

## MONOPOLIOS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN LA REGIÓN DEL SALITRE Y DE LA SAL: EL CASO DE PATILLOS

Monopolies on the transport infrastructure in the Saltpeter and Salt Region: the Patillos case

Alonso Barros. [abarros@ucn.cl](mailto:abarros@ucn.cl)

Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo de la Universidad Católica del Norte, Chile

Recibido: Noviembre 2005.

Aprobado: Febrero 2006.

### RESUMEN

La actual disputa judicial por el control de los puertos de Patache y Patillos sirve de pretexto para analizar esfuerzos pasados por construir y explotar una línea de ferrocarril que uniera la Caleta de Patillos a los distritos salitreros del sur tarapaqueño (1871 y 1903). A finales de la década de 1880, Montero Hermanos aporta sus privilegios ferrocarrileros a dos compañías constituidas en Inglaterra, la *Nitrate Railways Company* y la *Patillos Railway Company*, derechos que son luego adquiridos por Juan Thomas North, el 'Rey del Salitre', quien pasa a controlar toda la rama de transporte en Tarapacá. Como modo de consolidar su posición en torno a la tarifa alta concesionada a la primera compañía, North finalmente precipita la quiebra de Patillos y el cierre definitivo de la línea. El caso refleja la difícil relación entre intereses nacionales de orden geopolítico e intereses transnacionales de orden privado, en una región de frontera trinacional. El control monopolístico que mantuvo alto el costo del flete en Tarapacá incidió en el limitado desarrollo de la industria, el comercio y de la población de la región en general, desaprovechándose el potencial de conectividad que la zona aún mantiene con Bolivia.

**PALABRAS CLAVES:** Oliver North, Monopolio de Infraestructuras de Transportes, Patillos y la Integración Subregional.

### ABSTRACT

The present legal dispute over the control of Patache and Patillos seaports is the excuse to analyze past efforts made to build and operate a railroad connecting Caleta de Patillos with the saltpeter districts of southern Tarapacá (1871 and 1903). In the late 1880's, Montero Hermanos contributed with its railroad rights to two companies established in England, *Nitrate Railways Company* and *Patillos Railway Company*, which were then acquired by Juan Thomas North, the 'Saltpeter King', who takes over all the Tarapacá's transport branch. In a way to consolidate his position around the high fee awarded to the former company,

---

North eventually rushed Patillos bankruptcy and the shutdown of the railroad. The case reflects the difficult relation between the national geo-political interests and the private transnational interests, within the scope of a trinational boundary region. The monopolizing control that kept the freight cost high in Tarapacá had an impact on the limited industrial and commercial development of the region, as well of the population in general, thus wasting the potential of the zone in terms of trade connections with Bolivia.

**KEY WORDS:** Oliver North, Transport Infrastructure Monopoly, Patillos and the Subregional Integration

## I. INTRODUCCIÓN

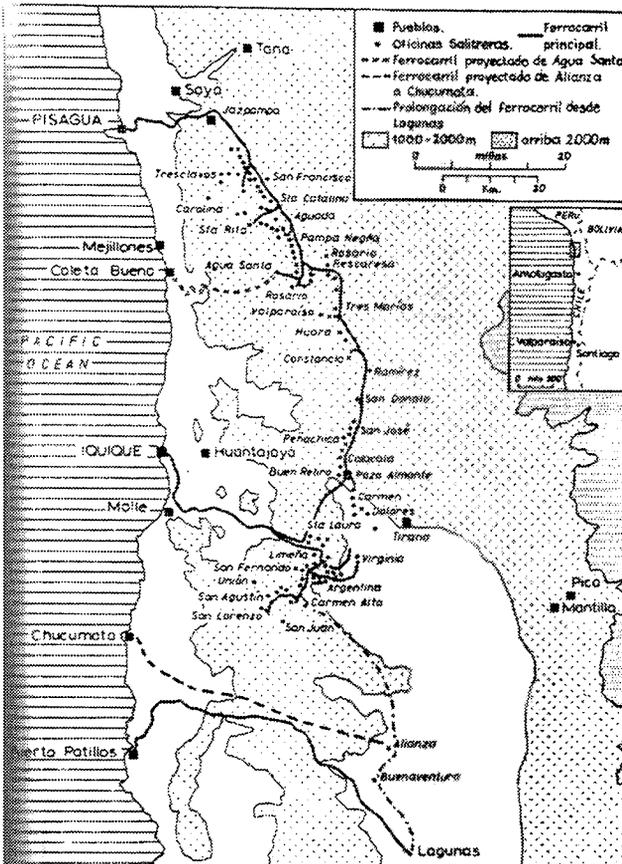
La actual disputa por el control de Patillos, Patache y otras caletas fondeables en el ciclo de auge que vive la minería en la región de Tarapacá, tiene precedentes históricos reveladores de intereses geopolíticos donde actores transnacionales se enfrentan por controlar posiciones territoriales claves al desarrollo extractivo e industrial de toda la subregión (incluyendo las empobrecidas regiones fronterizas bolivianas de Carangas y Lípez). Hace un siglo, el control de Patillos provocó una serie de conflictos y disputas en una época de bonanza similar. Por eso, no debe entenderse que la actual disputa es sólo sobre un puerto de salida para una que otra empresa productora de sal, o para el cobre, molibdeno y oro granulado que baja de Collahuasi. Hoy como hace un siglo atrás, Patillos es un enclave portuario regional de enorme potencial para las relaciones económicas internacionales de Chile, incluyendo la posible salida de gas boliviano (y porqué no, parte de una solución a la mediterraneidad de Bolivia). Nuestro trabajo retrata la voz de diversos protagonistas públicos y privados como manera de acercarnos a la geopolítica en juego hoy y entonces. Relativamente desconocidos, los textos analizados agregan nuevos elementos a los análisis efectuados por Blakemore (1977), Crozier (1993, 1997) y Thomson (2003, 2005).

