

LAS CRISIS ECONÓMICA Y DEL SALITRE DE PRINCIPIOS DEL DECENIO 1930 Y SU IMPACTO SOBRE LOS FERROCARRILES



Locomotora No.18 de la "Nitrate Railways Co. Ltd" (Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá), de modelo Fairlie doble, disposición de ruedas 0-6-0+0-6-0T, construida por la empresa inglesa "Avonside", de Bristol en 1873, número de serie del fabricante: 945.

Ian Thomson, para Álbum Desierto

El declive en la suerte de la Industria Salitrera, que iba a suceder de todos modos, fue acelerado y profundizado por la recesión mundial provocada por el crash de Wall Street, ocurrido hacia fines de 1929. La producción de salitre bajó en más de 90%, lo que constituyó una muy mala noticia para las diversas empresas ferroviarias que se dedicaban casi totalmente a transportar salitre y los elementos necesarios para producirlo. De hecho, dos dejaron de existir, pero una llegó a prosperar debido a satisfacer a las dos Oficinas Salitreras que ocupaban la tecnología Guggenheim, la única apropiada para un nuevo mundo, menos amigable al Nitrato de Chile.

La situación de la industria salitrera en vísperas del *crash* de *Wall Street*. A fines del decenio de 1920, la economía chilena dependía críticamente del sector minero, especialmente de salitre y cobre, que se juntaron para generar alrededor de tres cuartas partes de los ingresos por exportaciones. El valor de la producción del salitre había, transitoriamente, superado al del cobre, pero la situación del salitre se estaba volviendo cada vez más delicada, por la competencia de las alternativas sintéticas y, aunque nunca hubiese ocurrido el *crash* de *Wall Street* en octubre de 1929, iba a ocurrir un *crash* del salitre, tarde o temprano. El salitre natural, que efectivamente había constituido un

monopolio chileno a partir de fines de la Guerra del Pacífico, había tenido que competir con el subproducto sulfato de amonio desde fines del siglo XIX, y lo hizo bastante bien. Sin embargo, impulsado por dificultades de transporte marítimo y un alza en la demanda durante la Primera Guerra Mundial, la producción mundial de la alternativa sintética, casi inexistente antes de 1910, llegó a duplicar la del salitre chileno, al llegar a mediados del decenio de 1920.

Por otra parte, con violentos altibajos, la producción del salitre seguía subiendo hasta 1928, cuando alcanzó 2.96 millones de toneladas, según Sutulov, y 3.28 millones de acuerdo con Sutter y Sunkel. (La causa de la diferencia entre las distintas fuentes merece mayor investigación, ofreciéndose como posible generador de confusión la no coincidencia entre el año salitrero y el calendario.) Los precios del salitre también fluctuaban significativamente, pero su tendencia general era de subida hasta 1920, cuando llegó al máximo alcanzado desde fines de la Guerra del Pacífico. A lo largo de esa década, todavía generaba la industria salitrera alrededor de una cuarta parte de las rentas ordinarias de la Nación.

Es interesante observar que las oscilaciones en la producción del salitre eran más acentuadas que las ocurridas en los precios debido, probablemente, a la participación cada vez más fuerte en el mercado del producto sintético, implicando que Chile ya no era capaz de determinar el precio del salitre. En lugar, tuvo que aceptar el precio que fijaba el mercado. Esta triste realidad restringía fuertemente las opciones del gobierno chileno, o de una eventual unión de productores, de impulsar el precio para arriba por limitar la producción. Alguna vez esa opción sí existía; sin embargo, ahora cualquier intento de activarla daría como resultado obsequiar una mayor fracción del mercado a las fábricas de la alternativa sintética.

En 1927, a pesar de que el precio de su producto se ubicaba en los niveles más altos que en casi todos los años antes de 1917, la rentabilidad de la industria era casi nula, y solamente 25 oficinas se encontraban en actividades a principios de ese año, en comparación con casi cien en los quince años anteriores, como promedio. El gobierno intervino, con el fin de promover una producción mayor y lograr una mejor rentabilidad para las empresas. En gran medida, buscó proteger sus propios intereses, porque hacía un buen negocio cobrando los derechos de exportación del salitre. Cada quintal métrico de salitre exportado pagaba unos doce peniques (es decir, un chelín) en flete ferroviario, pero seis veces esa suma en derechos. Promulgó una Ley de Fomento Salitrero (4144 de julio de 1927), mediante la cual se creó una Caja de Fomento Salitrero. Una medida complementaria adoptada fue una serie de rebajas en los fletes ferroviarios, las que fueron productos de un análisis económico de la situación de las empresas ferroviarias, llevado a cabo por el gobierno, y luego un proceso de negociación con cada una de ellas.

