*, Ministerio de Fomento, Santiago, 1939, aunque otras fuentes, incluida una transcripción del decreto original del año 1890, no coinciden exactamente con la ortografía del nombre de la compañía y otros detalles¹⁵. La explotación del Ferrocarril de Junín se inició en 1894 (según Rodney Long en *Railways of South América*, tomo III, Depto. de Comercio, Washington, D.C., 1930, y D. Binns, en *Fairlie articulated locomotives*, Vol. 1, quien probablemente habría usado como fuente el libro de Long), aunque en ese caso también, no todas las fuentes están completamente de acuerdo. Huidobro considera que “en el año 1890 se entregaron a tráfico público los ferrocarriles de San Pablo a Lagunas, Caleta Buena a Agua Santa y Tocopilla al Toco”, pero no cabe duda que se había equivocado. El Delegado Fiscal de Salitreras, escribiendo en 1892, señala un valor de flete para el Ferrocarril de Junín, pero ese habría reflejado el precio que contemplaba cobrar, puesto que su locomotora más antigua no fue construida hasta 1893. Parece haber sido inaugurado el año siguiente.

Según Blakemore, el Ferrocarril de Patillos (cuyos años iniciales fueron también rodeados por disputas, entre la empresa y el gobierno del Perú) en 1887 también cayó en manos de North, quien en ese año llegó a controlar más de la mitad de las 10 000 acciones de la empresa. [Blakemore, página 66¹⁶]. Por otra parte, una fuente contemporánea, es decir, el Delegado Fiscal de Salitreras, refiriéndose al Ferrocarril de Patillos, señaló que “el hecho es que continúa aún en poder de estos (los hermanos Montero), que en 1889 se oponían al proyecto del Gobierno de prolongar el Ferrocarril Salitrero desde la Noria hasta Lagunas”. La construcción de ese último ferrocarril, desde la oficina de San Pablo a las salitreras de Lagunas fue adjudicada al propio FCS, el 6 de mayo de 1890. Si el Ferrocarril de Patillos realmente hubiese quedado bajo el control de los Montero, en esa fecha, es evidente que el FCS, controlado por North, habría deseado extender su alcance hacia el sur, para poder

¹⁵ En los países de habla inglesa, el apellido “Brooking” es mucho más frecuentemente encontrado que el de “Browking”, citado en decreto del 20 de mayo de 1890 que concede la construcción del ferrocarril de Junín.

¹⁶ Posiblemente por una imprecisión de traducción, no es totalmente claro en la edición en español del libro de Blakemore la manera en que North adquirió control del Ferrocarril de Patillos. Sin embargo, es evidente que sí lo hizo, en 1887.

competir con los Montero en el mercado de las oficinas de la zona de Lagunas. Y aunque North hubiera controlado el Ferrocarril de Patillos, todavía es posible que ese señor inglés hubiera querido prolongar el FCS hasta Lagunas, puesto que la tarifa del Ferrocarril de Patillos había sido definida en el contrato entre los Montero y la Sociedad Esperanza, y quizás no ofreciera buenas posibilidades de rentabilidad. Si fuera así, a North le habría convenido cerrar el Ferrocarril de Patillos y atender el mercado de Lagunas mediante el FCS. La línea de prolongación del FCS se encontraba terminada en 1893. [I. Thomson, *Red Norte: la historia de los ferrocarriles del Norte Chileno*, Instituto de Ingenieros, Santiago, 2003].

5. LA COMPETENCIA ENTRE FERROCARRILES SALITREROS

Durante la época peruana, en la primera mitad del decenio 1870, es probable que haya arrojado la *Nitrate Railways* ingresos bastante superiores a sus costos de explotación, pero el entorno económico en la segunda fracción de la década fue menos propicio, por la baja en la producción salitrera, provocada por los factores identificados en la sección quinta del presente artículo, y ya hemos señalado que la Guerra no le constituyó un buen negocio. En 1886, ya bajo jurisdicción chilena, incurrió un déficit de GBP 5 197 y la empresa no pagó dividendos. [Blakemore, *op. cit.*]. Un poco después, hacia fines de la batalla que perdía para retener los derechos exclusivos del FCS, North compró a los Montero 7 000 acciones en la Empresa, de un valor de GBP 100 nominal, a un precio de GBP 14 cada una. El empresario inglés eligió bien el momento para adquirir control del FCS, y la compra se convirtió en un muy buen negocio. El volumen de tráfico ya crecía fuertemente, de 394 081 toneladas en 1886, a 730 488 el año siguiente, alcanzando 1 100 818 toneladas en 1890, y el FCS se transformó en una empresa muy rentable. Véase el cuadro 2.

