

Del campo de cultivo al campo de batalla: la producción salitrera y las empresas alemanas e inglesas durante la Primera Guerra Mundial. Taltal, 1910-1920¹

From the cultivation field to the battlefield: saltpetre production and German and English companies during the First World War. Taltal, 1910-1920

Milton Godoy Orellana*

INVESTIGADOR ASOCIADO MUSEO REGIONAL DE ATACAMA

<https://orcid.org/0000-0003-2528-8461>

RESUMEN

El artículo analiza el impacto de la Primera Guerra Mundial en uno de los puertos de la región salitrera de Chile en el contexto de un mercado mundial capitalista e integrado en que las potencias europeas acrecentaron los intentos de asegurar sus vías de aprovisionamiento e impedir que llegaran a sus adversarios.

Esta confrontación tuvo un negativo impacto en la economía de la región salitrera dada la alta necesidad del abastecimiento de nitrato durante el conflicto y la cuestionada neutralidad chilena. Por último, se analizan las repercusiones socioeconómicas del conflicto en el sector meridional del desierto de Atacama, cerrando con algunas conclusiones que pretenden aportar a esclarecer este problema.

Palabras clave: Primera Guerra Mundial, salitre, desierto de atacama, Taltal

ABSTRACT

This article analyzes the impact of the First World War on one of the ports of the Chilean saltpetre region. In the context of a capitalist and integrated world market, the European powers and the attempts to secure their supply routes and prevent their adversaries from reaching them, this confrontation had a negative impact on the economy of the region.

This confrontation had a negative impact on the economy of the saltpetre region given the high need for nitrate supplies during the conflict and the questioned Chilean neutrality. Finally, the socioeconomic repercussions of the conflict in the southern sector of the Atacama Desert are analyzed, closing with some conclusions that aim to shed light on this problem.

Key words: World War I, saltpeter, Atacama Desert, Taltal.

*mgodoyorellana@gmail.com

“Es extraño decir que el único país en el mundo que en tiempos de paz suministra el mayor agente para aumentar la productividad de la tierra, ahora será llamado para que el mismo agente suministre los medios de destrucción”.

The Rock Island Argus. East Moline (Illinois),
19 de agosto de 1914

INTRODUCCIÓN.

El 1° de octubre de 1914, *El Progreso*, un periódico de las Islas Canarias, destacaba que la barca alemana *Pamir* de cuatro palos y 2777 toneladas, fondeaba en el puerto de Santa Cruz de la Palma alrededor de dos meses y medio después de zarpar cargada de salitre desde el puerto de Taltal, bahía que abandonó el 17 de julio de aquel año. Al cruzar el Ecuador en los primeros días de septiembre, según el periódico, el capitán Max Jürgen Jürs se había enterado por medio de señales de banderas con un velero francés “que había guerra en Europa” (*EL Progreso*, 9 de octubre de 1914). El *Pamir* era parte de la empresa de Fritz Laeisz, naviera que inició sus operaciones en 1874 y fue popularmente conocida como *Línea P* -debido a la inicial de todos los barcos de la compañía- dedicada al transporte de nitrato al puerto de Hamburgo. La nave alemana se vio enfrentada al peligro del ataque de fuerzas enemigas, por lo que arribó al primer puerto neutral que pudo, donde el capitán consignó la carga a un comerciante local permaneciendo en la isla hasta el amanecer del 6 de marzo de 1920. Aquel año, aunque fue reclamado por el gobierno italiano como indemnización de guerra, el *Pamir* zarpó al puerto de Hamburgo con lo que le restaba de salitre proveniente de Taltal (*La Prensa*, 7 de marzo de 1920). No obstante, después del fin del conflicto fue nuevamente adquirido por Fritz Laeisz y volvió a transportar salitre, realizando su último viaje en 1931 (Churchouse 1978, 4).

Sucesos como este serían frecuentemente ventilados en la prensa internacional en artículos referidos a persecuciones, capturas y hundimientos de barcos que transportaban nitrato, un elemento de alta importancia para la agricultura y la fabricación de pólvora.

De hecho, poco antes del inicio de la guerra, según *The Observer*, “no menos de treinta veleros zarparon de Chile con dirección a Hamburgo y Bremen” (*The Observer*, 7 de diciembre de 1918); sin embargo, ninguno de ellos llegó al Elba o al Weser, ya que fueron hundidos o conducidos a algún puerto inglés. Aunque los datos son dispersos, el viaje hacia Taltal y la región salitrera tampoco fue fácil.

