

LOS FERROCARRILES SALITREROS COMO FACTOR DE DESARROLLO TEMPRANO ENTARAPACÁ (1858-1873)

Carlos Donoso Rojas
Universidad Andrés Bello
cdonoso@unab.cl

Resumen

Durante casi 85 años la historia económica de la provincia de Tarapacá estuvo determinada por la influencia casi absoluta de *The Nitrate Railways Company Limited*. Sin ejercer un monopolio en derecho, en la práctica llegó a controlar gran parte del tráfico del mineral, con cierta complicidad de las autoridades regionales y nacionales. Esto determinó un estado de dependencia que, visto en perspectiva, restó dinamismo a una industria sometida continuamente a los rigores de una demanda tan fluctuante como su precio.

Inaugurada oficialmente en 1868, *The Nitrate Railways* fue la culminación de una serie de proyectos frustrados tendientes a controlar el transporte del salitre, un negocio muy atractivo considerando la creciente demanda mundial. Aunque su concreción fue, efectivamente, un plus para la industria, el real legado de la vía se encuentra en las consecuencias marginales de su implementación. En ese sentido, el ferrocarril marca un punto de inflexión en el crecimiento demográfico de Tarapacá y en la acelerada diversificación de actividades productivas.

Palabras clave: salitre, ferrocarril, Tarapacá, monopolio.

THE NITRATE RAILWAYS AS AN EARLY DEVELOPMENT FACTOR INTARAPACA (1858-1873)

Abstract

For nearly 85 years the economic history of the province of Tarapaca was determined by near-absolute influence of *The Nitrate Railways Company Limited*. Without being a monopoly in law, in practice came to control much of the mineral traffic, with some complicity on the regional and national authorities. This led to a dependency condition that, seen in perspective, dismissed dynamism to an industry exposed to the rigors of a fluctuating demand as their price.

Officially opened in 1868, *The Nitrate Railways* was the culmina-

tion of a series of unsuccessful projects aimed at controlling the transport of nitrate, a very attractive considering the increasing global demand. Although its specificity was indeed a plus for the industry, the real legacy of the road is in the marginal impact of its implementation. In that sense, the railroad marked a turning point in population growth of Tarapaca and the accelerated diversification of productive activities.

Keywords: nitrate, railway, Tarapaca, monopoly.

INTRODUCCIÓN

El 30 de agosto de 1951, por medio de una escueta carta dirigida al Intendente de Tarapacá, el gerente de la Nitrate Railways Company informó al gobierno la decisión de los accionistas de concluir definitivamente las operaciones comerciales del ferrocarril¹.

El fin de la compañía no fue repentino ni inesperado. El anuncio, de hecho, marcó el fin de un proceso iniciado con la decadencia de la industria salitrera, a inicios de la década de 1920, coincidente con el fin de la concesión, en 1936, cuando el gobierno inició la gradual expropiación de sus bienes. El término de operaciones no pasó de ser un formalismo considerando que, en 1951, *The Nitrate Railways* no poseía más bienes que dos oficinas comerciales en Iquique y material en desuso².

El ocaso de la compañía contrastaba con un pasado de esplendor gracias al apogeo exportador del salitre, cuyo dinamismo se vincula, precisamente, al comienzo del servicio ferroviario en Tarapacá, y que antecede la formación legal de la Compañía, en 1872. La consolidación del monopolio de transporte del mineral, por medio de la cesión de diversos privilegios exclusivos, transformó a *The Nitrate Railways* en un conglomerado influyente, tanto como para sortear el cambio de soberanía de Tarapacá sin alterar mayormente sus operaciones, logrando incluso, un inédito reconocimiento de jurisprudencia extranjera en territorio nacional.

¹ Académico del Departamento de Humanidades de la Universidad Andrés Bello. Este trabajo se ha realizado en el marco de la ejecución del proyecto FONDECYT N° 11090195, del cual el autor es investigador responsable.

Archivo de la Intendencia de Tarapacá (en adelante AIT). Volumen 12, 1951, *Cartas varias* s.f. 399.30 de agosto de 1951.

² *El Tarapacá* (Iquique) (en adelante ET), 23 de junio de 1953.

Aunque la exclusividad fue finalmente impugnada, su condición de monopolio natural le permitió mantener e incluso incrementar, beneficios que excluían toda posibilidad de competencia a nuevas inversiones. A excepción del Ferrocarril de Junín y el de la Compañía de Salitre y Ferrocarril de Agua Santa, pocos industriales o sociedades dispusieron de recursos para trazar sus propias vías. Hasta el inicio de las obras del ferrocarril estatal desde Iquique hasta Pintados, en 1912, casi todas las solicitudes de construcción de vías privadas o comerciales se truncaron, fundamentalmente por tratarse de inversiones riesgosas, o por presiones judiciales de la propia compañía³.

Con una competencia restringida y una fiscalización tarifaria de parte del gobierno en constante entredicho, *The Nitrate Railways* mantuvo un poder incontrarrestable en el ciclo de mayor apogeo exportador. En 1884, 17 salitreras conectadas a la red ferroviaria central producían el 85 por ciento del mineral producido y exportado. En 1901, sólo una oficina seguía utilizando el tradicional sistema de recuas⁴.

La importancia estratégica de *The Nitrate Railways* ha creado el supuesto que la historia de los ferrocarriles en Tarapacá se inicia con la creación de esta compañía y, particularmente, con el rol jugado en su desarrollo por John Thomas North, quizá el más referido paradigma de la intervención británica en la industria salitrera⁵. El influjo de North, amplificado o no, en el desarrollo institucional de la compañía ferroviaria, ha hecho perder de vista que los antecedentes del sistema ferroviario surgen a partir de la iniciativa de actores regionales, de cuyos privilegios consecuentes *The Nitrate Railways* fue heredera.

³ El 8 de enero de 1884 el gobierno dictó un decreto negando toda solicitud para construir nuevas vías en la provincia. Silva Vargas, Fernando. "Los ferrocarriles salitreros durante el gobierno de Domingo Santa María", *Estudios de historia de las Instituciones Políticas y Sociales*. Santiago. Editorial Jurídica. 1967. p. 63. Sobre la presiones de la Compañía ante la competencia, ver también Aldunate, S. *Artículo de incompetencia introducido en el juicio promovido ante la Exma. Corte Suprema por la Nitrate Railways Company Limited contra los concesionarios del Ferrocarril de Huala sobre subsistencia de los privilegios concedidos por el gobierno del Perú a Montero Hermanos*. Santiago. Imprenta y Encuadernación del Comercio, 1895; y Gallardo Nieto, Galvarino. *Ferrocarriles salitreros de Tarapacá: artículos en defensa de la concesión del ferrocarril y caleta de Chucumata, hecha a la Casa Gibbs y Cía*. Santiago. Imprenta Universitaria, 1911.

⁴ Donoso Rojas, Carlos. "Ferrocarriles del desierto". Núñez, Lautaro (editor). *Patrimonio cultural de la provincia de Iquique*. Santiago, Corporación de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, 2002, p. 335.

⁵ Al respecto véase a Rippey, J. Fred. "Economic Enterprises of the 'Nitrate King' and his associates in Chile", *The Pacific Historical Review*. Vol. 17. N° 4. 1948 pp. 457-465, y Brown, Joseph R. "The Chilean Nitrate Railways Controversy". *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 38. N° 4 1958 pp. 465-481.

El desarrollo ferroviario, a su vez, no fue fruto del emprendimiento espontáneo, sino consecuencia de la aplicación en Tarapacá, a partir de la década de 1840, de activas políticas fiscales de fomento a la producción salitrera. Éstas se basaron en estímulos a la inmigración y en la liberalización gradual de la actividad portuaria de Iquique, iniciada a inicios de 1850 con la autorización para internar determinados productos hasta entonces condicionados por su condición de Puerto Menor, consolidada con la promulgación de la ley que, en 1855, le elevó su categoría a Mayor.

La normativa liberó al comercio de trámites forzados en Arica, del cual dependía la actividad portuaria de Arica, reduciendo los costos de internación a los productos provenientes de Chile, transformado desde entonces en su principal proveedor. El reconocimiento como Puerto Mayor ratificó también, formalmente, una situación que, en virtud a decretos de excepción y tolerancia de los funcionarios de aduana, había convertido a Iquique en un activo núcleo comercial⁶.

El dinamismo adquirido por Tarapacá en el cambio de siglo, le convirtió en una plaza atractiva, con un continuo flujo de capitales, que abrió nuevos mercados y estimuló reformas en los sistemas de transporte, hasta entonces limitado al uso de animales de porteo. El nuevo status de Tarapacá, a partir de 1855, incrementó una relación de dependencia económica de centros de abastecimiento como consecuencia más de sus condiciones geográficas excepcionales que de su condición periférica con respecto a núcleos políticos y financieros.