CUADRO 2

EL CAPITAL Y LOS DIVIDENDOS DE LA NITRATE RAILWAYS, 1883 A 1891

Año	Tráfico en quintales métricos	Valor nominal de acciones	Dividendos pagados
1883	5.274.026	GBP 1.200.000	GBP 96.000
1884	3.445.461	GBP 1.200.000	GBP 36.000
1885	2.836.768	GBP 1.200.000	-
1886	3.940.811	GBP 1.200.000	-
1887	7.304.880	GBP 1.200.000	GBP 120.000
1888	8.416.800	GBP 1.200.000	GBP 322.000
1889	10.061.143	GBP 1.380.000	GBP 345.000
1890	11.008.180	GBP 1.380.000	GBP 276.000
1891	8.260.736	GBP 1.380.000	GBP 276.000

Fuentes: (i) Fiscal de Salitreros, *Propiedad salitrera en Chile*, Imprenta Nacional, Santiago, 1892; (ii) Titus (nombre completo desconocido), *Los ferrocarriles particulares de Chile*, Santiago, 1910 (aproximadamente).

La primera Combinación (limitación de producción con el fin de aumentar precios) había ocurrido entre 1884 y 1886, como consecuencia de la que se habría fijado un efectivo techo a los volúmenes de tráfico del FCS lo que, seguramente, habría deprimido sus utilidades. La exportación bajó desde 12.8 millones de quintales españoles en 1883 a 9.5 millones en 1885. Luego subió hasta 21.2 millones de quintales en 1890, provocando otra baja de precios, desde 8 chelines con 8 peniques en septiembre de 1885 a 4 chelines con 10 peniques a fines de diciembre de 1890. [J. Gandarillas y O. Ghigliotto, *La industria del salitre*, Imprenta Barcelona, Santiago, 1908]. Una segunda Combinación partió el 1 de enero de 1891 y duró hasta el 31 de marzo de 1894, repercutiendo en el tráfico y, evidentemente, también en las utilidades de la *Nitrate Railways*. Tanto en 1891 como en 1892, la exportación era inferior a 17.5 millones de quintales, debido en parte a la Combinación pero también a algunas repercusiones de la revolución de 1891, que puso fin a la presidencia de Balmaceda. La baja en el tráfico y la rentabilidad entre 1890 y 1891 no se puede atribuir a una competencia de los ferrocarriles de Agua Santa y de Junín, puesto que ya hemos concluido que en ese período esos todavía no habían iniciado operaciones.

Por un decreto del 17 de julio de 1881 [Silva, *op. cit.*, página 70) el Gobierno de Chile había fijado en un centavo del peso por quintal y milla la tarifa de transporte de carga de los ferrocarriles de Tarapacá, hasta un máximo de 45 millas, al tipo de cambio de 36 peniques por peso, equivalente a un máximo de 16.2 peniques, que es bastante cara¹⁷. En ese momento, la provincia no había sido incorporada como territorio chileno, y posiblemente el decreto haya tenido como propósito convertir a la moneda chilena los valores antiguamente especificados en soles. De todos modos, en 1884, se vio una efectiva repetición de la disputa tarifaria que había estallado durante la segunda mitad del decenio anterior, bajo jurisdicción peruana, exigiendo la Empresa del FCS el pago de fletes a un tipo de cambio fijo, mientras las empresas salitreras querían pagar en pesos corrientes. El pleito correspondiente se resolvió, en 1885, a favor de la Empresa. A principios del decenio siguiente, el FCS cobraba $13/16$ centavos por quintal y milla, al tipo de cambio de 30 peniques, con un techo de 40 millas, significando un flete máximo de $9\frac{1}{2}$ peniques. El Delegado Fiscal dice que la Empresa “solo” cobraba ese monto, de lo cual es posible interpretar que habría tenido el derecho de cobrar más.

La segunda fracción del decenio de 1880 fue de bonanza para la *Nitrate Railways*. La producción de salitre más que duplicó entre 1886 y 1889, provocando una baja de precios, conduciendo luego a la Segunda Combinación, a principios de 1891. En ese mismo año, el capital registrado de la Empresa se había fijado en GBP 1 380 000, pero en ese año, por Acta del Parlamento británico, se lo duplicó, a GBP 2 700 000. Un autor oficialista chileno propuso que el valor del activo de la Empresa no superaba el de su capital primitivo, al constituirse en 1882, el que era de GBP 1 200 000, atribuyendo el recargo de GBP 1 500 000 a su posición monopó-

¹⁷ Silva usa el término “ferrocarriles de Tarapacá”, de los cuales en ese momento había solo los pertenecientes a la Compañía Nacional.

lica. [Delegado Fiscal, 1892, *op. cit.*]. Sin duda habrá mucho de verdad en esa proposición, aunque también cabe reconocer que el FCS siguió invirtiendo, tanto en infraestructura, como la línea sur, entre San Pablo y Lagunas, como en material rodante, incluidas unas diez nuevas locomotoras, lo que habría aumentado el capital realmente ocupado.

El tráfico de bajada, casi todo el cual habría sido de salitre, se presenta en el cuadro 3. A pesar de las dudas que existen sobre las fechas del inicio de servicios de los ferrocarriles de Agua Santa y Junín, eso habrá ocurrido entre 1892 y 1894, un período que coincide con una baja en el porcentaje atendido por el FCS del mercado del transporte del salitre de Tarapacá, desde alrededor de 90% a menos de 70%. Es innegable el impacto sobre la *Nitrate Railways* de la nueva competencia. No es posible detectar el fin de la Segunda Combinación (ocurrido el 31 de marzo de 1894) por la tendencia decreciente en los volúmenes de tráfico de la Empresa, a raíz de la presencia de los nuevos ferrocarriles. La producción de salitre subió en un 14% de 1894 a 1895, pero el tráfico del FCS creció en solamente un 2.5%.