El caso lleva también a una comparación relevante desde el punto de vista de la historia económica regional y la antropología política. Aunque a una escala mucho mayor, la posición que North logró en la región comparte características estructurales con el monopolio “bilateral” que ejercieron los corregidores coloniales -luego intendentes- españoles, especialmente a través del crédito y la repartición forzada de mercaderías. Este mecanismo de integración económica se caracterizó por un mercado delineado territorialmente, dominado por un solo poder monopólico de compra y venta que, como el corregidor o el intendente colonial, tenía, en los hechos, el monopsonio de la producción local y del mercado ‘informal’ de la tierra, además del control monopólico del flujo financiero y la venta de mercadería (e incluso de la transferencia de tecnología). En la práctica, el repartimiento se traducía en un ingenioso sistema para la provisión de créditos (voluntarios o forzados), implementado por medio del monopolio de la producción local y el comercio que, simultáneamente, hacían bajar los precios de compra de la producción local, a la vez que encarecía

los insumos que los corregidores y sus intermediarios repartían para la producción nativa, poniéndola, de este modo, bajo su férreo control (Barros 2003)<sup>1</sup>.

Parte de nuestro empeño radica precisamente en determinar cómo, cíclicamente, algunas elites económicas y políticas logran acumular posiciones de poder y riquezas en perjuicio del desarrollo industrial nacional y del interés general de sus poblaciones regionales y locales. El control que ejerció North sobre el agua, la industria y el comercio se articuló, en buena medida, sobre el poder monopólico que fue adquiriendo sobre el ferrocarril salitrero.

Mapa N° 1: Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá



Fuente: Blakemore, 1974: 59.

<sup>1</sup> Esto no deja de recordar la relación existente entre la industria agro-alimentaria, los supermercados y los pequeños y medianos productores agrícolas.

---

## II. CRONOLOGÍA DE LOS INICIOS 1871-1887

La oficina “Lagunas” estaba localizada a unos 100 kilómetros de Patillos en línea recta, hacia el sur de la Provincia de Tarapacá, y en consecuencia, a gran distancia de Iquique y del ferrocarril que unía ese puerto a los distritos salitreros del interior (ubicados mucho más al norte)<sup>2</sup>. Comprendiendo que sacar el salitre por Iquique era ruinoso, la compañía explotadora de Lagunas, “Esperanza”, se entendió con Montero Hermanos quienes obtienen, el 26 de octubre de 1871, el permiso para construir y explotar, en forma excluyente, los ramales de ferrocarril que pudieran sacar la producción de las salitreras del sur de Tarapacá<sup>3</sup>. (ver mapa N° 1). Tres días después, obtienen una extensión del privilegio sobre la prolongación del ferrocarril de Iquique a la frontera boliviana<sup>4</sup>. El clima económico se anunciaba prometedor, y las inversiones partieron con optimismo.

Para construir la línea de Patillos, Montero Hermanos contrata un empréstito con el Banco de Lima; a cambio, la compañía explotadora de Lagunas se compromete por escrito a cumplir con un cierto volumen de tránsito (garantizando de este modo un retorno seguro)<sup>5</sup>. Montero Hermanos conservaría la propiedad de la línea y de la concesión, pero pagaría mensualmente parte de los costos y gastos de la obra en construcción. Ese mismo año empieza a tenderse el ferrocarril. Aunque la prolongación a Bolivia nunca llegó a concretarse, la línea de Patillos quedó construida hasta el kilómetro 93. A partir del año siguiente, Montero Hermanos baja nitrato de La Esperanza hacia la costa, actividad que se desarrolló sin problemas hasta 1875, cuando el gobierno peruano es autorizado a comprar todos los terrenos salitrales para formar un monopolio<sup>6</sup>. Al año siguiente, los accionistas de la salitrera Esperanza le ceden al gobierno peruano sus derechos, incluyendo indebidamente las obras ferroviarias de Patillos (Editoriales de El Tarapacá, 1903:44-45). Montero Hermanos se opuso de inmediato a la venta de su ferrocarril, presentando a la justicia una demanda por despojo, donde pide la reposición de su línea. La solicitud fue acogida en julio de 1878, cuando le fue devuelta con los materiales y anexos que quedaron tras el violento sismo y

---

<sup>2</sup> La empresa salitrera Esperanza se constituye en Lima el 14 de septiembre de 1870, para explotar las 408 estacas salitreras de “Lagunas”, las que Ascencio Almonte le había cedido y traspasado por el término de diez años, a cambio del 30% de las utilidades que obtuviera la empresa.

<sup>3</sup> En 1868, Montero Hermanos también había obtenido del gobierno peruano la primera concesión sobre las vías férreas del norte de Tarapacá (las líneas Iquique-La Noria, y Pisagua-Pampa Negra y Negreiros).