TARAPACÁ EN LA VÍSPERA DEL FERROCARRIL

Desde tiempos coloniales, el dinamismo alcanzado por la industria salitrera se vio condicionado por la deficiente infraestructura vial entre los centros de producción y los puntos de embarque. A ello se sumaba las dificultades geográficas, derivadas del marcado desnivel entre planicies interiores y farrellón costero. En 1840 un viaje entre Pisagua y Negreiros, distante a no más de cuarenta kilómetros, demoraba un día completo, más o menos lo mismo que tardaba un mensajero entre Iquique y la capital de la provincia, poco antes de la ocupación chilena⁷.

El problema se agravaba considerando que el centro político de Tarapacá estu-

⁶ Véase nuestro trabajo "El mito del Puerto Mayor". *Revista de Ciencias Sociales*. N° 15. 2005. pp. 90-115.

⁷ Archivo General de la Nación del Perú. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda (en adelante AGPN). *Expedientes particulares*. Vol. 21. Doc. 251. s.f. 25 de febrero de 1840; Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1876 el Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas sobre los diversos despachos de su ramo. Lima. Imprenta de "El Comercio". 1876. p. 192.

vo, hasta 1874, radicado en el pueblo del mismo nombre, equidistante a 130 kilómetros de Iquique y Pisagua. Esto implicaba un retardo en la tramitación de asuntos públicos, solucionado en parte por la creciente autonomía administrativa otorgada a Iquique en materias de gestión municipal y, principalmente, de control aduanero.

El virtual aislamiento de los asentamientos costeros condicionó la estabilidad de la industria, sea por dificultades de suministro producto de la falta de vías expeditas de comunicación con el interior, como por la escasa asistencialidad fiscal de la naciente república peruana. En 1848 *El Peruano* describía a Tarapacá como una provincia despoblada, sin capitales y desprovista de todo medio de subsistencia, y en la cual la exportación de salitre apenas ofrecía mantener a sus habitantes "en su pobre existencia". Esta visión era avalada por otros relatos, pese a que, como apuntaría Heraclio Bonilla, los despachos del nitrato eran ya significativos en esos años, equivaliendo a una tercera parte de lo producido en libras esterlinas por el guano⁸.

La creciente importancia de Tarapacá para la economía peruana quedó en evidencia al convertirse, por esos años, en escenario de revoluciones armadas. Entre 1856 y 1867 al menos ocho rebeliones contra el gobierno se desarrollaron en la provincia. La usurpación de los fondos públicos y la exigencia de pago de contribuciones extraordinarias, sumado al reclutamiento forzoso de obreros salitreros, provocaba paralización de las actividades, limitando la exportación a los excedentes acumulados. En 1858, la ocupación de Iquique por el general Manuel Vivanco, durante cuatro meses, ocasionó graves inconvenientes a la actividad económica regional, al cerrarse el puerto producto del bloqueo de las fuerzas de gobierno. A comienzos de ese año, de un total de 226 paradas en la provincia, estaban operando solamente cincuenta y cinco⁹.

La suspensión de la actividad portuaria se constituyó en un riesgo fundamental para una sociedad, como la tarapaqueña, que se abastecía íntegramente por esa vía de insumos esenciales. Esto condicionó la continuidad de la industria salitrera, tanto por las restricciones derivadas a las trabas a la exportación como por la internación de forraje, quizá la importación más relevante de la actividad salitrera durante el ciclo pre-ferroviario.

⁸ *El Peruano. Diario Oficial del Perú* (en adelante EP), 10 de septiembre de 1848; Bonilla, Heraclio. *Un siglo a la deriva. Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra*. Lima. Instituto de Estudios Peruanos. 1980. pp. 33.

⁹ C.B. *El Ferrocarril de Iquique. Observaciones jenerales sobre los beneficios resultados que esta empresa producirá a favor de la industria salitrera y minera de la provincia de Tarapacá con algunas indicaciones sobre el mejor sistema de fomento que puede emplearse para asegurar su pronta realización*. Lima. Tipografía del Comercio de José M. Manterola. 1860. p. 13.

En octubre de 1851, una expedición científica estadounidense, al mando del Almirante J. M. Gilliss, observó asertivamente las condiciones en el puerto, tanto por las asombrosas condiciones de sobrevivencia de una población enfrentada a una absoluta carestía de alimentos como por la precariedad en la que se desarrollaba el proceso exportador del salitre. Gilliss resaltó particularmente la lamentable situación en que se encontraban los animales de porteo, quienes cubrían la ruta desde y hacia Iquique con el interior en apenas tres días, tiempo en el cual no eran alimentadas ni surtidas de agua. En su desesperación al llegar al puerto, los animales se arrojaban al mar, a juicio del oficial, "para aliviar su angustia de la sed por la absorción de la humedad por los poros de la piel"¹⁰.

La alta mortalidad de las bestias no sólo se constituía en una señal evidente del desabastecimiento de la aldea, sino también explica las altas tarifas cobradas por arrieros para el traslado del nitrato hasta Iquique, aumentando el precio final y restringiendo las exportaciones. En 1859, el precio del quintal de salitre al momento de embarcarse, era de 19½ reales (siete más que el año previo), monto del cual un ochenta por ciento correspondía a costos de transporte, habilitación de arrieros y alimento de los animales, entre otros gastos¹¹.

La estabilidad de la industria salitrera, hasta la inauguración del servicio ferroviario, dependió de factores logísticos que determinaron un equilibrio precario e inestable y de factores externos como el alto costo de la vida y las presiones tributarias. En 1860, Jorge Hilliger, uno de los más destacados comerciantes salitreros asentados en la ciudad, lamentaba que uno de los mayores obstáculos para el desarrollo de la industria local fueran las altas contribuciones a pagar por productos de primera necesidad, tales como harina, galletas, arroz y azúcar. Igualmente elevados eran los gravámenes pagados por las herramientas para la fabricación del salitre, como barretas, bateas, palas y cacerolas¹².

Un segundo punto de importancia derivado del nuevo status portuario radicaba en la excesiva concentración del comercio. En 1859, el 97,98 por ciento de las exportaciones de salitre estaba en manos de grandes casas comerciales, las que, debido a los mecanismos de intercambio utilizados por entonces, mono-

¹⁰ Witt, Heinrich. *Diario, 1824-1890. Un testimonio personal sobre el Perú del siglo XIX*, volumen II (1843-1847). Lima. Editorial Mass Comunicación. 1992. p. 11.

¹¹ *El Mercurio de Tarapacá* (en adelante EMT), 17 de diciembre de 1861; C.B., *El Ferrocarril de Iquique*, p. 13. Ian Thomson señala que, iniciadas las operaciones del ferrocarril, a mediados de los años setenta, el transporte del salitre por medio de carretas representaba entre 35 y 40 por ciento del precio convenido por el mineral (FOB). Ver Thomson, Ian. "La Nitrate Railways Co. Ltd.: la pérdida de sus derechos exclusivos en el mercado del transporte de salitre y su respuesta a ella", *Historia*. N° 30. Vol. I. 2005. pp. 86-87.

¹² *El Comercio* (Lima), 2 de abril de 1860.

polizaban las importaciones y la distribución, situación que a la larga se transformaba en un nuevo factor que explicaba el alto valor de los productos. Del total de casas comerciales establecidas, las de Fernando Corssen, Antonio Rosas, Federico Freraut y Carlos Lafrentz controlaban en conjunto el 52,7 por ciento de los envíos de salitre¹³.

El frágil modelo de intercambio comercial creó una dinámica mercantil peculiar. De acuerdo al Padroncillo de Contribuyentes para 1864, de los 62.550 soles declarados como utilidades por el comercio local, las declaradas por los quince principales comerciantes correspondieron al 65,7 por ciento del total. Los cuatro principales, Jorge Smith, Fernando Corssen, Pedro Bargmann y Federico Freraut, sumaban 19 mil soles, casi un tercio del total. En cambio, pulperos y fonderos, que correspondían a 52 de los 91 inscritos, tenían ingresos por 12.250 soles, equivalentes al 19,58 por ciento. Tomando valores per cápita, estos últimos percibían 235,58 soles, mientras el alto comercio 1.490,32¹⁴.

Peor aún resultaba la suerte del pequeño industrial salitrero, que se veía obligado a vender su producción en las casas comerciales, al precio y condiciones que estas le impusieran. En noviembre de ese año, el industrial Manuel Pereyra contrajo una deuda de 1.147 pesos con Pedro Bargmann, monto del cual recibió inicialmente sólo cuatrocientos en víveres. A cambio, Pereyra remesaría todo el salitre que elaborase en la parada que tenía en Yungay, abonando en su cuenta al precio corriente y en las condiciones de la plaza, recibiendo a cambio todo el carbón y víveres que necesitase. Pereyra, a su vez, se comprometía no despachar su salitre ni comprar víveres ni carbón en otra casa de Iquique. En caso de hacerlo, Bargmann haría exigible la deuda al día. Para garantizar el acuerdo, el industrial hipotecó su casa en Pica, sus útiles de trabajo en Yungay, además de todos los animales usados en el arrieraje¹⁵.