Las consecuencias de la caída en la demanda de salitre. La necesidad de contar con una ley para auxiliar la industria salitrera comprobó que la mayor parte de ella estaba en una situación muy delicada, y sujeta a grandes trastornos en el evento en que sufriera una baja importante el precio de su producto. Impulsada por el *crash* de *Wall Street* y la recesión mundial que encadenó, esa baja ocurrió en 1930, cuando el precio cayó en 16% a sus niveles más bajos del siglo, hasta ese momento. [Sutter y Sunkel] La mayoría de las

Artículo: Las crisis económica y del salitre de principios del decenio 1930

2

y su impacto sobre los ferrocarriles. Por *Ian Thomson*

ECO PAMPINO N°22 abril 2004 www.albumdesierto.cl

oficinas que ocupaban la tecnología *Shanks*, la que había permanecido casi invariante durante más de cincuenta años, tenían costos directos superiores a ese precio, y no les quedó ninguna opción a sus dueños que cesar la producción, esperando, a lo menos en un principio, la llegada de mejores condiciones en el mercado, que les permitiesen volver a producir. Muchas de ellas habían quedado paralizadas tres años antes; ahora, después de volver a producir, se cerraron otra vez, frecuentemente de forma definitiva.

Entre 1929 y 1932, colapsó la industria salitrera; las exportaciones bajaron en volumen en un 91%, y en ingresos en un 95%. Según Sutulov, la producción fue de 2.96 millones de toneladas en 1928, a 2.20 millones en 1929, 0.92 millón en 1930 y a solo 0.27 millón en 1932. Luego, aumentó a 1.17 millones en 1932 y quedó en cerca de 1.40 millones durante el resto del decenio de 1930, es decir, en los mismos niveles en que había estado a principios del siglo. Sin embargo, aunque parecido el total, había ocurrido un cambio drástico en la distribución geográfica de la producción, lo que, en turno, tuvo implicancias importantes y desiguales para las distintas empresas ferroviarias del norte. Una de ellas salió ganando, mientras que el resto perdieron, y en dos casos pagaron inmediatamente con su vida.

Las oficinas que empleaban la tecnología *Shanks* no pudieron producir de una manera rentable. Algunas estuvieron en condiciones de entregar salitre a un costo directo inferior que el precio ofrecido por el mercado, y esas siguieron produciendo, o a lo menos volvieron a producir después del golpe inicial, pero su tasa de retorno era mínima, y sus dueños no pudieron justificar nuevas inversiones. En el año 1931, Durruty señala que un aplastante 87% del salitre producido venía de las dos enormes plantas erigidas por los hermanos Guggenheim entre 1926 y 1931 (María Elena y Pedro de Valdivia) y la última oficina nueva dotada con la tecnología *Shanks*, es decir, la de Chacabuco. Luego, después de la disolución de la COSACH, las tradicionales oficinas de tecnología *Shanks* demostraron una débil recuperación, y al llegar al año 1935, entre una producción total de 1.34 millones de toneladas, un 61% provenía de las señaladas tres oficinas, todas las cuales estaban ya en manos de los Guggenheim. La producción de la Provincia de Tarapacá, toda la cual salía de plantas *Shanks*, descendió a 120.000 toneladas en 1932, pero luego aumentó a alrededor de 400.000 toneladas anuales, a partir de 1934.

La suerte de los ferrocarriles salitreros. En 1924, los Guggenheim habían comprado al Estado chileno la pampa salitrera de Miraje, de una ley demasiado baja para ser explotada mediante el sistema *Shanks*, pero aceptable para la nueva tecnología que pretendían usar. Para impedir que los accionistas de la *Anglo-Chilian Nitrate & Railway Co. Ltd.*, dueña del Ferrocarril de Tocopilla al Toco (FCTT) pudiesen internalizar para sí mismos las utilidades generadas por las dos enormes plantas que pretendían construir, los hermanos neoyorquinos decidieron simplemente comprar ese Ferrocarril. Lo modernizaron, mediante la introducción de la tracción eléctrica sobre el tramo Tocopilla a Tigre, y lo pusieron a disposición de las Oficinas Salitreras María Elena y Pedro de Valdivia, atendidas por nuevas variantes. El FCTT fue el único ferrocarril salitrero que logró llegar a fines de la década de 1930 en mejores condiciones que había estado a fines del decenio anterior. Véase el Cuadro 1.