Sabido es que la guerra tuvo su escenario central en Europa, aunque la expansión capitalista consolidada hacia el último tercio del siglo XIX hizo que Latinoamérica no quedara exenta de la conflagración geopolítica y geoeconómica (Compagnon 2014; Novak y Ortíz 2014; Martin 2015, 259-281; Tato 2017). Por otra parte, la guerra no se manifestó solo en el frente de combate directo, sino que hubo un conjunto de medidas usadas por los bandos en conflicto destinadas a dañar económicamente al adversario alcanzando países no beligerantes ligados por relaciones comerciales a las potencias europeas. Marc Ferro identificó dos elementos usados durante la Primera Guerra mundial para lograr este objetivo: por una parte, se buscó debilitar la posición de las grandes potencias coloniales y la explosión de las diferencias internas; mientras, por otra, se intentó asfixiar económicamente al enemigo mediante el bloqueo y la guerra submarina para «destruir los fundamentos de su economía» (Ferro 2014, 188-197).

En el contexto de un mercado mundial capitalista e integrado las potencias europeas debieron suplir sus necesidades, no solo de alimentos, sino de un conjunto de productos que devinieron en estratégicos, tales como salitre, petróleo y cobre (Compagnon 2014, 12; Rinke 2019). Por tanto, los países beligerantes necesitaban asegurar sus vías de aprovisionamiento de estos productos para sus ejércitos e impedir que llegaran a sus adversarios, basándose en la estrategia de asfixiar las economías enemigas mediante el uso de submarinos, convertidos en el arma más importante del conflicto y que permitió una exitosa campaña de las fuerzas alemanas hasta 1917 (Hobsbawm 2019, 38). Por su parte, los ingleses diseñaron una política de obstrucción de las relaciones comerciales alemanas, intentando eliminar a sus proveedores y socios comerciales mediante las llamadas *blacklist*.

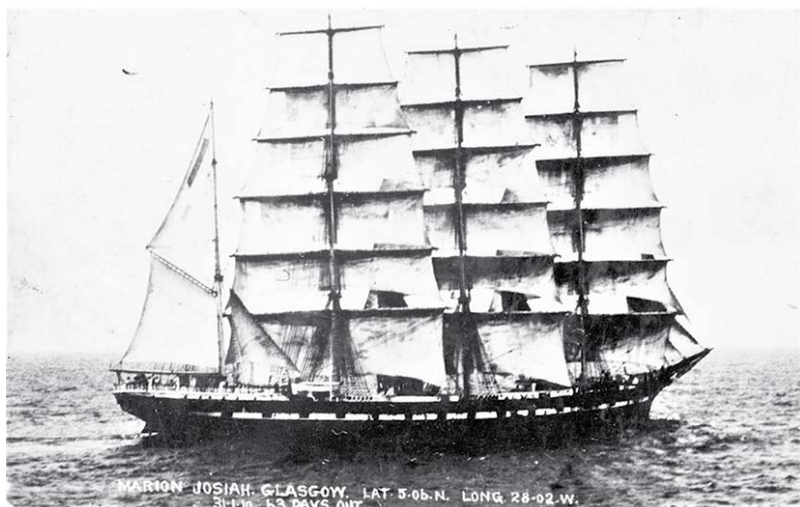
En la globalización del conflicto incidió notablemente la participación inglesa, pues eran ellos quienes dominaban gran parte de las rutas comerciales marítimas y tenían control en alrededor de un cuarto de la superficie mundial (Ferguson 2016, 186), contexto en que Alemania se consolidaba en detrimento de Inglaterra. Por tanto, la razón que motivó su participación en la guerra el año 2014 fue oponerse y contener a Alemania (Clark 2021, 627-628). Así, en el contexto de un mundo globalizado, la Gran Guerra tuvo impacto en todos los nodos de la red mundial, consolidada en la primera década del siglo XX, reconocida como la época dorada del capitalismo con interrelaciones económicas y un crecimiento “sin precedentes” (Ferguson 2016, 186). En un escenario de intercambios y densos flujos comerciales de Europa con las economías periféricas la región salitrera tenía un lugar de privilegio, incluyendo entre sus principales actores a empresarios ingleses y alemanes, quienes contaban con una importante participación en la explotación de estos yacimientos en Taltal y la zona de El Toco.