CUADRO 3

LA TENDENCIA EN EL TRANSPORTE DEL SALITRE TARAPAQUENSE DETENIDO POR LA NITRATE RAILWAYS, 1888 A 1898

Año	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Tráfico de bajada del FCS, en tons.	691	830	920	687	574	658	631	648	518	578	669
Exportación de salitre por puertos de Tarapacá, en tons.	722	853	941	793	675	803	897	981	912	721	1.132
% llevado por el FCS	96%	97%	98%	87%	85%	82%	70%	66%	57%	80%	59%

Fuente: propia, a base de estadísticas oficiales y Titus, *op. cit.*

Una Tercera Combinación partió en 1896, pero coincidió con una baja en la demanda, por una recesión en la siembra de remolacha en Europa y un repunte en la competencia presentada por el sulfato de amoníaco, todos los cuales sirvieron para restringir la producción de salitre, de una manera que aseguraba que la restricción aplicada a la oferta no trajera beneficios evidentes respecto al precio obtenido. El tráfico de bajada del FCS se disminuyó en más que la reducción en la exportación por los puertos de Tarapacá, y es lógico deducir que eso se debiera al impacto de la nueva competencia en el mercado de transporte. Los años 1896 y 1897 fueron difíciles para la industria salitrera, pero más difíciles aún para el FCS.

Los ferrocarriles de Agua Santa y de Junín eran inferiores en términos de capacidad a la *Nitrate Railways*, por su trocha mucho más angosta, de 2'6", en comparación con la de 4'8¹/₂" ocupada por esta última empresa. Se podría haber anticipado que su menor escala, tipificada por la trocha más angosta, les traería una ventaja en términos de costos medios, siempre que los volúmenes de tráfico no se acercasen a la capacidad del ferrocarril, pero por otra parte, la operación ferroviaria es sujeta a economías de escala, y el FCS era una empresa mayor que ellos, por una orden de magnitud. Es evidente que la mayor escala de operaciones del FCS le hizo posible tener menores costos por unidad de tráfico que los ferrocarriles de menor escala con los que competía. Datos de costos están disponibles para algunos ferrocarriles para 1918, y en ese año, por cada mil de toneladas-km de carga neta, los costos de explotación del Ferrocarril de Agua Santa eran de CLP 100.15 (pesos de 18 peniques), y los del FCS CLP 92.85¹⁸. El primero llevó 159 000 ton-km por km de vía, y el último 213 500 ton-km por km, sobre su red más extensa. La recesión en la producción de la industria salitrera en 1919 tuvo repercusiones en los dos ferrocarriles, pero su impacto era más fuerte en el de menor escala, bajándose los volúmenes en 61% y 47%, respectivamente. Los costos por unidad de tráfico del Ferrocarril de Agua Santa subieron en un 48%, y los del FCS en solamente 13%.

Aunque los costos del Ferrocarril de Agua Santa por ton-km eran mayores, las distancias por ese último entre las oficinas y el puerto de embarque eran menores que en el caso del FCS. A modo de ejemplo, la Santa Rosa de Huara quedaba a 103.5 km de Iquique por el FCS, pero a solamente 60 km de Caleta Buena mediante el Ferrocarril de Agua Santa. En promedio, en 1918, cada tonelada llevada por el Ferrocarril de Agua Santa fue transportada sobre una distancia de 50 kms, en comparación con una de 95.5 kms en el caso del FCS. Por lo tanto, a pesar de los menores costos por ton-km del FCS, era frecuentemente más barato el costo por tonelada a través de los ferrocarriles de menor escala, especialmente en el caso del Ferrocarril de Agua Santa, que gozaba de una significativa ventaja de distancia sobre el FCS, desde una serie de oficinas en las zonas de Negreiros y Huara. La situación del Ferrocarril de Junín era en parte parecida, aunque de ninguna manera tan favorecida que la del Agua Santa. Atendía el de Junín las oficinas en el área de Dolores y Zapiga, pero su ventaja en términos de distancia a la Caleta Junín, aunque existente, no siempre era muy grande en comparación con la ruta del FCS a Pisagua¹⁹.

En vísperas de la puesta en marcha de los ferrocarriles de Agua Santa y de Junín, las tarifas del FCS eran altas, y seguramente en ellas se incluían una considerable renta monopólica. Los precios comunicados en 1892 se presentan en el cuadro 4.

¹⁸ No se dispone de datos referentes al Ferrocarril de Junín.

¹⁹ Los dos ferrocarriles de menor escala se paralizaron, definitivamente, en 1931, en enero en el caso del de Junín y en junio en el caso de Agua Santa. A pesar de ofrecer mayores distancias a los puertos, el FCS logró sobrevivir, como empresa independiente, durante casi 20 años más.