<sup>4</sup> La aserción de Thomson respecto a que Esperanza construía el ferrocarril de Patillos a Lagunas ‘por cuenta’ de Montero Hermanos es, pues, errónea. Lo mismo cabe decir respecto a las motivaciones que North habría tenido para cerrar Patillos (Thomson, 2005: 92-99).

<sup>5</sup> El Banco de Lima (con quien ya estaba endeudada la Salitrera Esperanza) aceptó financiar la línea siempre y cuando Montero Hermanos hiciera una rebaja en el flete (un centavo por quintal y por milla, en lugar de un centavo y medio, precios corrientes en las otras líneas explotadas por los Montero). Como la sociedad Esperanza se comprometía a suministrar un flujo de carga no inferior a 1.500 ni superior a 3.000 quintales diarios de salitre, Montero Hermanos estimó que no le sería difícil cumplir con los pagos.

<sup>6</sup> En 1874, Montero Hermanos transfiere las líneas férreas del norte con sus ramificaciones a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros del Perú (también conocida como la *National Nitrate Railways Company of Peru*), reteniendo un paquete de acciones mayoritario. Montero Hermanos retuvo la línea de Patillos a su nombre.

maremoto de 9 de mayo de 1877, que asoló toda la costa. Para desgracia del empresario peruano, apenas repuestas las instalaciones destruidas, estalló la Guerra del Pacífico, y la administración del ferrocarril quedó bajo tutela militar.

Durante la campaña de Tarapacá, el Ejército peruano inició trabajos de empalme de la línea de Patillos con la de Iquique para movilizar tropas y armamento, los que no alcanzó a terminar antes de que el Ejército chileno tomara el control del ferrocarril (que retuvo hasta mayo de 1881). Después de la guerra y reconocidos por Chile los derechos de particulares peruanos y de otras nacionalidades sobre distintos intereses salitreros, la industria se echó a andar nuevamente. Se multiplicaron los intentos y peticiones por abolir el monopolio ferroviario de los Montero a la vez que la industria salitrera retomaba un buen semblante: subrogado al peruano en cuanto al dominio fiscal sobre las salitreras, el Estado chileno, por intermedio del jefe político de Tarapacá, el 7 de septiembre de 1882, le asigna directamente las estacas fiscales de “Lagunas” al chileno Eduardo Délano. Entre 1882 y 1889, por su parte, José Manuel Montero haría todas las gestiones posibles ante las autoridades chilenas para habilitar nuevamente el tráfico por la caleta. En diciembre de 1882 organiza en Londres una sociedad anónima denominada *The Patillos Railway Company Limited*<sup>7</sup>. Su objeto era levantar capitales para reconstruir el terminal portuario, finalizar la enrielladura hasta Lagunas, y dotar al ferrocarril con todo el material rodante necesario. Montero aportaba los privilegios asociados a su concesión ferrocarrilera, recibiendo a cambio acciones por un total de 87.460 libras esterlinas (de un capital de 100.000 libras esterlinas en acciones de 10 libras cada una).

### III. DE MONOPOLIO PERUANO A MONOPOLIO INGLÉS

En 1887, Eduardo Délano, el nuevo dueño chileno de “Lagunas” se compromete, finalmente, a sacar su salitre por Patillos. Pero ese mismo año, faltándole el capital para realizar las urgentes obras portuarias y ferroviarias necesarias para la habilitación de su negocio, Montero decide empeñar las acciones que tiene en la *Nitrate Railways*, encomendándolas a un tal “Dr. Aranibar”, amigo personal residente en Londres. Éste, en lugar de obtener como que acordado el préstamo de 100.000 libras en la plaza financiera (las acciones tenían un valor nominal de 900.000), las deja en prenda con North, quien adelantando la suma requerida, adquiere la posibilidad de votar en representación del paquete accionario<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Como parte de este proceso, apenas devueltos los ferrocarriles, la Compañía de Ferrocarriles Salitreros del Perú se constituyó en sociedad inglesa, *The Nitrate Railways Company Limited*, que entró a posesionarse de los ferrocarriles, quedando el accionista mayoritario, Juan Manuel Montero, de presidente del Directorio. Nuevamente, Montero Hermanos había dejado a la línea de Patillos a Lagunas fuera del traspaso.

<sup>8</sup> Montero poseía 9.000 de las 12.000 acciones de que era constituida la compañía, las que tenían un valor nominal de 900.000 libras. El contrato con North estipulaba que 7.000 acciones le serían devueltas a Montero, si éste pagaba 78.000 libras a los 21 días, y lo restante, en aceptaciones de 90 días desde la fecha de suscripción.

---

No pudiendo pagar el peruano su deuda, North y sus socios a fin de cuentas terminan por adueñarse del 75% de las acciones de la *Nitrate Railways Co.* al precio de 14 libras cada una. Dos años después ¡las acciones habían subido a 280 libras cada una! (Billinghurst, 1905)<sup>9</sup>.

Pero estas operaciones especulativas sólo se referían a los ferrocarriles de Iquique y Pisagua, que North no tardó en controlar con mano de acero. Ese mismo año 1887, en que North se adueñaba de la *Nitrate Railways Co.*, Aranibar realiza otra operación con las acciones de Montero, esta vez con las que el peruano tenía en la *Patillos Railway*. La intermediaria fue *The Capital and Commercial Bank*, donde quedaron depositadas la mitad más una de las acciones, bajo la forma de una suerte de promesa de venta. North y socios, de manera velada, por intermedio del banco, “adelantaron” dos libras por acción (la que nominalmente valía 100). Según el eminente estadista peruano Billinghurst, que a la sazón defendía los intereses del privilegio Montero, el objetivo de conseguir la mayoría de acciones y controlar a *The Patillos Railways Co.* desde un inicio fue “anular el ferrocarril” competidor (1905, xxxiii). Rematando su operación con gran habilidad y consolidando definitivamente su consorcio monopólico, el 11 de septiembre de 1888, North le compra a Délano los derechos sobre Lagunas.