Todos los ferrocarriles salitreros, con la excepción del Ferrocarril de Antofagasta (Chile) a Bolivia (FCAB), tenían una dependencia virtualmente total del salitre, el que llevaban de bajada a los puertos de Pisagua, Caleta Junín, Caleta Buena, Tocopilla, Mejillones, Antofagasta o Taltal, enviando sus trenes de regreso a la pampa cargados con carbón, petróleo y otros insumos para el procesamiento del caliche, incluidos las provisiones para los trabajadores y sus familias. Si desapareciera el procesamiento del salitre, entonces desaparecería también tanto su tráfico como su razón de existir. La caída en el tráfico fue catastrófica; a modo de ejemplo, en 1932, la empresa Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá (FCS), a pesar de beneficiarse por el cierre de ferrocarriles competitivos, llevó solamente un 8% de lo que había transportado en 1928. Entre 1926 y 1928, había encargado al fabricante *Beyer-Peacock* seis gigantescas locomotoras de tipo *Beyer-Garratt*, las que, al iniciar su carrera, eran las locomotoras de mayor potencia en todo el Hemisferio Sur; muy pocos años después, en 1932, constituyeron verdaderos elefantes blancos. (Thomson, 2002)

Algunos ferrocarriles simplemente tiraron la toalla, cesando sus actividades y nunca volviendo a operar. Tal fue el caso del Ferrocarril de Caleta Buena a Agua Santa y del Ferrocarril de Junín. Este último recibió, a principios de 1930, una modernísima locomotora diesel, que llevaba precisamente el nombre *Junín*, la que se transformó en otro elefante blanco. Después del cierre definitivo del Ferrocarril, la locomotora se vendió a la Oficina Salitrera Rica Aventura, pero nunca retornó el dinero que se había invertido en ella.

Otro candidato para el puesto de mayor elefante blanco fue el Ferrocarril de Iquique a Pintados (FCIP), cuya construcción había sido encargada por el gobierno, en 1914, con el fin de romper el monopolio que tenía la empresa FCS en el transporte de los insumos y productos de una serie de oficinas al interior del puerto de Iquique. La construcción procedió tranquilamente, a una tasa de nueve kilómetros al año, y no empezó a prestar servicios hasta fines de 1928 y principios de 1929, o sea, justo a tiempo para presenciar una paralización casi total de las oficinas en la zona que atendía. (Thomson, 2003) En 1932, la carga transportada por el FCS y el FCIP juntos apenas superó las 100.000 toneladas, igual que el volumen que había llevado el FCS sólo por mes en 1928. Después, hubo una recuperación parcial, pero el tráfico en oferta nunca justificó la existencia de los dos ferrocarriles.

Según se puede apreciar del Cuadro 1, el FCAB logró defenderse bastante bien durante los años de la crisis, y se convirtió en una de las dos empresas ferroviarias en el país que nunca presentaron durante ese período un balance contable con déficit. Eso lo consiguió por varias razones fortuitas, además de su propia buena administración. Por una parte, tenía otros tráficos independientes del salitre, como una parte del comercio exterior de Bolivia y el cobre de Chuquicamata y, además, hasta fines del decenio de 1930, continuó en producción la nueva e importante Oficina Salitrera Chacabuco, a la que atendía.

Entre las empresas ferroviarias que continuaron operando (FCS, FCAB, Aguas Blancas, FCTT y Taltal), hicieron inversiones significativas a partir de 1929 solamente las del FCAB y del FCTT, y en el caso del FCAB, las inversiones efectuadas tenían como objetivo facilitar el transporte de tráfico distintos del salitre. Por dejar de invertir, el FCS, el Ferrocarril de Aguas Blancas y el de Taltal no pudieron adquirir nuevas tecnologías, y

ninguna de ellas llegó a poseer una locomotora eléctrica o diesel, a pesar de no dejar de operar hasta distintas fechas, entre 1951 y 1976.

CUADRO 1: ÍNDICES DE VOLUMEN DE TRÁFICO SOBRE FERROCARRILES SELECCIONADOS, 1928 A 1937					
Año	Ferrocarril	Nitrate Railways (FCS)	Tocopilla al Toco (FCTT)	Chilian Northern (FCLN)	Antofagasta a Bolivia (FCAB)
1928		100	100	100	100
1929		96	106	28	97
1930		49	98	68	62
1931		20	99	27	43
1932		8	20	15	24
1933		24	35	16	29
1934		40	80	29	40
1935		35	82	47	47
1936		30	94	63	50
1937		32	115	85	63

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS SELECCIONADAS

- X Ana Vitctoria Durruty, *Salitre, harina de luna llena*, Antofagasta, 1993.
- X Ian Thomson, *Red Norte: historia de los ferrocarriles del norte chileno*, Instituto de Ingenieros de Chile, 2003.
- X Alexander Sutulov, *Minería chilena*, Centro de Investigación Minera y Metalúrgica, Santiago, 1976.
- X Carmen Sutter y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1982.

Ian Thomson, *Nitrate Railways' Beyer-Garratts: an unnecessary investment that paid off*, Locomotives International, edición de noviembre-diciembre 2002, Inglaterra.