CUADRO 4

LOS FLETES COBRADOS, O POR COBRAR, DE DISTINTOS
FERROCARRILES SALITREROS, EN 1892

<i>Ferrocarril</i>	<i>Tarifa por quintal métrico-km</i>
<i>Nitrate Railways</i>	1.83 centavos
Ferrocarril del Junín	0.90 centavos
Ferrocarril de Agua Santa	1.13 centavos
<i>Anglo Chilean Nitrate</i>	1.12 centavos
Ferrocarril de Taltal	1.38 centavos

Fuente: Delegado Fiscal de Salitreras, *Propiedad Salitrera en Chile*, Imprenta Nacional, Santiago, 1892.

Los valores presentados en ese cuadro son significativos, en el sentido de que habrán sido los realmente cobrados por el FCS y los que proponían cobrar los ferrocarriles de Junín y Agua Santa, puesto que, en 1892 no pudieron haber empezado a ofrecer servicios comerciales normales. Una vez que empezaran a competir, el FCS seguramente tendría que haber rebajado sus precios, a lo menos para las oficinas atendidas también por los nuevos ferrocarriles. No le habría sido posible retener el tráfico de esas últimas sin rebajar sus fletes a montos por km bastante inferiores a los de los nuevos ferrocarriles, de modo de poder compensar las mayores distancias que enfrentaba a los puertos de embarque. En la realidad, parece que el FCS entregó sin pelear el tráfico de varias oficinas atendidas por los nuevos ferrocarriles, especialmente las de propiedad de la Compañía Salitrera y Ferrocarril de Junín y la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Agua Santa, mientras seguía cobrando tarifas relativamente altas a las no atendidas por la competencia, lo que le socavaría una fracción cada vez mayor del mercado puesto que, poco a poco, se extendieron ramales a un número cada vez mayor de oficinas los ferrocarriles de competencia, no solamente de Junín y Agua Santa sino además, a partir de 1928, el estatal Ferrocarril de Iquique a Pintados (FCIP).

El cuadro 4 señala que, en vísperas de la época en que tuviera que enfrentar la competencia de otros ferrocarriles, el FCS cobraba más de 100% más por unidad de tráfico que el Ferrocarril de Junín, y más de 60% más que el Ferrocarril de Agua Santa. Sin embargo, el cuadro 5 señala que, al llegar al año 1906, en promedio, sus precios por unidad de tráfico eran muy parecidos a los de los ferrocarriles de Junín y de Agua Santa, y al llegar al año 1918, cobraba un 2% menos que el Ferrocarril de Agua Santa²⁰. [I. Thomson, 2003, *op. cit.*]. Esa tendencia perduró, y en 1927 el FCS cobraba un 28% menos que el de Agua Santa. Véase el cuadro 6. En líneas generales, esa rebaja progresiva en las tarifas del FCS constituye una reacción económicamente lógica al nuevo entorno de una mayor competitividad en el mercado.

²⁰ No tenemos informaciones referentes a los fletes en 1918 del Ferrocarril de Junín.

Sin embargo, se observan algunas aparentes divergencias de la lógica económica, referente a las tarifas cobradas en 1906 por el FCS a las distintas oficinas que atendía. Esa lógica señala que debería haber cobrado valores por unidad de tráfico (ton-km) mayores a las oficinas apartadas de los ramales de los nuevos ferrocarriles de competencia, y menores a las con las cuales tuvo que competir con esos últimos, donde, en general, el FCS tenía una desventaja en términos de kilometraje al puerto. Pero las cifras no siempre respaldan esa lógica. La tarifa cobrada, por quintal y milla, era relativamente baja en el caso de las oficinas de Trinidad y Jazpampa, ubicadas ambas a menos de 40 km del puerto de Pisagua, y que dependían críticamente del FCS por el transporte de su producto, puesto que quedaban fuera de la zona de atención del Ferrocarril de Junín. Por otra parte, eran relativamente altas las tarifas aplicadas a las oficinas de Santa Rita y Santa Carolina, ubicadas a más de 50 millas de Pisagua y teniendo, o pudiendo tener, conexiones con las líneas del Ferrocarril de Junín.

Una posible explicación de esa aparente irracionalidad de parte del FCS se encontraría en una negociación de tarifas por separado con cada una de las empresas salitreras activas en la Provincia. Los costos operacionales de las oficinas al borde de la zona productiva, como de Trinidad o Jazpampa, pudieron haber sido relativamente altos, por baja ley calichera u otras razones, y cobrarles tarifas altas pudo haber significado que dejaran tanto de producir como de generar tráfico para el FCS. Se observa que la Jazpampa quedaba cerrada en 1927, aparentemente de una manera definitiva, mientras que seguían produciendo otras oficinas del cantón Negreiros.