En un mercado lleno de intermediarios, la capacidad productiva se fundamentó más bien en la necesidad de sobrevivencia que en las expectativas que generaba el negocio. Por un lado, estaba la presión del Estado por recaudar los derechos correspondientes. Por otro, el industrial que preveía un aumento de sus ingresos, no en la obtención de un mejor precio de venta, sino en el incremento de éstos por la mayor colocación del nitrato en el mercado.

¹³ Juan Williamson, *Observaciones sobre la industria de la provincia de Tarapacá*. Lima. Imprenta por J. M. Manterola, 1859. p. 107.

¹⁴ Fondo de la Prefectura de Tarapacá (en adelante FT). Vol. 75. s.f. 23 de abril de 1864.

¹⁵ Archivo Notarial de Iquique (en adelante ANI). Vol.2. f. 51. 12 de noviembre de 1867.

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

Enfrentados a la necesidad de establecer medios de comunicación que garantizaran el tráfico regular, permitiendo reducir los costos en las materias esenciales, a fines de los años cincuenta surgieron las primeras propuestas para establecer sistemas de transporte que limitasen la dependencia de la tracción animal. En 1857, Jorge Smith comenzó a bajar el salitre desde La Noria a través de un andarivel hasta el sector de El Molle, al sur de Iquique. El proyecto se truncó al poco tiempo, más por la incapacidad financiera del industrial que por fallas técnicas del sistema¹⁶.

Más que las distancias, la principal traba a la innovación en medios de transporte fue la configuración de la cordillera de la Costa en la provincia, caracterizada por su altura relativa y, principalmente, por su pronunciada pendiente. Con motivo del inicio de los trabajos de construcción del ferrocarril entre Tacna y Arica, en 1852, una autoridad regional planteó al gobierno aprovechar la presencia de ingenieros en la zona, para proyectar un ferrocarril desde Iquique al interior. Aunque no sabemos si la visita se hizo efectiva, una nota posterior señalaba la dificultad técnica de su tendido, considerando la gradiente de los cerros que rodeaban al puerto. Un par de años después, un proyecto para instalar “carros de sangre” desde el interior, conectado directamente a un terminal portuario, autorizado por el gobierno, no llegó a concretarse¹⁷.

El primer prospecto para tender una vía desde Iquique hasta La Noria, avalado por un estudio técnico, fue presentado en 1858 por el comerciante Carlos Basadre. Este habría seguido las sugerencias de un ingeniero norteamericano, Federico Blume, que trabajó en el trazado del ferrocarril Valparaíso-Santiago. Blume observó condiciones geográficas similares en Estados Unidos, en donde se había demostrado que el diseño de líneas en zigzag era la fórmula recomendable para superar el escollo que significaban las cuestas pronunciadas. Visto así, la complejidad de construcción del ferrocarril pasaba únicamente por el trabajo de rebanar las faldas de algunos cerros por 14 o 15 millas, y a hacer ligeros terraplenes y cortes en la parte llana¹⁸.

El ferrocarril de Basadre era de bajo costo considerando los beneficios económicos que podía reportar, en especial tomando en cuenta el elevado valor del

¹⁶ Óscar Bermúdez, *Historia del salitre: desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico*. Santiago. Ediciones de la Universidad de Chile. 1963. p. 145; Thomas O'Brien, *The nitrate industry and Chile's crucial transition: 1870-1891*. New York. New York University Press. 1982. p. 15.

¹⁷ EP, 25 de mayo de 1852.

¹⁸ C.B., *El Ferrocarril de Iquique*. pp. 15-17.

transporte animal. El comerciante calculó el costo de \$38.462 por milla, lo que daba un valor total de 1.461.556 pesos. La tarifa de transporte sugerida era de 1½ centavos por milla, cifra que, de acuerdo a sus cálculos, se traducía en el pago de sólo 57 centavos por cada quintal movilizado. Considerando que el tráfico global de salitre y mercaderías entre Iquique y La Noria fue de 1.266.749 quintales durante año 1859, el producto bruto anual del ferrocarril podía superar los 722 mil pesos.

Las expectativas del negocio no sólo beneficiarían a quienes invirtieran sus capitales en él. Considerando que en 1859 se exportaron, sólo por Iquique, 831.740 quintales de salitre, a un precio promedio de flete de ocho reales por parte de los arrieros, el monto anual pagado por los comerciantes ascendió a 1.158.029 pesos, cifra superior al costo tentativo de bajarlos por el ferrocarril apenas superior a medio millón de pesos. La reducción en el valor del transporte permitiría, además, aminorar el valor final del salitre vendido, lo que, en teoría, aumentaba de la demanda e incrementaba de las exportaciones. Por otra parte, con el establecimiento del ferrocarril se reducía, al menos en dos tercios, el número de animales de carga, disminuyendo también proporcionalmente la importación de forraje desde Chile, lo que significaría un ahorro a los industriales que disponían del servicio, de más de 600 mil pesos al año¹⁹.

El proyecto de Basadre derivó, a José María Costas y Federico Pezet, quienes, de algún modo no precisado, adquirieron los derechos del proyecto. Ambos eran miembros de prominentes familias limeñas, con vínculos de parentesco con destacados militares y políticos de la época. Posiblemente gracias a esos contactos, el 1 de noviembre de 1860 obtuvieron del gobierno el privilegio exclusivo para establecer carros impulsados por "máquinas de locomoción" entre Iquique y las salitreras del distrito de La Noria, basándose en las normativas técnicas sugeridas por Basadre en su prospecto.

La extensión ferroviaria incluía todas aquellas que estuviesen comprendidas en un radio de tres leguas, debiendo iniciar las obras dentro de un plazo máximo de veinte meses, quedando concluidas, a más tardar, en cuarenta. El privilegio exclusivo duraba 25 años, involucrando el transporte de personas y mercaderías. Concluido dicho plazo, la empresa conservaría la propiedad del camino por 74 años más, tiempo en el cual los útiles y enseres pasarían a propiedad del Estado. El gobierno concedía a la sociedad, por esos 99 años, el uso de terrenos del Estado necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes. A cambio, Costas y Pezet no podrían ocuparse de la explotación y comercio de salitres, de forma directa o a través de intermediarios.

La instalación de la línea férrea debía cumplir una serie de especificaciones

¹⁹ Ibíd, p. 20.

técnicas: los rieles debían pesar, al menos, sesenta libras por cada yarda lineal. Los durmientes serían de roble o de otra madera de igual solidez y duración, teniendo al menos siete pies ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso. Para su instalación, la empresa estaba autorizada para emplear sus propios peones, quienes quedarían eximidos del servicio militar y del pago de contribuciones, lo que les daba un status especial en relación al resto de la masa laboral de la provincia. El gobierno fiscalizaría la realización de las obras por medio de envío periódico de ingenieros de reconocimiento.

Los empresarios, por su parte, podrían extender ramales desde cualquier punto de la vía principal, así como construir en el puerto de Iquique un muelle que correspondería al término del ferrocarril. En caso que lo estimasen necesario, Costas y Pezet podían transferir, parcial o completamente sus derechos, formar una compañía por acciones o disponer de su propiedad como creyesen conveniente. Por último, el contrato establecía que los empresarios tendrían derecho de preferencia para extender las vías férreas hacia las caletas de Mejillones, Pisagua o cualquiera otra desde sus respectivas salitreras²⁰.

Pese a los beneficios otorgados, la ley careció de un elemento que, a juicio de los socios resultaba fundamental: la garantía del gobierno al capital de 1.500.000 de pesos, a un mínimo de seis por ciento de interés líquido. Al promulgar la ley, la autoridad dejó en claro su intención de no intervenir en el financiamiento, argumentando que “no convenía al Estado garantizar los productos de dicho camino,” por tratarse de una actividad de lucro privado. En mayo de 1861, el ministro del Interior, Manuel Morales, fundamentó el rechazo del gobierno, señalando que, si para el establecimiento de ferrocarriles en Perú era preciso avalar a las empresas el interés sobre los capitales, las rentas nacionales corrían el riesgo de convertirse en un instrumento a favor de especuladores:

Ese tiempo no sería remoto porque ese interés fijo y asegurado no sólo alentaría a los capitalistas para acometer obras en las que no llevaban el riesgo de un mal resultado, sino también en otros especuladores que apresurándose a celebrar contratos, para asegurar la garantía transmitirán después sus derechos mediante una crecida recompensa a quienes quisieren emprender tales obras²¹.