Desentendiéndose inmediatamente de lo pactado entre Montero y Délano el año anterior, North decide no sacar más el salitre de Lagunas por Patillos. Es más, tras comprarle a Délano, solicita inmediatamente la autorización para extender su línea de Iquique-la Noria hacia Lagunas y así empezar a sacar el salitre del viejo sur tarapaqueño por el distante Iquique, en claro perjuicio de Montero. Recordemos que el precio de flete fijado en el privilegio que North compró sobre la línea norte hacía mucho más beneficioso sacar el salitre por ahí: además de fijar un valor superior en 50% al autorizado en el privilegio de la línea sur, la distancia a recorrer era casi el doble. Como North controlaba el transporte además de la producción, le convenía sacar el salitre sureño por su propia línea, aunque esto resultara más caro que sacarlo por Patillos (a cerca de la mitad de distancia, y con un flete fijado menor). Además, North evitaba que otros competidores en el sur —principalmente la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta— tuvieran acceso a las tarifas de flete más competitivas fijadas para Patillos.

Billinghurst se lamentó con razón de la posibilidad de que se otorgara la absurda concesión de prolongación que reclamaba North, siendo que existía una línea perfectamente habilitada para sacar el salitre por Patillos. Expone que: “*dentro del régimen de libertad de industria que impera en la república, el Gobierno no puede poner atajo a las*

---

<sup>9</sup> North y socios se apresuraron en entregar en prenda las acciones a los banqueros Glyn, Mills, Currie & Co, quienes le prestaron tanto que no sólo se resarcieron inmediatamente de lo que había adelantado a Montero, ¡sino que sacaron una utilidad de más de 7.000 libras! El dudoso rol de Aranibar habría sido gratificado con un buen paquete de acciones, “incentivo” que sería luego recuperado por Montero.

*maniobras del señor North, tendientes todas ellas a monopolizar en su mano la industria del salitre con grave peligro de la estabilidad normal de las rentas públicas de la nación; pero tampoco tiene el Gobierno porqué propender, mediante la concesión de que me ocupo [la de extensión de la línea de Iquique hasta Lagunas], a que se cree semejante situación que es una amenaza para todos”.*

Prosigue: “*Dueño el señor North de los ferrocarriles de Iquique y Pisagua, propietario de los más grandes establecimientos salitreros, en posesión del monopolio del agua potable de Iquique y Pisagua, y en breve, arbitro del crédito industrial, merced al Banco que va a fundar, difícil es pronosticar cuál será, dentro de poco tiempo, la situación de la industria salitrera de Tarapacá si llegasen a consolidarse todos estos monopolios, lo que indudablemente sucedería si se matase industrialmente el único ferrocarril [el de Patillos a Lagunas] que puede, dentro del orden establecido por las concesiones vigentes, reducir a un precio equitativo el tipo de los fletes salitreros de toda esta importante región”*. La solicitud de North para extender la línea de Iquique hacia la salitreras del Sur, perjudicando a Patillos, “*no tiene otro objeto que proporcionar a don Juan Tomás North el medio de posponer la industria salitrera de todo Tarapacá a sus audaces especulaciones bursátiles de Londres”* (Billinghurst, 1888:142).

Por algunos años, sacar salitre de los distritos del sur por Iquique resultó ser un negocio lucrativo y fácil de controlar: podría pensarse que el giro comercial de North estaba principalmente orientado al transporte, más que propiamente al beneficio y explotación del salitre. En efecto, North también controlaba las mercaderías que transportaban sus ferrocarriles al regresar a las oficinas por más salitre, lo que de hecho le significó controlar todo el tráfico comercial asociado. Es particularmente notable el establecimiento de las famosas pulperías, que recuerdan los almacenes de repartimiento de mercaderías que llevaban los corregidores coloniales.

El hecho es que, a pesar de la oposición de Billinghurst en representación de los empresarios peruanos, North finalmente obtiene el permiso de conectar la línea sur con su línea norte mediante una nueva concesión gubernativa, otorgada en 1890. Apenas terminada de construir la línea de prolongación en 1893 (Thomson, 2003), Patillos quedó sin base industrial de tráfico, condenado a una inacción indefinida. Con North a la cabeza, el nuevo directorio de la *Nitrate Railways Co.* había cerrado Patillos.

La importancia de la salitrera “Lagunas” y del ferrocarril de Patillos radicaba precisamente en el hecho de que juntos constituían una barrera formidable para el monopolio de producción y transporte de salitre en Tarapacá a que aspiraba North (Blakemore, 1977:63). Al adueñarse de Lagunas, North había puesto fin a las últimas esperanzas que Montero tenía puestas en la línea, consolidado su posición monopólica en la región, y asegurando su competitividad financiera frente a la Compañía de Antofagasta.