Otros sucesos indican también que debería haber habido una negociación tarifaria con empresas salitreras diferentes. Consideremos, por ejemplo, el caso de la oficina de Ramírez, conectada tanto a Iquique por el FCS, como a Caleta Buena por el Ferrocarril de Agua Santa, que mandaba, en 1927, su producto por esa primera opción, sobre una distancia de unos 96 km, más bien que sobre los aproximadamente 68 km que le separaban de Caleta Buena. La Santa Rosa de Huara hizo lo mismo, pero la Rosario de Huara, ubicada a pocos kilómetros al norte de la Santa Rosa y por eso más distante de Iquique, era cliente del Ferrocarril de Agua Santa, ocupando para la exportación de su producto el puerto de Caleta Buena. El FCS, por contar, hasta la construcción de los ramales del Ferrocarril de Iquique a Pintados, con un número considerable de clientes cautivos en el sector al sur de las oficinas Ramírez y Santiago, a los cuales pudo haber cobrado tarifas que incluyesen un margen significativo de renta monopólica, habría tenido el lujo de ofrecer tarifas poco superiores al costo marginal a las encontradas más al norte sobre su línea principal, en territorio donde las oficinas tenían también conexiones al Ferrocarril de Agua Santa. Si este hubiera cobrado precios muy superiores a sus costos marginales, habría perdido el tráfico a su competidor de trocha más ancha.

En general, en los primeros años del siglo 20, los fletes cobrados por los ferrocarriles salitreros de la provincia de Tarapacá eran relativamente caros, en comparación con los de Tocopilla y Antofagasta. Véase el cuadro 5, que se refiere a la situación en 1906. Eran muy parecidos los fletes medios por km cobrados por la *Nitrate Railways* y los de ferrocarriles de Agua Santa y de Junín, aunque, según ya hemos señalado, había variaciones entre las tasas aplicadas a las distintas oficinas.

No es fácil encontrar una explicación de los valores más altos de los fletes por km en Tarapacá, aunque quizás se habría debido en una mayor capacidad de pagar de las empresas de esa última provincia, donde, en general, las leyes calicheras eran superiores a las de los cantones más sureños y, además, eran menores las distancias a puerto²¹. Típicamente, las distancias entre oficina y puerto eran de 100 km en el caso del Ferrocarril de Taltal, de 80 km en el caso del Ferrocarril de Aguas Blancas, de más de 150 km sobre el FCAB, y de 105 km en el caso de la *Anglo Chilian*. Por otra parte, eran en promedio de menos de 100 km en el caso de la *Nitrate Railways*, y de solamente 35 km a 50 km respecto a los ferrocarriles de Agua Santa y de Junín. Las oficinas de Tarapacá pudieron pagar fletes relativamente altos y todavía vender sus productos a precios competitivos, en general si hubiera habido una competencia real entre el FCS y el Agua Santa y el Junín, habría bajado sus cobros por quintal-km la primera de estas tres empresas. Uno podría sospechar que hubiera existido en ese momento un entendimiento comercial entre el FCS y las otras dos empresas ferroviarias.

CUADRO 5

LOS FLETES COBRADOS AL TRANSPORTE DE SALITRE,
POR KM Y QUINTAL ESPAÑOL, 1906, EN PENIQUES

Nitrate Railways Co. Ltd.	
Oficina Trinidad	0.0708
Oficina Jazpampa	0.0783
Oficina Sta. Rita	0.0746
Oficina. Sta. Catalina	0.0862
Medio	0.0771
<i>Taltal Railway Co. Ltd.</i>	
Medio	0.0462
Ferrocarril de Junín	
Empresa salitrera 1	0.0823
Empresa salitrera 2	0.0751
Empresa salitrera 3	0.0771
Ferrocarril de Agua Santa	
Medio	0.0803
<i>Anglo Chilian Nitrate and Railway Co.</i>	
Medio	0.0530
Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Co. (FCAB)	
Oficinas 16 000 a 22 000 ton/año	0.0467
Ferrocarril de Aguas Blancas	
Medio	0.0546

Fuente: propia, a base de: de varios documentos básicos, incluidos: Gandarillas y Ghigliotto, 1908; Huidobro, 1939.

²¹ Los costos por ton-km de los ferrocarriles de Tarapacá habrían sido superiores a los del FCAB, a lo menos, por factores como las mayores pendientes enfrentadas por los primeros, y el hecho de que contaba el FCAB con una fuente propia de agua, de un embalse en el sector de San Pedro.

Las tarifas del Ferrocarril de Agua Santa seguían siendo altas en 1927, véase el cuadro 6. No tenía opción a cobrar caro, puesto que sus costos eran los más altos entre los ferrocarriles cubiertos por ese cuadro. Sin embargo, en ese último año, los precios cobrados por el FCS eran inferiores a los de varios otros ferrocarriles salitreros. Pudo cobrar valores reducidos, por sus costos también relativamente bajos, y le habría convenido hacerlo, con el fin de quitarles tráfico a sus competidores, y quizás tratar de eliminarlos del mercado.

CUADRO 6

LOS INGRESOS Y GASTOS, EN PESOS POR TON-KM,
DE LOS FERROCARRILES SALITREROS, 1927

<i>Ferrocarril</i>	<i>Ingreso por ton-km</i>	<i>Gastos por ton-km</i>
Ferrocarril de Junín	s/i	s/i
Ferrocarril de Agua Santa	0.36	0.32
FCS	0.26	0.20
<i>Anglo Chilean</i>	0.25	0.30
FCAB	0.19	0.12
Ferrocarril de Aguas Blancas	0.28	0.21
Ferrocarril de Taltal	0.28	0.18

Fuente: Ministerio de Fomento, *Los ferrocarriles de Chile*, Santiago, 1929.