La negativa inicial de garantizar la inversión se vio influida por la experiencia en la construcción del ferrocarril entre Arica y Tacna. En esta construcción, el gobierno garantizó más de dos millones de pesos, a un interés de 6½ por ciento por 25 años, sin reservarse el derecho de cobro para cubrir su garantía ni poder intervenir en elaboración de su presupuesto. Los vacíos de aquel convenio impi-

²⁰ EP, 17 de noviembre de 1860.

²¹ EP, 4 de noviembre de 1861.

dieron al gobierno participar en las negociaciones de los capitales. Los trabajos habían sido cedidos en 1851 a una compañía norteamericana, sufriendo diversas vicisitudes que retardarían su inauguración hasta 1863, tras el pago de una garantía millonaria por parte del Estado peruano a acreedores de la sociedad concesionaria²².

La solicitud de reconsideración de la garantía presentada por Costas y Pezet subsanaba en parte problemas similares a los de dicho ferrocarril, al proponer una modificación a la ley que permitiese una mayor injerencia fiscal en la explotación del ferrocarril y limitar la duración de la garantía en la medida que el servicio produjese excedentes sobre el mínimo garantizado. Cualquier desembolso extraordinario que se hiciese con fondos públicos para cubrir el interés mínimo, sería considerado como préstamo hecho a la empresa, montos que serían devueltos una vez que las entradas líquidas excediesen del seis por ciento²³.

Aunque la garantía fue finalmente aprobada en febrero de 1861, el gobierno condicionó su entrega a hacerla efectiva sólo una vez concluidas las obras, por un plazo de 25 años. Una vez que el producto líquido de la vía ascendiera a más del seis por ciento, sólo la décima parte del excedente sería destinado a las arcas fiscales, en reembolso de la expresada garantía. Finalmente, la fiscalización de la construcción del ferrocarril y la administración de los fondos invertidos quedaba íntegramente al cuidado del gobierno²⁴.

El respaldo condicionado a la sociedad Costas y Pezet reflejó la voluntad de extender la dependencia financiera del ferrocarril por un plazo mayor al propuesto por los solicitantes. Es también un sorprendente cambio respecto del porvenir del ferrocarril, considerando la negativa inicial a respaldar iniciativas privadas. Indudablemente el interés fiscal respondía a una lógica simple: lo que en un primer momento pudo ser interpretado como una aventura empresarial riesgosa, tomó atractivo en la medida que el Perú se sumía en una profunda crisis económica y el guano perdía relevancia como motor de la economía nacional²⁵.

²² *Los Ferrocarriles del Perú. Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú, hecha de orden de D. Enrique Meiggs.* Lima. Imprenta del Estado. tomo I. p. 23. Véase también *La administración del general Don Juan Antonio Pezet en la República del Perú.* París. Imprenta Parisiense Guyot y Scribe. 1867. p. 116.

²³ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá.* Lima. Imprenta de "El Nacional". 1873.p.6.

²⁴ EMT, 21 de mayo de 1861; EP, 29 de noviembre de 1862.

²⁵ *Exposición sobre la indemnización de la moneda Feble al Congreso de 1862.* Lima. Imprenta de La República. 1863. pp. 6-23.

CONFIGURANDO EL SERVICIO

Limitados por una ayuda condicionada, la primera vía ferroviaria proyectada para Iquique por José María Costas y Federico Pezet nunca llegaría a concretarse. En junio de 1862, Federico Pezet y Tirado, actuando como representante de la Compañía, solicitó una prórroga de diez meses para dar inicio a las obras, aduciendo obstáculos imprevistos en la realización de los trabajos preliminares y en la delimitación definitiva del trazado. Pese a que, en noviembre de 1862, el gobierno aumentó el valor de los montos garantizados a 1.700.000 pesos, los meses estipulados en el contrato para dar inicio a los trabajos transcurrieron sin el inicio de las obras, sin haberse formado la compañía propuesta y, principalmente, sin que la garantía pudiese hacerse efectiva²⁶.

Agotados los plazos establecidos por contrato, a inicios de 1864 el gobierno llamó a licitación pública para readjudicar la construcción de la vía, presentándose tres postulantes: la sociedad formada por Manuel Avelino Orihuela y otros capitalistas minoritarios, a los que luego se sumaría, desde Londres, Joseph Pickering; la sociedad Ramón Montero Hermanos, y la propuesta individual del británico José Francisco Laski.

El 25 de mayo de 1864, el gobierno aceptó la propuesta hecha por Pickering y Orihuela, de acuerdo al trazado hecho por el ingeniero Blume en el proyecto de Basadre.

Las condiciones ofrecidas por el gobierno fueron diametralmente opuestas a las ofrecidas a Costas y Pezet, en 1860. Esta vez, la garantía estatal abarcó un monto de 2.400.000 pesos, la comenzaría a correr por la tercera parte del capital, una vez concluidas las doce primeras millas del camino. La garantía sería ampliable progresivamente, a dos tercios al término de 24 millas y a su totalidad al finalizar la construcción de la vía. Entrado en operaciones, luego que el ferrocarril produjese más de un diez por ciento anual de beneficio, repartible en dividendos, el excedente se entregaría al Estado hasta reembolsarlo de las sumas que hubiese obtenido en garantía.

Pickering y Orihuela tendrían el derecho de explotar la vía entre Iquique y La Noria por 99 años, con privilegio exclusivo los 25 primeros para tender vías férreas entre el puerto y otras salitreras del interior. Los empresarios crearían una sociedad que llevaría por nombre *Compañía del Ferrocarril de Iquique a La Noria*, con sede en Londres, de la cual cinco mil acciones se ofrecerían al público en Perú durante seis meses, a un valor de cien soles cada una. A su vez, se comprometían a iniciar la construcción del ferrocarril dentro de los dieciocho meses contados desde la fecha de promulgación del decreto, y a concluirlo veinticuatro

²⁶ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, pp. 8-9.

meses después de haberlo comenzado, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor. Para hacer efectivo el convenio, Pickering y Orihuela debían entregar al gobierno una garantía de veinte mil pesos, monto retenido como multa en caso de no cumplir los compromisos pactados²⁷.

Como en el contrato con Pezet y Costas, el gobierno peruano intentó fijar normas precisas para la construcción y administración del ferrocarril: cada riel debía pesar, al menos, setenta libras por yarda lineal, con durmientes de madera sólida de 2,15 pies de largo, veinte de ancho y doce de grueso. Para su construcción, la Compañía podría introducir, libre del pago de derechos, todo tipo de materiales y de víveres esenciales, así como se autorizaba la introducción de peones desde el extranjero para el trabajo de la línea.

Iniciado el funcionamiento del servicio, el gobierno establecería los valores a cobrar por uso del ferrocarril, fijando inicialmente un valor de medio centavo de sol por milla a cada quintal transportado, y de cinco y diez centavos por milla a cada pasajero que viajase en segunda y primera clase, respectivamente. El gobierno también se arrogaba la facultad de designar un comisionado que lo representase en el directorio de la Compañía, y sin cuyo conocimiento no podrían realizarse compras ni contratos que afectasen el capital de la empresa. Ratificando el interés del gobierno, el 28 de septiembre de 1866, tras la creación de la *Compañía del Ferrocarril de Iquique a La Noria*, el ministro plenipotenciario del Perú en Londres sería designado como su representante ante el directorio, debiendo, además de asistir a las juntas correspondientes, intervenir en las compras y contratos necesarios para la realización de las obras²⁸.

La confianza puesta en la nueva empresa, y la creciente importancia de Pisagua para la industria salitrera, impulsaría al gobierno a ceder a Pickering y Orihuela, el 21 de diciembre de ese mismo año, el permiso para construir el ferrocarril desde ese puerto hasta el cantón de Sal del Obispo, teniendo el privilegio exclusivo de uso por veinticinco años, y su propiedad por sesenta y cuatro años más. Para desarrollar su proyecto, los concesionarios crearían una empresa llamada *Compañía Nacional del Ferrocarril de Pisagua*, con un capital de 1.200.000 soles ampliables hasta dos millones, los que también contarían con el aval del Estado²⁹.

Desde sus comienzos, la sociedad entre Orihuela y Pickering evidenció una serie de irregularidades operativas que determinarían su posterior destino. El inglés, de hecho, nunca estuvo en Perú, enviando en representación a su hijo de

²⁷ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, p. 14.

²⁸ *Los Ferrocarriles del Perú*, tomo I, p. 225.