---

En 1886, el gobierno chileno, finalmente, declaró extinguidos los privilegios ferrocarrileros. Tanto el Congreso como el Ejecutivo consideran que la exclusividad asociada a las concesiones habían caducado por incumplimiento de sus cláusulas<sup>10</sup>. Autorizan, en consecuencia, la construcción de dos nuevas líneas de ferrocarril en Tarapacá, abriendo la competencia. Pero North no había dicho su última palabra: intentó prolongar lo más posible su posición monopólica, recurriendo de la decisión administrativa del Ejecutivo ante los Tribunales de Justicia. En su libelo, arguye haber sido perjudicado en sus legítimos derechos contenidos en los privilegios otorgados por el gobierno peruano a Montero Hermanos, que él había comprado<sup>11</sup>. La acción, por basarse en derechos inexistentes, era evidentemente de tipo dilatoria: el Poder Ejecutivo ya había declarado la caducidad del privilegio de exclusividad sobre la base de normas muy claras. Pero al recurrir al Poder Judicial, además de prolongar su monopolio algunos años, logra desencadenar una de las crisis políticas más graves del Gobierno de Balmaceda. En efecto, al trabarse el Poder Judicial en una contienda de competencia constitucional con el Ejecutivo (que tuvo ribetes diplomáticos altamente desagradables para Chile), la inversión ferrocarrilera prácticamente se paralizó: el gobierno chileno no podía otorgar nuevas concesiones mientras la justicia no evacuara el asunto. De conformidad a la Constitución Política de Chile de 1833, le cupo finalmente al Consejo de Estado zanjar, en definitiva, en favor del Ejecutivo. Para mantener el decoro tras este embrollo, la justicia, mansa aunque demoradamente, ratifica la decisión de los otros poderes. En palabras del entonces fiscal de la Corte Suprema de Justicia, don Floridor Rojas, había “*llegado el momento de que [se] declare la caducidad de todo privilegio a favor de Montero Hermanos*”, y por lo tanto, de North<sup>12</sup>.

Billinghurst cita el fallo del juez inglés Chitty (1889), quien fuera llamado a decidir si debía liquidarse la compañía de Patillos para pagar las obligaciones contraídas previamente con Montero (él sólo había mantenido y mejorado el ferrocarril durante este tiempo). Puesto que North se había hecho del control de la compañía, a Montero le preocupaba recuperar todo lo que había invertido en ella, con preferencia a otros acreedores. Rechazando las excepciones interpuestas por North, el juez británico resuelve aprobar la liquidación de la Compañía, concluyendo que “*el Coronel North y sus amigos quieren especular a expensas del Señor Monter*”, condenándolos en costas. En la Comisión que, tras la muerte del “Rey del Salitre” en 1896, estudió el Fondo de Cohecho y Corrupción (como llamó *The Railway Times* de Londres a los fondos de North), se dejó claramente en evidencia que no adquirió el ferrocarril de Patillos para ponerlo en pie y hacerlo funcionar, sino

---

<sup>10</sup> En efecto, la declaración de caducidad afectaba sólo la exclusividad de la explotación ferrocarrilera en la región. Tras la declaración, se levantó la interdicción de competir en esa rama industrial, pero la propiedad de los ferrocarriles se mantuvo en poder de las empresas de North.

<sup>11</sup> El abogado Manuel Lecaros R. relata en 1895 cómo la *Nitrate Railways* promovió estas dilaciones ante la Corte, contra los señores Vergara, Whitelegg y Harold, que solicitaban construir el ferrocarril de Iquique a Huara, que tampoco prosperó.

<sup>12</sup> La justicia luego cita a Juan Manuel Montero a reconocer firmas en unas cuentas, lo que éste hace el 14 de diciembre de 1893. “Lagunas” y North piden la ejecución y embargo de sus bienes. El ferrocarril sale a remate. North muere el 5 de mayo de 1896.

que para precipitar su ruina total, como fue en definitiva. En 1897, el que fuera cómplice fiel de las operaciones de North durante tantos años, Sir Robert Harvey, había pasado a ser presidente de la *Nitrate Railways Co.*, contestando ante el Comité de Investigaciones que: “*Con respecto a la apertura del Ferrocarril de Patillos, es materia esa sobre la cual cuanto menos se hable mejor*” (1905, XIII).

#### IV. MÁS INTENTOS

Poco se sabe de los esfuerzos que siguieron para reactivar Patillos: pasadas las incertidumbres de la revolución de 1891, Enrique Squire lo intenta en 1903, solicitando permiso para construir un ferrocarril para unir el puerto y las borateras que están en la rica falda oriental de la Cordillera de Sillillica, así como la zona sur de las salitreras de Tarapacá, con ramales a los minerales de Copaquire y Collahuasi (y nuevamente, con la idea de conectar con Bolivia, donde los intereses mineros también prosperaban). Una de las razones esgrimidas por Squire era que la *Anglo-Chilean* (compañía que controlaba la exportación de salitre de El Toco por Tocopilla) cobraba fletes demasiado subidos (Editoriales de *El Tarapacá*, 1903:43). Ottenheim y compañía por su parte, entonces dueños del mineral de Collahuasi, también solicitó permiso para construir una carretera para sacar su producción de cobre, obra que luego planificaba transformar en ferrocarril<sup>13</sup>. Tal cúmulo de solicitudes empieza a preocupar a la opinión pública de Iquique. El ingeniero de Provincia, Francisco Gallo, hace gala de una mentalidad proteccionista al informar en contra del proyecto. Según él, significaría para Iquique pérdidas considerables en los cuantiosos intereses radicados en él: “*un ferrocarril atravesando la rejión [sic] salitrera del Sur le quitaría una buena parte de su movimiento comercial en provecho de dos o tres afortunados, sin utilidad positiva para el fisco ni particulares*”. Gallo cuestiona además los subidos gastos administrativos y de policía en beneficio de particulares, y el aumento de contrabando. Finalmente, fustiga el hecho de que las propiedades de los iquiqueños disminuirían su valor.