Particularmente, en el distrito minero de Taltal la relación anglo-alemana se materializaba en las explotaciones mineras y el papel radical desempeñado por *The Taltal Railway Company Ltd*, que mantenía el monopolio del transporte entre el puerto y los centros extractivos de salitre, oro, plata y cobre. Entonces, cabe preguntarse ¿cuál fue el impacto del conflicto en la producción local?, ¿qué medidas tomó para el efecto el Estado chileno? y ¿cuáles fueron las repercusiones de un conflicto global en la economía y sociedad local?

Para elucidar estas y otras interrogantes referentes al tema, este artículo se inicia con un análisis de la producción salitrera entre 1900 y 1920, enfatizando la situación antes de la guerra, centrándose en las empresas alemanas y sus relaciones con los ingleses en el contexto de la época. La idea del estudio de este proceso busca comprender los alcances del conflicto en una comunidad local que, debido a las medidas inglesas para lograr la destrucción de la actividad económica alemana, sufrió los efectos del conflicto en la cotidianeidad de sus vidas, manifestándose en el despido de trabajadores, alza de precios y deterioro de la economía regional.

*carolina.pasciaroni@uns.edu.ar

El análisis se centrará en la producción y su renovación de la importancia del salitre como fertilizante y materia prima para la fabricación de pólvora. Dada la alta necesidad del abastecimiento de nitrato durante el conflicto se estudia la cuestionada neutralidad chilena, principalmente, por las supuestas cercanías de habitantes del país con uno u otro frente en conflicto. Por último, se analiza las repercusiones socioeconómicas del conflicto en el sector meridional del desierto de Atacama, cerrando con algunas conclusiones que pretenden aportar a esclarecer este problema.



El *Marion Josiah*, una nave de cuatro mástiles construida en 1892 y hundida durante su viaje de La Pallice a Taltal, el 22 de noviembre de 1917, a unas 220 millas al noroeste de la isla Madeira por el submarino alemán U 151. El capitán J.M. Ollivier y la tripulación devolvieron los disparos del submarino, pero tuvieron que rendirse y abandonar el barco².

DEL CAMPO DE CULTIVO AL CAMPO DE BATALLA

En 1882, Francisco García Calderón, el presidente peruano rehén de Chile en la guerra del Pacífico, vaticinaba que “cuando se agote el guano *que hoy en día compite con los nitratos para la agricultura*, no me parece aventurado suponer que el salitre pueda entonces venderse con un adelanto de un cincuenta por ciento sobre su precio actual” (Browne 1884, 28). García Calderón no se equivocaba en

afirmar la preponderancia del salitre como fertilizante, manifestada ya en 1872, punto de inflexión en que se igualaron los ingresos por las exportaciones de ambos fertilizantes (González Miranda 2014, 39-49). Simplemente, su apreciación fue incompleta debido a que el salitre tenía una mayor versatilidad en sus aplicaciones y nadie presagiaba la importancia que adquiriría hacia las primeras décadas del siglo XX.

De hecho, la necesidad por abastecerse de nitrato con fines bélicos era tempranamente develada por *Cosmos* –una revista francesa de divulgación científica– anunciando en marzo de 1888 que “Europa se convierte en un campo atrincherado” y planteaba la necesidad de proveerse de salitre autóctono, debido a que los procesos empleados por alemanes y franceses eran los mismos, basándose en la conversión del cloruro de potasio en nitrato de potasio a partir “del nitrato de soda venido de Chile” (Balmé 1888. 434) . La preocupación central era que los alemanes trabajaban con la explotación de cloruro de potasio contenido en la carnalita (16%) obtenida en las minas de Staasfurth, razón por la cual se consideraba que era imprescindible encontrar en su territorio los medios que le permitieran contar con este recurso para sostener su defensa.