²⁹ EP, 24 de diciembre de 1864.

igual nombre, y que residiría en Iquique hasta 1866. Para la realización de la empresa, Pickering habría intentado crear en Londres la *Compañía del Ferrocarril de Iquique a la Nueva Noria*, para lo cual ofrecía 24.000 acciones de veinte libras esterlinas cada una, suma equivalente a los 2.400.000 de soles garantizados por el gobierno. A esto se sumaban 15.000 acciones ordinarias de veinte libras, y 1.200 bonos de preferencia de un valor de cien libras cada uno. Este monto debía destinarse exclusivamente a pagar la compra del privilegio a Orihuella y los socios minoritarios, a quienes Pickering alcanzó a adelantar 600 mil soles³⁰.

Mientras el socio inglés intentaba captar inversionistas en Londres, el propio Blume daba inicio en Iquique a las obras, gracias a la cesión de un empréstito inicial de 26 mil pesos por parte del Banco del Perú, y de aportes personales de los propios concesionarios. En mayo de 1866, la prensa de Iquique anunciaba la enorme actividad desplegada, donde se encontraban empleados doscientos trabajadores, quienes ya habían trazado casi dos millas, listas para recibir durmientes y rieles. De acuerdo a sus proyecciones, antes del mes de septiembre debía estar concluido el trayecto de Iquique al Molle, "que es toda la cuesta, y lo más difícil del trabajo", según se informaba³¹.

Al poco tiempo, sin embargo, Pickering dejaría de comunicarse con sus socios, conociéndose a través de agentes peruanos en Inglaterra que había cometido "algunos abusos y defraudaciones", situación que, en febrero de 1867, lo tenía prófugo de la justicia y sin domicilio conocido. Frente a las incógnitas creadas por la situación, las inversiones y los trabajos se suspendieron indefinidamente a fines de ese año, cuando apenas trabajaban treinta operarios en las proximidades del pueblo³².

Aduciendo que Pickering había abandonado de hecho la empresa, en junio de 1868 Orihuella solicitó la prórroga de la concesión, en el supuesto que la paralización de los trabajos no se debía a los inconvenientes generados por la conducta de Pickering, sino por las consecuencias del levantamiento militar iniciado en la provincia contra el gobierno de Mariano Ignacio Prado. La revolución efectivamente tuvo como escenario a Iquique, lo que paralizó la actividad portuaria, impidiendo el desembarco de materiales³³.

Los argumentos esgrimidos por el empresario no fueron aceptados por las au-

³⁰ *El Mercurio de Iquique* (en adelante EMI), 12 de febrero de 1870.

³¹ EMT, 28 de mayo de 1866.

³² *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, p. 16; AGNP. *Censo General de la provincia de Tarapacá, pueblo de Iquique, levantado en octubre de 1866*. f. 9; AJI. legajo 619, pieza 1. f. 171, 10 de agosto de 1870.

³³ EMT, 14 de enero de 1868; FT. Vol. 80. s.f. 30 de junio de 1868.

toridades de gobierno, sosteniendo que la revuelta armada había comenzado muchos meses después de la suspensión de los trabajos, lo que pudo ser ratificado por la opinión de los vecinos, la prensa local y de las propias autoridades provinciales. El 30 de junio de 1868, el Gobernador informaba al Prefecto que, en mayo, las obras no sólo se encontraban abandonadas, sino que hasta se habían vendido la totalidad de sus bienes muebles. La posterior declaración de insubsistencia del contrato de noviembre de 1864 incluyó también la aplicación de la multa de los veinte mil pesos cedidos por los concesionarios como garantía³⁴.

Es probable que Pickering haya logrado captar en Londres algunos accionistas para su Compañía, pero no lo suficiente para constituirla. Es también posible que haya influido en esa dificultad el hecho que, en junio de 1864, Avelino Aramayo, a nombre del gobierno boliviano, haya firmado en Londres un contrato con los empresarios ferroviarios Sir Samuel Morton Baronet y Edward Ladd Betts, para la construcción de un ferrocarril que permitiría a ese país una salida al Pacífico, concediendo para ello, como garantía, el siete por ciento de interés anual sobre el importe del capital a convenir para asegurar su construcción. Dicha garantía estaría asegurada sobre los productos de las guaneras en la costa e islas de Bolivia en el Pacífico, las entradas de las aduanas de los puertos y las rentas del Estado sujetas esas cargas.

Los años previos, el ingeniero alemán Hugo Reck elaboró dos trazados eventuales por donde podría delinearse la futura vía férrea: la primera, y menos probable, comenzaba por el puerto de Cobija o en la bahía de Mejillones, dirigiéndose al interior hacia Calama y desde allí a San Cristóbal, Las Quillazas en la parte sur del lago Pampa-Aullagas, dirigiéndose luego a Potosí, Sucre, Oruro, La Paz y Cochabamba. La segunda alternativa, aparentemente más realizable, trazaba una línea a partir de Iquique, corriendo hasta La Noria y Pica, y de allí por territorio boliviano a Quillazas en un extremo del lago Pampa Aullagas, desde donde conectaría a La Paz³⁵.

Considerando la factibilidad de esta última, el gobierno boliviano ofrecería a su par peruano la firma de un tratado de comercio, iniciando de paso negociaciones a fin de obtener una garantía de interés con respecto a aquella parte del ferrocarril que pasase por territorio peruano. Esta tendría un valor de 21 mil libras esterlinas por milla, monto considerablemente menor al solicitado por Pickering y Orihuela, y que la hacía más atractiva para los inversionistas.

³⁴ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, p. 45.

³⁵ Aramayo, Avelino. *Alcance al proyecto de una nueva vía de comunicación entre la República de Bolivia y el Océano Pacífico*. Cochabamba. Imprenta del Siglo. 1864. p. 37 y pp. 45-46.

El fracaso del nuevo proyecto respondería a la inestabilidad política boliviana del período. A fines de 1864, el gobierno de Mariano Melgarejo, establecido tras un conato revolucionario, desconoció los contratos tramitados por Aramayo, lo que provocaría la pérdida del capital aportado a la fecha por los inversionistas, y también conflictos diplomáticos con el gobierno británico. De cualquier modo, la presencia de dos proyectos simultáneos para un mismo fin, sumada a la supuesta participación del Estado peruano en ambos, en una época en que su credibilidad crediticia era cuestionada en Europa, jugó en contra de la creación de ambas compañías y del consecuente trazado de la línea³⁶.

MONTERO HERMANOS

Una vez anulada la concesión de Orihuela y Pickering, el gobierno peruano llamó a una nueva licitación. En ella se presentarían tres nuevas propuestas, repitiéndose las de José Francisco Laski y la compañía Montero Hermanos (Ramón y Esteban), añadiéndose la del inglés Josias Harris, representante de la sociedad Hainsworth y Compañía, con sede en Valparaíso. Esta última sería desechada por presentarse fuera de plazo y limitarse a ofrecer trazar un “ferrocarril de sangre” (de tracción animal), contraviniendo las bases que apuntaban a la implementación prioritaria de dispositivos mecánicos.

En el papel, las diferencias en las propuestas de Laski y los Montero eran mínimas, tanto en las condiciones generales de la concesión como en la calidad del ferrocarril. Ambas señalaban un costo de 2.400.000 soles y solicitaban una garantía fiscal del siete por ciento. Laski, sin embargo, pedía el otorgamiento de un privilegio exclusivo por treinta y cuatro años y la propiedad del camino por sesenta y cinco años más. Montero Hermanos, en cambio, fijaba en veinticinco años la duración del privilegio, y en sesenta años la propiedad posterior.

Asimismo, Laski propuso emitir acciones para el público equivalentes a la quinta parte del valor de la empresa, mientras Montero Hermanos lo haría en su cuarta parte. Estos últimos dejaban a disposición del gobierno la fijación de las tarifas, mientras Laski ofrecía valores fijos, en promedio, un tercio más baratos que los cobrados por el porteo animal. Finalmente, mientras el francés sugería la construcción de una vía de trocha ancha, los Montero propusieron una basada en la medida ferroviaria inglesa, de cuatro pies con ocho y media pulgada entre rieles, lo que a juicio del dictamen final, “era más económico e igualmente seguro”³⁷.

El 11 de julio de 1868, el gobierno peruano concedió a Montero Hermanos el derecho de construir el ferrocarril desde Iquique a las salitreras de La Noria, go-

³⁶ *El Herald Americano* (Iquique) (en adelante EHA), 1 de julio de 1871.

³⁷ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, pp. 49-60.

zando derechos de explotación por veinticinco años, pasado el cual la empresa conservaría la propiedad de la vía por cuarenta años más, aunque sin privilegio exclusivo. Cumplidos los sesenta y cinco años de concesión, el camino pasaría a ser dominio del Estado. En ese lapso, la empresa tendría derecho preferencial para establecer otras vías ferroviarias en la provincia, bajo las mismas condiciones propuestas por otros empresarios.