El intendente de la provincia, Agustín Gana Urzúa, tiene, en cambio, una opinión más liberalmente favorable a la propuesta de Squire: las ramales ofrecidas atenderían las necesidades de todos los productores, debiendo negociarse una tarifa conveniente para el conjunto, “*a dicha obra se encuentran vinculados los intereses más caros i más vitales de Tarapacá... allí se encuentran minas de oro, de plata, de cobre, de manganeso, aluminio, mercurio, etc...; enormes yacimientos de sal común capaces de abastecer al mundo entero; sales potásicas i sódicas; azufre en abundancia, ricos yacimientos de bórax; sustancias colorantes aplicables a la industria; ricos productos, en fin...*”.

Conforme a esta visión, no sólo estaba en juego la prosperidad futura de Tarapacá y de Chile, sino que también la prosperidad de las relaciones comerciales con Bolivia. “*Hoi*

---

<sup>13</sup> Thomson reseña la historia salitrera de la zona norte de Tarapacá (2003 y 2005).

---

no se solicita solo un Puerto que pudiera servir a una o dos compañías en la región del sur de Tarapacá, sino que un punto de conexión con Bolivia que interesa a toda la Provincia y al país”.

El intendente agregaba que “*en centros eminentemente mineros, como éstos, los poderes públicos están en la obligación de atender el desarrollo de sus industrias, que son las que le dan vida, i ésta no se desarrolla ni prospera sino mediante fáciles y baratas vías de comunicación*”. Nada favorece a la industria minera como la reducción de los fletes y los gastos de transporte asociados. La concentración de la propiedad portuaria y ferrocarrilera desfavorecía la competencia en materia de transporte de minerales. Los bajos precios del transporte pueden revitalizar toda una industria, y hacer que minerales de baja ley pasen a ser interesantes. Una mayor producción también beneficia la recaudación fiscal: al fisco le interesa que crezca la industria, y para ello debe asegurar que los costos de transporte asociados a la exportación sean los más bajos posibles. Como decía el intendente hace poco más de un siglo: “*es preciso insistir en el abaratamiento presente y futuro del flete y costo de producción*” (Editoriales de *El Tarapacá*, 1903).

Otra razón de orden estratégico y geopolítico para apoyar el ferrocarril de Patillos es que éste constituiría una de las mejores conexiones entre la costa y la ‘vecina República del Oriente’: “*La Caleta de Patillos se halla en la misma latitud que la quebrada de Chacarillas i pampa del mismo nombre, que, según los informes, son los pasajes más adecuados, tal vez los únicos, por donde se pueda escalar la cordillera que separa a esta parte de la provincia, de la altiplanicie*”. El control de Patillos de alguna manera implicaba controlar el antiguo corredor natural de Chacarillas, quebrada muy fácil de habilitar para las comunicaciones de Tarapacá con Bolivia<sup>14</sup>.

Con todo, el 27 de noviembre de 1903, es finalmente Damián Navarro el que obtiene permiso del gobierno para trazar una línea ferroviaria entre la caleta de Patillos y la parte norte del Salar de Tarapacá. Pero, a fin de cuentas, por la presión de la comunidad iquiqueña en su conjunto y de algunas de sus autoridades, que veían con recelo la transformación de la caleta en un eventual puerto salitrero, ninguno de los proyectos prosperó. En 1912, los materiales del ferrocarril de Patillos fueron cedidos al Instituto de Fomento Industrial y Minero de Tarapacá, siendo desmontados y trasladados más al norte, donde fueron ocupados en la también frustrada construcción del ferrocarril Huara-Chusmiza.

---

<sup>14</sup> Recordemos que a diferencia de lo que ocurrió con Arica y Tacna, Perú había cedido Tarapacá a Chile en forma definitiva e incondicional: cualquier cesión de terreno, o habilitación de un paso exclusivo para Bolivia no necesita contar con la anuencia peruana (la que sí es requerida para el caso de Arica).

## V. EL REY DEL SALITRE, INFRAESTRUCTURA Y MINERÍA

El problema del control de las infraestructuras de transportes (incluyendo la portuaria) ha sido un tema largamente debatido en la historia del Norte Grande. La zona fue testigo y presa del más grande monopolio que haya conocido el país, lo que le valió a North el merecido apodo de “Rey del Salitre”: además de controlar las mejores oficinas, a la *Patillos Railway Company* y la *Nitrate Railways Company*, North controló el *Bank of Tarapacá and London Limited*, la *Nitrate Provisions Supply Company* (compañía que monopolizaba el abasto), la *Tarapacá Waterworks Company* (que monopolizaba el agua), y la *Arauco Railway Company* (que explotaba el carbón y su transporte en Arauco). El “Rey” logró frenar proyectos de desarrollo ferroviario e industrial que iban a competir con el suyo. Lo que define un monopolio es la posibilidad de fijar un precio. Así que el proceder de North respecto de Patillos no sólo perjudicó la recaudación fiscal, sino que la industria en su conjunto. Al mantener alto el precio del flete, su monopolio mantuvo artificialmente alto el costo de producción de salitre<sup>15</sup>. Pero entrabar la entrada de otros actores al mercado de transportes no sólo permitía mantener alto el precio por quintal y por milla, sino que, indirectamente, controlar la expansión de toda la industria salitrera. Esto sin duda restringió la expansión del mercado global del salitre, e incentivó la búsqueda de sustitutos más baratos, factor que más tarde incidió en la estrepitosa caída de la industria, con las durísimas consecuencias que esto trajo para toda la población chilena.