Las crecientes necesidades de proveerse de salitre hicieron que en los últimos años del siglo XIX existiera una dura competencia por el control del transporte en los puertos salitreros. Mientras el comercio inglés y alemán era floreciente, la presencia francesa estaba “en triste decadencia”, evidenciando el retroceso de su presencia en el comercio marítimo con Chile debido a la supresión de la Compañía Francesa del Pacífico. También los ingleses perdían espacio frente al avance alemán quienes, a juicio del cónsul francés, provocaban admiración por su celo e inteligencia y “su rápido progreso está en vías de conseguir una gran influencia moral en el país”³. Esa competencia al inicio del siglo XX se había materializado mediante la presencia de importantes navieras –aunque había gran cantidad de embarcaciones de diferentes banderas– que controlaban mayoritariamente el movimiento de carga: la alemana Kosmos y la inglesa Pacific Steam Navigation Company.

El advenimiento de un período de gran expansión capitalista consolidó los mercados, provocando el aumento de la demanda y una febril actividad en las pampas y puertos salitreros. En febrero de 1913 las estadísticas de producción mostraban, según informes diplomáticos, una “situación floreciente”⁴ para Chile. En efecto, se estaba frente al punto máximo de la época dorada de la producción que marcó un gran dinamismo económico en la región. Baste considerar que, en 1900, en Taltal se movilizaron 110 934 toneladas al puerto, iniciándose al año siguiente un período expansivo que se puede dimensionar mediante el aumento de un 82,6% del salitre transportado para su embarque. La producción y el transporte se elevaron hasta el año salitrero de 1906-1907 alcanzando 188 277 toneladas y se mantuvo, con altibajos, en torno a esa cifra. En los años posteriores se superó ese umbral, con un marcado crecimiento entre los meses de junio de 1907 y el mismo mes en 1914, en que se condujeron al puerto 319 861 toneladas, significando un crecimiento del 70% en el transporte y constituyó el hito más importante de la región durante el ciclo salitrero.

Así, 1913 se convierte en un año crucial para comprender la década. Paradójicamente, en el mismo momento que se expresaban las mejores cifras para la producción se incubaba un quiebre económico internacional que iniciaría una nueva crisis en el capitalismo. Desde Alemania se expandió por Europa, potenciada con el advenimiento de la Primera Guerra Mundial provocando una generalizada, fuerte y continua alza de precios en Inglaterra, Francia y Estados Unidos (Gilles 2009, 145). El día anterior al inicio de las hostilidades se manifestaron en Inglaterra, a la sazón el mercado financiero más importante del mundo, un conjunto de desequilibrios marcados por la demanda de libras esterlinas, llevando al cierre del mercado de divisas en la *city*. Mientras, en Estados Unidos, la manifestación de la crisis provocó el cierre de la bolsa de Nueva York y la necesidad de asegurar que la guerra no frenara el comercio, especialmente las exportaciones de algodón y granos a Europa (Marichal 2010, 82-83). Por su parte, en Francia los esfuerzos se tradujeron en el crecimiento de la producción industrial, a lo que se sumó un

aumento en las cosechas, principalmente de trigo, impulsando un nuevo auge dinamizado por la emisión monetaria y contratación de empréstitos económicos.

En Chile, los primeros días de 1914 se avizoraba la profundización de la crisis que le azotaba, cuyas causas generales eran comunes a la situación europea y se enmarcaban en la tensión provocada por la llamada guerra de los Balcanes y su secuela de grandes gastos armamentistas en Europa para reforzar sus ejércitos, situación que tuvo como efecto inmediato el enrarecimiento del mercado crediticio⁵. Aunque esta crisis tuvo carácter mundial y tocó particularmente a Latinoamérica, en Chile, los efectos se manifestaron de forma muy aguda, principalmente por los problemas monetarios y la inestabilidad de la tasa de cambio. Según los informes diplomáticos, el problema se acentuaba con el mal funcionamiento de los ferrocarriles, provocando “muy frecuentemente que el trigo, las papas y los productos agrícolas se pierdan en las estaciones, por falta de vagones en número suficiente para el transporte”⁶.