El 31 del mismo mes, la sociedad recibiría la autorización para construir un muelle, el que debía tener todas las condiciones de seguridad necesarias para embarcar y desembarcar toda clase de mercaderías. Su uso sería gratuito para instituciones fiscales, cobrando un derecho de muellaje que en ningún caso excedería del cobrado por otros particulares en Iquique o del señalado para el puerto del Callao³⁸.

Montero Hermanos, por su parte, se comprometía a crear una sociedad denominada *Compañía del Ferrocarril de Iquique a La Noria*, y a comenzar la obra del ferrocarril dentro de seis meses, contados desde la fecha en que les fuera entregado el trazado final, y a concluirlo treinta meses después de haberlo comenzado³⁹.

Aunque la propuesta de Montero Hermanos pareció ser la más favorable, hubo quienes dudaron de la transparencia del proceso de concesión. Un pasquín anónimo publicado en Iquique en 1870, titulado *Ferrocarriles de Iquique y de Pisagua*, acusó a Montero Hermanos de ser financistas de la revolución de 1867, otorgando al bando sublevado la suma de 25 mil pesos chilenos, pagaderos con el producto de treinta mil toneladas de guano, los que se venderían en Valparaíso a razón de 25 pesos cada tonelada una vez triunfante el movimiento. Al existir compromisos financieros con otras casas consignatarias, y verse el gobierno imposibilitado de cumplir el acuerdo, la deuda se habría saldado pagándoles cincuenta mil soles en vales, más el derecho de construcción del ferrocarril de Iquique.

La parcialidad del gobierno habría quedado en evidencia, incluso, al comparar la propuesta de Montero con la de Hainsworth y Compañía. Pese a que ésta no cumplía los requerimientos técnicos sugeridos por el gobierno para la vía Iquique-La Noria, la propuesta sí ofrecía tender simultáneamente un ferrocarril entre Pisagua y Sal de Obispo (donde se centraban sus intereses), estimando la conclusión de la totalidad de los trabajos en apenas tres años, sin solicitar

³⁸ *Los ferrocarriles del Perú*, tomo I, p. 415.

³⁹ Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá, p. 61. También en Contestación al tercer memorándum de la Compañía de los Ferrocarriles salitreros de Tarapacá en la cuestión sobre caducidad de los privilegios de Montero Hermanos. Santiago. Imprenta de "La Época". 1884. pp. 87-92. Anexo 1.

garantía del gobierno. Mientras el gobierno peruano debía responder anualmente por 140 mil pesos por concepto de intereses del capital, la aceptación de la propuesta de Hainsworth y Compañía habría significado no desviar esos recursos públicos, y a los industriales de la zona un ahorro anual de 288 mil pesos, de acuerdo a cálculos hechos a base de comparar las tarifas propuestas por Hainsworth por milla, y el número de quintales transportados al puerto el año previo.

El folleto concluye señalando que, transcurrido el plazo de entrega de la concesión, la sociedad Montero Hermanos no había hecho más que repasar el terraplén que había formado la primera sociedad de Orihuela, Pickering y Compañía, y aumentarlo "en una extensión tan miserable como no puede menos que serlo el fruto del trabajo de treinta hombres que entretienen el tiempo, sin sistema alguno en el trabajo; distribuidos en varios puntos con el fin de hacerlos aparecer en mayor número y desatendidos hasta en sus más imperiosas necesidades"⁴⁰.

Mientras la compañía Hainsworth insistiría -sin éxito- en sus proyectos ferroviarios, al proponer al gobierno la construcción de un ferrocarril que uniría Tacna con la localidad de Palca, conectando desde allí hacia La Paz, Montero Hermanos tuvo que hacer frente una serie de inconvenientes heredados por la sociedad de Pickering y Orihuela, referidos principalmente al incumplimiento de obligaciones crediticias con la banca nacional que, pudieron llegar a comprometer la propiedad y el usufructo del ferrocarril. Sólo en 1870 diversos acuerdos derivados de adelantos impagos implicaron un desembolso de más de sesenta mil soles a la banca local.

Una segunda dificultad tuvo relación con la falta de financiamiento para iniciar los trabajos, y que significó la solicitud al gobierno, en enero de 1869, de una prórroga del plazo de inicio de las obras⁴¹. La prórroga fue concedida en virtud del poco tiempo de vigencia de la cesión de los privilegios u, en especial, por la confirmación de parte de la legación peruana en Londres del proceso de captación de inversionistas en Londres desarrollado por el propio Ramón Montero.

El attracting investment resultaría exitoso, en lo que puede ser interpretado como una clara señal de la confianza en la sociedad familiar y, en especial del futuro de la actividad salitrera. El gobierno peruano supuso lo mismo al otorgarles nuevas concesiones para expandir el servicio. El 18 de mayo de 1869,

⁴⁰ *Ferrocarriles de Iquique y de Pisagua*. Iquique. sin datos editoriales 1870. pp. 2-15.

⁴¹ Véase *Informe sobre las positivas ventajas de un Ferrocarril de Tacna a la Frontera con Bolivia, que presenta la comisión nombrada por la H. Municipalidad de Tacna*. Tacna. Tipografía de "La Revista del Sur". 1869. pp. 9-12. Detalles del juicio de la Compañía con el Banco Nacional en AJI. Legajo 830. Pieza 7; AJI, legajo 619, pieza 1; AJI. Legajo 833. Pieza 3.

un decreto les permitió construir un ferrocarril desde Pisagua a Sal de Obispo hasta Pampa Negra y Negreiros. El 26 de octubre de 1871 fue aceptada una nueva solicitud para construir las vías necesarias para unir La Noria con las demás salitreras de Tarapacá y la prolongación de la línea hasta la frontera con Bolivia, teniendo el privilegio exclusivo por un plazo de 25 años. El trazado, a diferencia de las dos concesiones previas, sería financiado íntegramente con fondos privados, sin que el Estado peruano tuviese que garantizar los capitales involucrados⁴².

Luego de un difícil inicio de faenas, hacia fines de 1870 tanto Pisagua como Iquique vivían una bullante actividad en torno al tendido de las líneas. En octubre de 1870, Juan Ibarra, Prefecto de Tarapacá, informaba al gobierno que había quince millas enrielladas, restando apenas tres y media para llegar hasta La Noria. La parte construida ya estaba en servicio de transporte de carga y pasajeros. A la fecha, según el Prefecto, se encontraban en depósitos, junto a la playa, 38 carros de carga, un coche de pasajeros de primera y dos de segunda, además de gran cantidad de rieles, durmientes y otros materiales. Junto a más de 900 operarios contratados para las faenas, funcionaba en Iquique una maestranza y una máquina para desalinizar agua de tres calderos en pleno uso⁴³.

Como era de suponer, los arriesgados trabajos de la vía, sumados a la falta de pericia de sus operarios y al vandalismo de quienes la obstaculizaban, provocó más de un accidente. Desde el inicio de las obras, y hasta diciembre de 1871, diversos accidentes en las obras ferroviarias entre Iquique y La Noria costaron la vida a 43 personas, y que los descarrilamientos fuesen reiterados durante los primeros días de operación del ferrocarril⁴⁴. Más allá de estos imponderables, sin embargo, Montero Hermanos cumplió los plazos acordados para el tendido de la vía. El 16 de mayo de 1871 el servicio entró en funciones, cubriendo en esta primera etapa el tramo desde la estación San Juan al puerto, bajando en el plazo de un mes más de cincuenta mil quintales de salitre, subiendo en su retorno otros veinte mil de carbón y cebada⁴⁵.

La inauguración oficial del tendido hasta La Noria fue hecho coincidir con la celebración de la independencia peruana, transformándose el evento más espec-

⁴² *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, pp. 78-83.

⁴³ EP, 19 de noviembre de 1870; Harms Espejo, Carlos, *Los grandes problemas de la Zona Norte de Chile*. Santiago. Imprenta de La Ilustración. 1930. p. 240.

⁴⁴ EMI, 10 de octubre de 1870 y 29 de diciembre de 1871. Un testigo de los primeros años de operaciones del ferrocarril señalaba que " "goods and passenger trains came thundering down the mountainside, dashing into the sea" en Binns, Donald. *The Nitrate Railways Company Limited*. North Yorkshire. Trackside Publications. 2007. p. 6.

⁴⁵ EHA, 16 de julio de 1871.

tacular hasta la fecha realizado en Iquique. Las autoridades, encabezadas por el Prefecto Jose María Navarrete, fueron conducidas por un carro especial desde el malecón y trasladados hasta la estación, donde el propio Esteban Montero destacó las dificultades vencidas durante la construcción y la enorme proyección que a partir de entonces tendría Iquique, augurando la llegada de otras grandes obras de adelanto. Tras las frases de cortesía del Prefecto, Montero Hermanos organizó un gran baile para más de doscientos invitados en el local ocupado por la sub-prefectura⁴⁶.