El monopolio ferrocarrilero de North encareció y estranguló la producción de salitre: ése, en efecto, era el objetivo buscado, por razones de orden financiero. De haberse podido producir en forma abundante y barata desde un principio, el salitre tal vez hubiera seguido siendo un producto importante para los ingresos nacionales. Afortunadamente, el abaratamiento de la producción logrado mediante la implementación del sistema Guggenheim le dio un segundo aire a la industria durante el siglo XX. Patillos, en cambio, no volvió a recobrar vida industrial sino hasta hace algunas décadas.

## VI. PATILLOS Y PATACHE, ENCLAVES TRANSNACIONALES

El *holding* Sociedad Punta de Lobos (el mayor productor de sal del país), controlado por José Yuraszcek y *Citigroup*, está actualmente buscando poner término a los juicios pendientes con Endesa y la Compañía Marítima Mínera Patache (de propiedad de Leo Mahoney) por el control del puerto Patache, vecino de Patillos. Aunque uno podría pensar que Punta de Lobos está dispuesto a desistirse de Patache por haber ya conseguido los permisos para ampliar sus instalaciones portuarias en el propio Patillos, el interés más

---

<sup>15</sup> Thomson desarrolla un estudio comparativo detallado de los costos del transporte en la industria salitrera, que fortalece la pertinencia de esta aseveración (2005).

---

apremiante de la compañía por terminar los pleitos pendientes vendría dado por la posibilidad de vender la empresa sin contingencias legales (como lo han exigido los alemanes de K+S, que visitaron la zona en enero de 2006). Yuraszeck ya habría logrado un acuerdo en ese sentido con Endesa (propietaria de Patache). Intenta, además, un arreglo extrajudicial con la sociedad de Leo Mahoney, dueño de la principal competencia de Sal Lobos en Chile.

El conflicto con Mahoney se inició a mediados de 2003 e involucra también a Endesa, la generadora del grupo Endesa España. Esta última, propietaria del Puerto Patache, intentó vender en 2002 la instalación portuaria vecina de Patillos mediante una licitación privada en la que participó Punta de Lobos y la Compañía Marítima Minera Patache, de Mahoney. Aunque en una primera instancia Punta de Lobos presentó la mejor oferta –superior al precio mínimo de 545.000 unidades de fomento–, Endesa declaró desierto el proceso y firma una promesa de compraventa con la empresa de Mahoney, tras lo cual Punta de Lobos interpone tres juicios ordinarios. Mahoney, por su parte acude al Tribunal de la Libre Competencia (ex-Comisión Resolutiva Antimonopolios) alegando que Yuraszeck hizo uso de su posición dominante para impedir que Minera Cordillera –otra empresa de su propiedad, que quiere exportar sal– acceda a un terminal propio. La situación debía ser fallada a más tardar en enero de 2006. Pero los alemanes de K+S exigen el término de las contingencias legales como condición para comprar la totalidad de las acciones de Punta de Lobos, valorada en US\$ 500.000.000 (el grupo de Yuraszeck pagó US\$ 95.000.000 por ellas hace cinco años)<sup>16</sup>.

La actual tendencia a la concentración de la propiedad portuaria en manos de consorcios extranjeros puede discernirse sobre la base de consideraciones económicas y geopolíticas similares a las efectuadas hace un siglo. Del mismo modo que ocurrió con North, la concentración de la propiedad portuaria en manos de una sola compañía hace que cualquier otro intento de producción y exportación de sal en la región resulte gravoso, por

---

<sup>16</sup> La agregación de valor de la Sociedad Punta de Lobos en estos años, se ancla en el aumento en las ventas, de 2.000.000 a 6.000.000 de toneladas, a la apertura de una treintena de nuevos mercados y una inversión de US\$ 40.000.000 para duplicar plantas, adquirir dos buques más y aumentar la capacidad portuaria. Yuraszeck supo aprovechar otras ventajas comparativas, como que el Salar Grande, al no ser de origen marino, está libre de metales pesados, por lo tanto tiene más usos. Su cercanía al mar, por otra parte, le permite competir en costos con salares de otros países. Una de las primeras decisiones de Sal Lobos fue orientarse más a la industria petroquímica, que representa el 60% del consumo mundial de este *commodity* (200.000.000 de toneladas). Existen 440 plantas que transforman la sal en cloro-soda o soda cáustica, repartidas entre Asia, Estados Unidos, Europa, y un porcentaje muy menor en América Latina. Definieron que partirían por Estados Unidos. Antes, Sal Lobos exportaba pequeños volúmenes a la Costa Este a través de Leo Mahoney, quien dominaba en la zona. Yuraszeck optó por reforzar una filial que ya tenían allá: Isco. A la fecha abastecen 48% de ese mercado de 8.000.000 de toneladas anuales. Compraron sitios en seis puntos de Estados Unidos e instalaron una planta en Pennsylvania, donde envasan sal para Wal-Mart, y distribuyen marcas propias para vender en Home Depot y otras cadenas, sacos de 25 kilos para despejar la nieve y sal pelletizada para acondicionadores de agua (que producen en Tampa, Florida). En 2003, Punta de Lobos compró Salina Diamante Branco en Brasil, que vendía 600.000 toneladas: hoy controla 50% del mercado brasileño. Actualmente, Chile representa el 8% del destino de las ventas: Estados Unidos, 45%; Brasil, 15%, y 36% va a otros países. En Chile se diversificó la gama de productos para consumo humano. Incorporaron la Biosal (baja en sodio) y sal con especias; la salmicultura emplea el producto como fungicida en reemplazo de los químicos, y exportan a 15 países una variedad para la industria textil. Ahora están procesando sales de alta pureza para los sueros médicos en América Latina y Estados Unidos e incorporaron el rubro de las piscinas, en el que están reemplazando el cloro.