La empresa del FCS siguió siendo bastante rentable hasta vísperas de la gran recesión de la economía, mundial y chilena, y del salitre, a partir de fines de 1929. Véanse los cuadros 7 y 8. La mejora en su desempeño económico a partir de 1927 se debió, a lo menos en parte, a las rebajas en los costos de tracción producto de la adquisición de una pequeña flota de enormes locomotoras de tipo *Beyer-Garratt*, compradas después del fracaso de un proyecto de electrificación, que la Empresa habría sido dispuesta a realizar a cambio de una unificación de los términos de las cuatro concesiones que poseía. [I. Thomson, *Nitrate Railways Beyer-Garratts: an unnecessary investment that paid off*, Locomotives International, Cornwall, Inglaterra, edición N° 64, nov/dic, 2002].

Sin embargo, la suerte de la Empresa sufrió un cambio total con el inicio del nuevo decenio, y en 1932 su déficit era muy grande. Véase el cuadro 8. Los superávit volvieron, transitoriamente, en 1934 y 1935, pero los días de oro se habían terminado para la *Nitrate Railways*. En las oficinas se había dejado de invertir, e inevitablemente iba a llegar el momento en que el salitre ya no se produjera en Tarapacá. Sin una industria salitrera, el FCS tendría nada de transportar.

El cambio de fortuna no se debió solamente a la recesión, sino también a la arribada en el mercado de un nuevo competidor, o sea, el Ferrocarril de Iquique a Pintados (FCIP). Este fue construido por cuenta directa del Estado, y tenía como objetivo romper el monopolio del FCS sobre, primero, las oficinas de los sectores del Salar de Bellavista y el Soronal y las ubicadas al norte de ese, y luego las de las

pampas Pissis y Nebraska. En la primera parte del decenio de 1930, cuando la producción de las plantas Shanks de la provincia de Tarapacá estaba en valores mínimos, el FCIP extendió ramales a oficinas como Peña Chica y Humberstone, en el corazón del territorio que antes había estado accesible solamente a través del FCS.

CUADRO 7

LOS INGRESOS DE LA *NITRATE RAILWAYS*, 1910 A 1927, EN LIBRAS ESTERLINAS (GBP)

<i>Año</i>	<i>Ingresos brutos</i>	<i>Ingresos netos</i>	<i>Coefficiente de explotación</i>
1910	GBP 665 672	GBP 339 945	s/i
1911	GBP 642 329	GBP 324 285	s/i
1912	GBP 685 326	GBP 349 258	s/i
1913	GBP 724 048	GBP 372 829	s/i
1914	GBP 559 569	GBP 263 237	s/i
1915	GBP 394 786	GBP 199 355	s/i
1916	GBP 704 025	GBP 352 287	s/i
1917	GBP 794 651	GBP 286 054	s/i
1918	GBP 841 197	GBP 152 395	s/i
1919	GBP 485 143	GBP 95 790	s/i
1920	GBP 1 009 940	GBP 250 777	s/i
1921	GBP 498 407	GBP 15 494	s/i
1922	GBP 492 146	GBP 116 652	s/i
1923	GBP 769 167	GBP 305 431	s/i
1924	GBP 1 001 276	GBP 407 761	s/i
1925	GBP 1 010 610	GBP 291 877	0.88
1926	GBP 700 466	GBP 140 242	0.92
1927	GBP 698 539	GBP 233 017	0.80

Fuente: R. King, *Railways of South América*, tomo III, Depto. de Comercio de los Estados Unidos, Washington, D.C., 1930.

En 1931, se paralizaron los ferrocarriles de Junín y Agua Santa, que habían sido los competidores tradicionales del FCS, y ninguno de ellos jamás volvió a funcionar. Sin embargo, la llegada al escenario, paulatinamente, a partir de 1928, del FCIP, trajo una nueva competencia. Eso significó, efectivamente, que el FCS había dejado de tener que disputar con otros ferrocarriles los tráficos generados por una serie de oficinas ubicadas desde Huara al norte, pero ahora tuvo que pelear para retener los producidos por otras, situadas desde Huara al sur.

La competencia con los ferrocarriles de Junín y Agua Santa había sido de iguales, en el sentido de que todas las empresas involucradas en la contienda eran privadas; sin embargo, el nuevo entrante, o sea el FCIP, no solamente pertenecía al sector gubernamental sino había sido creada específicamente para romper el agarre monopolístico del FCS sobre esas últimas oficinas. Si el FCIP hubiera practicado un *dumping* abierto de sus servicios de transporte, el FCS seguramente habría podido llevar el caso a las cortes de justicia, pero entre el negro del *dumping* abierto y el

blanco de la justa competencia hay una continuidad de tonos de gris, los que eran especialmente difíciles de distinguir a principios del decenio de 1930, cuando casi todas las empresas ferroviarias del país perdían dinero. Huidobro comentó que “en esta lucha por el tráfico, las ventajas están de parte del Ferrocarril Fiscal, pues su capital es menor y no está obligado a rentarlo, no tiene gastos de Directorio en el extranjero, no paga contribuciones y, gracias al mejor perfil de sus líneas, puede hacer una explotación a menor costo”. [C. Huidobro, *Política Ferroviaria Nacional*, Ministerio de Fomento, Santiago, 1939].