El ferrocarril fue considerado un prodigio de la ingeniería y la Sociedad Montero Hermanos un ejemplo de emprendimiento. Posiblemente por consecuencia de ello, y como una notable excepción para su época, a fines de 1871 la compañía fue autorizada por el gobierno para celebrar cualquier negociación sobre los ferrocarriles de su propiedad en la provincia de Tarapacá, siendo sólo necesario que diesen cuenta al gobierno de las operaciones a practicar. Sobre esta base, en abril de 1872 la sociedad hipotecó la vía con el objeto de garantizar un futuro empréstito de un millón de libras esterlinas con la Casa J. Thompson, T. Bonar & Co. Poco tiempo después, en octubre de 1873, Montero logró suscribir con el Banco Anglo Peruano un segundo crédito, por 450 mil libras esterlinas, garantizado por una segunda hipoteca de los ferrocarriles⁴⁷.

Avalados por las expectativas, el 24 de diciembre Montero Hermanos cedería en Londres todas sus concesiones y privilegios a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros del Perú, quedando excluidos en el traspaso la prolongación de la línea principal hasta la frontera con Bolivia y los derechos de tendido del ferrocarril desde Lagunas hasta el puerto de Patillos. La nueva compañía entró en operaciones formales en momentos en que Iquique y Pisagua quedaban unidos, circunstancialmente, por la extensión del tendido de la vía ferroviaria a través de la zona salitrera, en abril de 1874⁴⁸.

Por entonces, los activos e influencia de Montero Hermanos se habían consolidado en Tarapacá, al punto de intervenir contra emprendimientos que, sin violar su derecho preferente, podían implicar algún nivel de competencia. En septiembre de 1871 lograron frustrar la propuesta presentada en enero de mismo año por el industrial salitrero Juan Williamson, para construir por su cuenta un ferrocarril de sangre desde el puerto de Iquique al distrito central de La Peña. En respuesta, el 31 de marzo ese año Montero Hermanos presentaría una propuesta idéntica a la del industrial, haciendo uso de su derecho de preferencia,

⁴⁶ EMI, 30 de junio de 1871.

⁴⁷ EP, 13 de abril de 1872.

⁴⁸ *Recopilación de documentos relativos a Ferrocarriles de Tarapacá*. Santiago. Imprenta de la República. 1883. p. 31.

a pesar que Williamson proponía destinarlo a su uso personal, sin ejercer actividades comerciales anexas⁴⁹.

La propuesta del salitrero había sido aprobada por el propio Fiscal Nacional quien, en mayo de 1871, sugirió aceptar la propuesta del británico, amparándose en el ejercicio de la libertad de industria, la fuerte inversión a realizar, en el apoyo a las obras dado por los industriales del cantón de La Peña y, en especial, en el hecho que rompía el monopolio de los Montero. El 5 de julio de 1871, el gobierno autorizó a Williamson para iniciar las obras del ferrocarril, con la salvedad que dentro del plazo de ocho días, Montero Hermanos debían decidir si hacían uso del derecho de preferencia indicado en el convenio de 1868, o cedían la realización de la obra a Williamson. El 1 de septiembre, Montero Hermanos anunciaba su intención de construir el citado ferrocarril, si bien no indicaron plazos de inicio ni condiciones a seguir⁵⁰.

Respecto a las restantes concesiones, a inicios de 1872 Montero Hermanos concesionó construcción del ferrocarril desde Lagunas hasta Patillos a la empresa denominada "La Esperanza", la que se comprometió a construirla en el plazo de un año, período en el cual Montero Hermanos les pagaría 30 mil soles mensuales, cobrándoles, una vez iniciadas sus operaciones, un centavo por quintal en cada camino, no pudiendo transportar menos de 1.500 quintales diarios, ni más de tres mil. Finalmente, en junio de 1872, la empresa anunció la formación de una nueva sociedad anónima, que llevaría por nombre *Compañía del Ferrocarril Boliviano desde la frontera de Tarapacá hasta la ciudad de Oruro*. La nueva empresa contaba con el respaldo del gobierno boliviano, quien se comprometía a respaldar los costos de acuerdo a los estudios a realizar por la sociedad, a un interés del seis por ciento anual.

Hacia 1873, Montero Hermanos tenía en operaciones diez locomotoras y 167 carros, anunciándose la llegada de otros cuatrocientos. Había, además, más de seis mil toneladas de rieles a la espera de ser trasladados al interior. Asimismo, en junio de ese año se anunció la instalación de la primera red telegráfica desde Iquique, destinada fundamentalmente a informar de las condiciones en que se encontraba la vía⁵¹.

⁴⁹ *Los Ferrocarriles del Perú*, tomo III, pp. 149-150.

⁵⁰ FT. Vol. 119. s.f. 3 de abril de 1871; *Colección de Leyes, Decretos, Contratos y demás documentos relativos a Ferrocarriles del Perú*. Lima. Imprenta del Estado. 1876. pp. 773-774; *Los Ferrocarriles del Perú*, tomo III, pp. 243-245.

⁵¹ *Documentos de los Ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*, pp. 94-114; Biblioteca Nacional de Lima. Sección Manuscritos. doc. 3.505. 20 de junio de 1873.

CONCLUSIONES

Tras la inauguración del servicio entre Lima y El Callao, en 1851, fueron numerosos los proyectos que se vieron truncados por inviabilidad económica o por inconvenientes geográficos. La temprana puesta en marcha del ferrocarril salitrero, y los tempranos logros financieros de su explotación (muy difundidos en la prensa limeña), incentivó la ejecución de más de diez nuevos proyectos y la re-ejecución de otros, como el de Pisco-Ica, Eten-Chiclayo o Chimbote-Huallanca⁵².

Desde el punto de vista económico, buena parte de los nuevos ferrocarriles desaparecerían pocos años después, básicamente porque el costo de explotación, tanto a nivel de transporte de pasajeros como de carga, era superior al de otras alternativas. El carácter de las actividades económicas a las que se vinculaban, ligadas fundamentalmente a la agricultura, suponía también cierta proximidad a núcleos urbanos de distribución y consumo, situación que limitaba los beneficios de su implementación y desestimulaba las inversiones en mejoras tecnológicas u otras vías.

El ferrocarril salitrero, por el contrario, supuso una auténtica revolución económica y social, considerando la concentración demográfica en Tarapacá y el notorio abaratamiento de los costos de transporte que supuso. El aumento del tráfico también potenció actividades económicas anexas. En 1870, Roberto Moore inauguró la Fundición Tarapacá, la primera de su tipo en la región, y que abastecía la empresa ferroviaria y las salitreras del interior. Creada con una inversión declarada de diez mil soles, en enero Moore vendería su empresa a Federico Bendt en cincuenta mil, lo que da una idea del éxito de su giro. En septiembre de 1872, aprovechando parte del material desechado por la compañía, el ingeniero Clemente Mariano Carrera obtuvo el permiso para establecer un ferrocarril urbano, que cruzaría las principales calles de la ciudad, extendiéndose por quince millas. El capital nominal de la nueva compañía era de 150.000 soles, divididos en 1.500 acciones cien soles cada una, cuyo pago se recibiría en la recientemente inaugurada sucursal del Banco de Londres, Méjico y Sud-América⁵³.

Las inversiones cuantiosas también se darían en el comercio. En junio de 1873, Carlos Lafrenz y Roberto Harburan crearon una sociedad mercantil con una inversión de más de treinta mil soles, convirtiéndose en la mayor tienda comercial de la ciudad y, según la prensa, en el mejor ejemplo del renacimiento

⁵² Para conocer el desarrollo de la infraestructura ferroviaria peruana del período, ver Costa Laurent, Federico. *Los ferrocarriles del Perú*. Lima. Litografía y Tipografía de Carlos Fabbri. 1908. p. 241.

⁵³ ANI. Vol. 5. f. 1. 6 de septiembre de 1872; de la misma colección, Vol. 9. f. 41, 17 de enero de 1873; EHA, 24 de noviembre de 1872.

lquiqueño. Menos espectacular, pero también significativo, fue el despacho de licores inaugurado en febrero de 1872 por Enrique Freraut a un costado del muelle fiscal, el lugar de mayor aglomeración del poblado, y por el que pagó mil soles por sus derechos (una cantina en la ciudad pagaba cincuenta soles). En febrero de 1873, el comerciante traspasaría la propiedad a la Sociedad Vignolo y Onetto en 9.310 soles⁵⁴.

El ferrocarril salitrero no eliminó el transporte animal, el que mantuvo cierta fuerza incluso hasta el inicio de la Guerra del Pacífico cuando, a raíz del bloqueo de las fuerzas chilenas, murieron a consecuencia del desabastecimiento de forraje, siendo también destinados a alimentar las tropas y la población. Hasta entonces, el ferrocarril no logró transformarse en un factor de competencia desigual, como se suponía en 1860, cuando una junta general del comercio de Iquique intervino en el proyecto de Basadre, solicitando al gobierno limitar la entrega del privilegio exclusivo a sólo cinco años⁵⁵.