los altos costos de transporte involucrados. La concentración de la propiedad portuaria se convierte así en un monopolio de hecho sobre la producción de sal. Habría que preguntarse sobre la naturaleza del acuerdo entre Mahoney y Sal Lobos, si consolida el monopolio a cambio de una indemnización significativa, o si se asegurará, en definitiva, el acceso no discriminatorio a los servicios portuarios por parte de terceros. Los eventuales competidores de K + S podrían verse así enfrentados a una verdadera barrera de entrada a la industria en el sur tarapaqueño, basada en el control del transporte marítimo, lo que no sólo afectaría a la industria de la sal, sino que a todo el ramo de la minería que se está desarrollando en la región. De arraigarse la propiedad en manos de una sola empresa, ésta tendría el poder de controlar el desarrollo minero tarapaqueño, determinando eventualmente que algunos yacimientos sean rentables y otros no.

## VII. CONCLUSIÓN

La disputa por el control de enclaves portuarios y de transporte viene dándose hace más de un siglo en el área. Primero Montero Hermanos, luego John North, y ahora Yuraszeck ¿A quién pertenecen los capitales de K + S, compañía alemana que está por adquirir Punta de Lobos? Gran parte del negocio consiste en controlar el transporte, en este caso, por territorio chileno. Al igual que entonces, cualquier proyecto minero que quisiera instalarse en la zona sur de Tarapacá tendría problemas en sacar su producción si Patillos y Patache fueran propiedad de un consorcio como K + S. La conexión con Bolivia también es evidente: Patache y Patillos son puntos estratégicos de comunicación e integración con Bolivia, cuyos productos minerales de Carangas y Lípez podrían sacarse convenientemente por ahí, tal como se pensaba hace ya un siglo. Para el desarrollo regional y la integración con Bolivia, conviene que el mercado de los servicios portuarios sea lo más amplio, competitivo y no discriminatorio posible, potenciando el desarrollo de un *cluster* al servicio de la minería. Patache y Patillos son puertos claves para la salida de todos los productos del *hinterland* mineral de los mismos. Considerando que el desarrollo minero de Tarapacá y de las regiones mineras fronterizas con Bolivia está en plena expansión, tiene sentido darle más facilidades a los que entren a competir, nacionales y extranjeros. En el transporte debe asegurarse la igualdad de condiciones de acceso, y eso no es resorte de la empresa privada.

## REFERENCIAS

Billinghurst, Guillermo. 1888. *Exposición de los derechos de J. Manuel Montero para oponerse a la construcción de un ferrocarril entre la Noria y las Salitreras de Lagunas*. Santiago: Imprenta del Progreso.

—. 1905. *Documentos Relativos al Ferrocarril de Patillos Recopilados por Guillermo Billinghurst*. Valparaíso: Sociedad "Imprenta y Litografía Universo".

- 
- Blakemore, Harold. 1977. *Gobierno chileno y salitre inglés 1886-1896*. Balmaceda y North. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Crozier, Ronald. 1993. "La industria del Yodo 1815-1915". *Historia* 27:141-212.
- . 1997. "El salitre hasta la guerra del Pacífico: una revisión". *Historia* 30:53-126.
- El Tarapacá*. 1903. *El Ferrocarril de Patillo, Iquique en Peligro*. Iquique: Imprenta "El Tarapacá".
- Lecaros, M. 1895. *Artículo de Incompetencia introducido en el juicio promovido ante la Excm. Corte Suprema por la Nitrate Railways Company Limited contra los concesionarios del ferrocarril de Huara, sobre subsistencia de los privilegios concedidos por el gobierno del Perú a Montero Hermanos, por S. Aldunate B.* Santiago: Imprenta y Encuadernación del Comercio.
- Swinburn, Carlos. 1884a. *Ferrocarriles de Tarapacá y el privilegio de Montero Hermanos*. Santiago: Imprenta de La República.
- . 1884b. *Contestación al tercer memorándum de la compañía de los ferrocarriles salitreros de Tarapacá en la cuestión sobre la caducidad de privilegios de Montero Hermanos* (segunda edición, con el informe del Fiscal de la Corte Suprema de Justicia). Santiago: Imprenta de "La Época".
- Thomson, Ian. 2003. *Red Norte: la historia de los ferrocarriles del Norte Chileno*. Santiago: Instituto de Ingenieros.
- . 2005. "La Nitrate Railways Co. Ltd.: la pérdida de sus derechos exclusivos en el mercado del transporte de salitre y su respuesta a ella". *Historia* 38: 85-112.