CUADRO 8

LOS INGRESOS, GASTOS Y COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN
DE LA *NITRATE RAILWAYS*, 1928 A 1937, EN PESOS CHILENOS (CLP)

<i>Año</i>	<i>Entradas</i>	<i>Gastos</i>	<i>Coefficiente de explotación</i>
1928	CLP 36 207 436	CLP 29 284 051	0.80
1929	CLP 32 545 543	CLP 27 505 235	0.84
1930	CLP 17 071 485	CLP 16 129 367	0.94
1931	CLP 5 440 866	CLP 7 047 527	1.29
1932	CLP 2 176 437	CLP 5 343 073	2.45
1933	CLP 7 966 408	CLP 9 310 791	1.17
1934	CLP 12 748 858	CLP 12 369 973	0.97
1935	CLP 16 431 764	CLP 13 745 845	0.83
1936	CLP 11 463 988	CLP 12 374 670	1.11
1937	CLP 14 664 403	CLP 16 899 179	1.15

Fuente: C. Huidobro, *Nuestros Ferrocarriles*, Ministerio de Fomento, Santiago, 1939.

Aunque el FCIP cobraba fletes menores –véase el cuadro 9– a lo largo del decenio de 1930, el FCS seguía transportando más que el FCIP, pero la diferencia entre los dos tendió a achicarse.

6. EL FIN DE LA *NITRATE RAILWAYS*

La competencia entre el FCS y el FCIP continuó hasta el 21 de septiembre de 1950, momento en que las operaciones de ese primero fueron fusionadas con las del FCIP, el que ya había sido anexado por Ferrocarriles del Estado (EFE) en 1943²². Antes de la estatización del FCS, había vencido ya la primera de las concesiones de los hermanos Montero, el 27 de julio de 1936. Los bienes correspondientes a esa concesión, del tramo de Iquique a La Noria, fueron traspasados al FCIP, pero en la práctica el FCS seguía operándolo, pagando peaje al FCIP, creando de esa manera una situación inusual, en que dos ferrocarriles competían entre sí, a pesar de que una parte de los bienes ocupados, mediante la modalidad de arriendo, por uno de ellos, eran de propiedad del otro. El vencimiento de la segunda y la

²² La fecha oficial de la anexación del FCS por EFE fue el 21 de septiembre de 1951. Sin embargo, la incorporación efectiva había ocurrido un año antes.

tercera de las concesiones ocurrió en fechas posteriores a 1950, y su significación era meramente formal, puesto que en esos momentos el FCS ya era de propiedad del gobierno.



Figura 2: a partir de 1926, entraron a la flota de la Nitrate Railways seis gigantescas locomotoras de tipo *Beyer-Garratt*, cuyo poder inmenso no se necesitó después del brusco decaimiento de la industria salitrera de Tarapacá, ocurrida en 1930. [Fotografía: empresa *Beyer, Peacock Co. Ltd.*; colección de Ian Thomson].

CUADRO 9

TARIFAS POR TONELADA DE LA EMPRESA *NITRATE RAILWAYS* Y DEL FERROCARRIL DE IQUIQUE A PINTADOS, 1938, EN PESOS CHILENOS (CLP)

<i>Empresa Producto</i>	<i>Salitre</i>	<i>Carbón</i>	<i>Petróleo</i>
<i>The Nitrate Railways Co. Ltd.</i>	CLP 30	CLP 40	CLP 60
Ferrocarril Iquique a Pintados	CLP 25	CLP 35	CLP 50

Nota: no es claro a qué tramo se refiere la fuente de ese cuadro, aunque uno supone que se trata de los precios cobrados entre el puerto de Iquique y oficinas representativas. Fuente: C. Huidobro, *Política Ferroviaria Nacional*, Ministerio de Fomento, Santiago, 1939.

Hasta vísperas de la estatización, la competencia entre los dos ferrocarriles aún pudo producir variaciones violentas en el tráfico de los dos. [I. Thomson, *op. cit.*, 2003]. A modo de ejemplo, el FCIP llevó 25.12 millones de ton-km en 1947, y 17.35 millones en 1948, atendiendo las oficinas Humberstone, Peña Chica, Mapocho, Braç (Victoria) y Prosperidad, pero en 1949 bajó su tráfico a solo 4.23 millo-

nes de ton-km, generadas por solo dos oficinas, la Victoria y la Prosperidad, a raíz de que la Compañía de Salitres había redirigido su tráfico al FCS²³.

EFE se demoró en racionalizar las redes adquiridas del FCIP y del FCS. Durante la década de 1950 prefirió dirigir el tráfico, cuyos volúmenes eran cada vez más reducidos, a través las vías de trocha más ancha del FCS; posteriormente optó a favor de la trocha métrica del FCIP. La última oficina de Tarapacá, la Victoria, que dejó de producir en 1979, tenía conexiones tanto al FCIP como a la línea sur del FCS. Su último oro blanco fue enviado al puerto de Iquique por la ruta del FCS, cuyos rieles habían sido angostados, a la trocha métrica del FCIP.