La eventual disminución de la venta de cebada fue suplida por un aumento sustancial del mercado regional, tanto en la oferta como, principalmente, en la demanda. Mientras en 1845 vivían en la provincia 4.593 habitantes, en 1862 la cifra había aumentado a 17.012 personas, a 26.450 en 1872 y a 42.002 en 1876, cuando el ferrocarril operaba a plena capacidad. En el caso particular de Iquique, eje del movimiento ferroviario, las cifras son igualmente sorprendentes. En 1845 vivían en el puerto sólo 797 personas, en 1862 lo hacían 2.769, subiendo a 3.249 en 1866. Ya en el año 1872 residían en el puerto 5.129 habitantes, mientras en 1876 lo hacían 11.717.

Paradójicamente, aunque el impacto demográfico y económico del ferrocarril es evidente, las consecuencias en la actividad salitrera no lo son tanto. Si bien las cifras que refieren a un aumento exponencial de las exportaciones son simétricas al inicio de las operaciones ferroviarias en Tarapacá, éstas también coinciden con la implementación de nuevas técnicas de producción. En ese sentido la masificación del sistema Shanks, que permitía un procesamiento más efectivo del caliche, pudo ser tanto o más relevante que el aumento de la capacidad de desplazamiento del salitre⁵⁶.

Hay otros elementos que relativizan el rol del ferrocarril en el potenciamiento de la industria salitrera. A partir de 1855, la evolución del movimiento portuario y comercial de Iquique estuvo determinada, más que por la muy determinante

⁵⁴ ANI. Vol. 9. f. 45. 11 de febrero de 1873.

⁵⁵ C.B., *El Ferrocarril de Iquique*, p. 43.

⁵⁶ Véase también Braun, Juan (et.al.), "Economía Chilena: 1810-1995", Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile. Documento de Trabajo. N° 187.2000. p. 42.

elevación al rango de Puerto Mayor, por factores externos vinculados a las guerras internacionales vividas en Europa y, en especial, por un sostenido aumento de la demanda⁵⁷.

El sustento de la prosperidad salitrera estaba en la rotativa de conflictos en ese continente, cuyo desarrollo coincide con períodos de prosperidad y contracción de las exportaciones. De acuerdo a estadísticas recogidas por Ronald Crozier, entre 1854 y 1870, el tráfico del salitre se vio alterado por la guerra de Crimea (1854-1856), el conflicto austro-prusiano (1866), y por la guerra Franco Prusiana (1870-1871)⁵⁸. En el primero de los casos, la limitada producción del nitrato y el aumento de la demanda provocó un aumento sustancial en las exportaciones, el que se vería reflejado en el incremento de su precio de venta: mientras en 1852 cada tonelada de salitre se cotizaba en 13,83 libras esterlinas, su valor en 1856 alcanzaba a 17,95. Concluida la guerra, las exportaciones de salitre se mantuvieron en alza, duplicándose entre 1856 y 1862, mientras su precio bajaba de las 17,95 libras señaladas por toneladas, a 12,37 en igual período.

Entre 1864 y 1869, período de alta agitación en el puerto, fueron embarcados 756.148 toneladas, un veinte por ciento más que el quinquenio previo. El precio experimentó importantes caídas en 1866 y 1870, no con motivo del desorden político interno, sino a raíz de los nuevos conflictos europeos, bajando a 9,95 y 7,41 libras esterlinas por toneladas, respectivamente.

La disminución de los precios internacionales tendría consecuencias momentáneas en el comercio local, y se revertirían sólo a partir de 1871, con un nuevo aumento en la demanda y un alza importante en el valor de la tonelada, que se duplicaría entre 1870 y 1871. El hecho que entre ese año y 1873 se exportaran 521.467 toneladas, a un precio promedio de 14,6 libras, es un reflejo de lo saludable de la industria salitrera, al margen de los beneficios implícitos en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria⁵⁹.

Con todo, el tendido de vías ferroviarias hacia el interior marca un punto de inflexión tanto en la vida productiva de la provincia como en la consolidación de la fisonomía urbana de Iquique, consolidándolo como puerto esencialmente salitrero. Desde esa perspectiva, el ferrocarril marca un punto de inflexión en

⁵⁷ *Manifestación de D. Domingo Elías a la Nación*. Arequipa. Imprenta Libre de Mariano Nicolás Madueño. 1855, pp. 25-26.

⁵⁸ "Exportación de salitre por el puerto de Iquique: 1830-1879" (MS), en Archivo Crozier, Biblioteca de Humanidades, Pontificia Universidad Católica de Chile.

⁵⁹ Un visitante recordaba que en 1859, un buque mercante cargó, de una vez, no menos de 60.000 quintales de salitre. Véase también Karl von Scherzer, *Así nos vio la Novara. Impresiones austriacas sobre Chile y el Perú en 1859*. Santiago. Editorial Andrés Bello. 1990. p. 42.

la historia regional, de un modo tan determinante como la transformación de Iquique en Puerto Mayor en 1855, o las consecuencias de la consolidación del denominado "Estado Patrimonial" de Ramón Castilla, considerado hasta ahora como el impulsor de la integración de Tarapacá al esquema administrativo peruano.

BIBLIOGRAFÍA

- Aramayo, Avelino. *Alcance al proyecto de una nueva vía de comunicación entre la República de Bolivia y el Océano Pacífico*. Cochabamba. Imprenta del Siglo. 1864.
- Bermúdez, Óscar, *Historia del salitre: desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico*. Santiago. Ediciones de la Universidad de Chile. 1963.
- Binns, Donald. *The Nitrate Railways Company Limited*. North Yorkshire. Trackside Publications. 2007.
- Bonilla, Heraclio. *Un siglo a la deriva. Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra*. Lima. Instituto de Estudios Peruanos. 1980.
- Braun, Juan (et. al.), "Economía Chilena: 1810-1995", Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile. Documento de Trabajo. N° 187.2000.
- Brown, Joseph R. "The Chilean Nitrate Railways Controversy". *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 38. No. 4 1958 pp. 465-481.
- Costa Laurent, Federico. *Los ferrocarriles del Perú*. Lima. Litografía y Tipografía de Carlos Fabbri. 1908. p. 241.
- Donoso Rojas, Carlos "El mito del Puerto Mayor". *Revista de Ciencias Sociales*. N° 15. 2005. pp. 90-115.
- Donoso Rojas, Carlos. "Ferrocarriles del desierto". Núñez, Lautaro (editor). *Patrimonio cultural de la provincia de Iquique*. Santiago, Corporación de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, 2002,
- Gallardo Nieto, Galvarino. *Ferrocarriles salitreros de Tarapacá: artículos en defensa de la concesión del ferrocarril y caleta de Chucumata, hecha a la Casa Gibbs y Cía*. Santiago. Imprenta Universitaria, 1911.
- Harms Espejo, Carlos, *Los grandes problemas de la Zona Norte de Chile*. Santiago. Imprenta de La Ilustración. 1930. p. 240.
- Madueño, Mariano Nicolás. *Manifestación de D. Domingo Elías a la Nación*. Arequipa. Imprenta Libre 1855.
- O'Brien, Thomas, *The nitrate industry and Chile's crucial transition: 1870-1891*. New York. New York University Press. 1982.
- Rippy, J. Fred. "Economic Enterprises of the 'Nitrate King' and his associates in Chile". *The Pacific Historical Review*. Vol. 17. N° 4. 1948 pp. 457-465.
- Silva Vargas, Fernando. "Los ferrocarriles salitreros durante el gobierno de Domingo Santa María". *Estudios de historia de las Instituciones Políticas y Sociales*. Santiago. Editorial Jurídica. 1967.
- Thomson, Ian. "La Nitrate Railways Co. Ltd.: la pérdida de sus derechos exclusivos en

el mercado del transporte de salitre y su respuesta a ella”, *Historia*. N° 30. Vol. I. 2005. pp. 86-87.

Von Karl Scherzer, *Así nos vio la Novara. Impresiones austriacas sobre Chile y el Perú en 1859*. Santiago. Editorial Andrés Bello. 1990.

Williamson, Juan *Observaciones sobre la industria de la provincia de Tarapacá*. Lima. Imprenta por J. M. Manterola, 1859.

Witt, Heinrich. *Diario, 1824-1890. Un testimonio personal sobre el Perú del siglo XIX*, volumen II (1843-1847). Lima. Editorial Mass Comunicación. 1992.

[Recibido: 7 de mayo 2011 y Aceptado: 30 de mayo 2011]