7. CONCLUSIONES

La construcción del primer ferrocarril salitrero, inaugurado bajo jurisdicción peruana en 1871, fue una condición necesaria para una importante expansión en la exportación del salitre tarapaquense, cuyas perspectivas empezaron a brillar, mientras que se apagaban las del guano, que había sido el impulso principal de la economía peruana en el período anterior. Sin embargo, no era negocio seguro invertir en ferrocarriles en la todavía emergente pampa salitrera, y para asegurar su construcción el gobierno peruano ofreció derechos exclusivos a los concesionarios.

Referente a los ferrocarriles salitreros, el gobierno chileno asumió los compromisos del anterior régimen peruano, una vez finalizada la Guerra del Pacífico. Sin embargo, surgieron presiones cada vez más fuertes para derogar los derechos exclusivos incorporadas en las primeras concesiones ferroviarias, provenientes tanto de los intereses salitreros, que deseaban una mayor oferta de servicios de transporte, como del sector político, desde donde se observaba con cada vez más descontento la creciente presencia de ciudadanos británicos en la industria salitrera y, en particular, el ascendiente poder del señor John Thomas North. La empresa *Nitrate Railways*, que había sido formada en Londres en 1882, poseía la mayor parte de las concesiones ferroviarias otorgadas por el retrocediente gobierno peruano, y sus directores presentaron una oposición hábil a esas presiones, pero finalmente, en 1889, tuvieron que ceder.

Entre 1892 y 1894, comenzaron a competir en un mercado que había sido propio de la *Nitrate Railways*, los ferrocarriles de Junín y Agua Santa. Su entrada sirvió para rebajar, desde alrededor de 98% a un 60%, la fracción del salitre de Tarapacá transportado por la *Nitrate Railways*, la que se vio obligada a rebajar sus fletes. En vísperas del inicio de la nueva competencia, las tarifas de esa empresa eran mayores, entre un 60% y un 100%, que las que pretendían cobrar los nuevos ferrocarriles, pero una vez que estos empezasen a prestar servicios, bajaron las primeras de modo que los valores recaudados, por ton-km, por las tres empresas

²³ Las oficinas de Tarapacá que, en esa época, seguían produciendo salitre, eran la Prosperidad, la Humberstone, la Peña Chica, la Victoria (Brac), la Iris, la San Enrique, la Santa Rosa, la Mapocho, la Keryma y la Alianza, algunas en una escala muy baja, posiblemente mediante la liquidación de inventarios físicos acumulados con anterioridad.

eran muy parecidos. La distancia a puerto, para muchas oficinas situadas al norte de Huara, era inferior a través del Ferrocarril de Agua Santa, y en menor grado por el de Junín, que mediante la *Nitrate Railways*, pero los costos por ton-km de esta eran inferiores. La Empresa parece haber negociado fletes por separado con las diferentes compañías salitreras, cobrándoles valores menores a las que tenían también conexiones con los ferrocarriles de Junín o Agua Santa, y a las oficinas encontradas en una situación financiera precaria.

La *Nitrate Railways* logró escapar con vida de la aguda recesión económica y salitrera de principios del decenio de 1930, pero en esa se hundieron los ferrocarriles de Junín y Agua Santa. El tamaño del mercado se había reducido, pero la empresa ferroviaria británica se había liberado de sus competidores tradicionales. Sin embargo, justo en vísperas de la recesión, se había inaugurado el Ferrocarril de Iquique a Pintados, promovido por el Estado, precisamente para romper el poder monopólico de la *Nitrate Railways* sobre las oficinas ubicadas desde Huara al sur. Suele no constituir un buen negocio competir con una empresa estatal en un mercado en decaimiento, pero la *Nitrate Railways* consiguió sobrevivir como empresa independiente durante otros 20 años.

La *Nitrate Railways*, y sus antecesores, se portó de una manera monopólica, cada vez que pudo, pidiendo tarifas superiores a los costos reales de proporcionar los servicios ofrecidos. Sin embargo, aunque cobrara tarifas altas, estas eran inferiores a las solicitadas por antiguos dueños de carretas arrastradas por mulas y, en ese sentido, la *Nitrate Railways* contribuyó mucho más que restó de la industria salitrera

8. AGRADECIMIENTOS, DEFINICIÓN DE SIGLAS

Se agradece la cooperación de: (i) Biblioteca Nacional, Santiago; (ii) Librería El Cid, Santiago; (iii) Librería El Virrey, Lima; (iv) Museo Ferroviario Nacional, York; (v) Biblioteca de la CEPAL, Santiago, (vi) Albumdesierto, Santiago, y el Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago.

Por razones de claridad, para referirse a la libra esterlina y el peso chileno, se ocupan las siglas GBP y CLP, respectivamente.

Fecha de recepción: diciembre de 2004.

Fecha de publicación: junio de 2005.