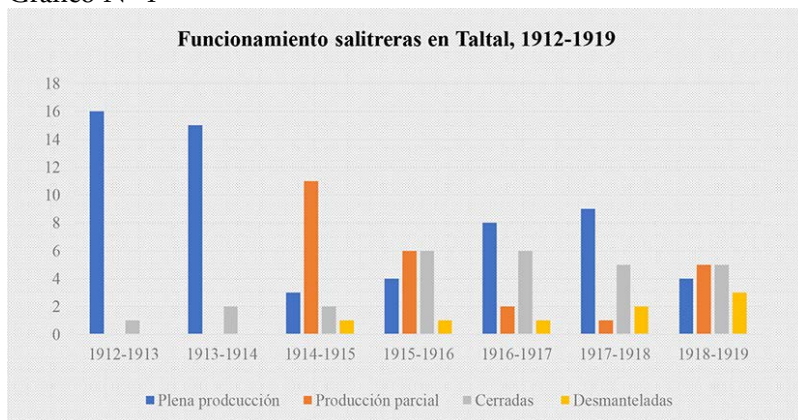
De esta manera, en 1914 se inició un extenso período de recesiones, desequilibrio en el crecimiento y una alta inflación e inestabilidad social que se extendió hasta 1924 (Ellsworth 1937; Ortega Martínez 2012, 434). No obstante, el impacto económico y el posterior inicio de la guerra marcaron el fin de 1914 con problemas serios, aunque estos se acrecentarían en Latinoamérica durante el año siguiente (Compagnon 2014, 122). En Taltal, en 1915, el efecto de la guerra en la industria extractiva provocó que las salitreras disminuyeran su productividad total; principalmente, porque solo tres de estas funcionaron a plena capacidad, once produjeron de manera parcial, laborando solo algunos meses del año salitrero 1914-1915 y se concretó el cese del trabajo en dos, las que finalmente fueron cerradas. Este año marcó el importante hito del inicio del desmantelamiento de oficinas, siendo *Britannia* la primera en ser desguazada y terminar su explotación (ver gráfico N° 1).

Considerando que cerca del 65% del nitrato se consumía en el continente europeo, el vaticinio del gerente del ferrocarril era poco auspicioso: “es evidente que el presente año será de considerable

ansiedad para el comercio y que debe esperarse un tráfico muy reducido»⁷⁷.

Los negativos efectos se habían exteriorizado en septiembre de 1914, cuando la prensa destacaba «los perjuicios enormes que este producto está sufriendo en el mercado» (*Zig-Zag*, Santiago, 5 de septiembre de 1914). Esta baja se manifestó en una disminución de las exportaciones de nitrato y en la ralentización del flujo desde el interior al puerto, debido a que el impacto de la guerra en la demanda se vio agravado porque en el conflicto estaban comprometidos Francia, Bélgica, Alemania, Rusia y Austria, los cinco países que representaban el 60% del consumo salitrero⁸.

Gráfico N° 1



Fuente: *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts.*

En una primera instancia el conflicto impactó en el cese de trabajos en numerosas oficinas, generando un ambiente de inseguridad en los empresarios y la localidad. La situación se grafica en el informe presentado a los accionistas en noviembre de 1914 por Charles Woodbyne, quien insistía en vaticinar tiempos difíciles:

“Nuestras perspectivas para el próximo año parecían muy prometedoras, y los resultados deberían haber igualado el año pasado; pero en el momento de escribir este informe, estalló la guerra europea, y es

bastante imposible predecir su pleno efecto en nuestro negocio; pero que causará una disminución muy fuerte en nuestros ingresos, debido al cierre de varias oficinas y al gran éxodo de trabajadores del distrito. No puede haber ninguna duda” (RODTRC, 1914, 17).

Los informes entregados por los administradores ingleses destacaban el récord en el aumento de la producción, aunque, debido a la guerra, dudaban de la confiabilidad de las cifras entregadas. Los problemas más álgidos se presentaron en el fin del año 1914 e inicio de 1915, especialmente en el mes de febrero, cuando se consideraba que se alcanzó el nivel más bajo y los precios estaban en su peor momento, incluso las oficinas que continuaron produciendo “se encontraron con que era casi imposible dar salida a su producción debido a la escasez y al alto costo de los fletes. Desde esa fecha se ha manifestado una gradual y continua recuperación, tanto en lo que se refiere al valor del nitrato como a las facilidades para su envío”, marcados, principalmente, por el aumento de las remesas a Estados Unidos que, desde el 30 de junio de 1915 fueron “de mayor escala y continúan aumentando” (RODTRC, 1914, 17). Obviamente, en el aumento de la demanda incidía el consumo destinado a la fabricación de explosivos, como lo había manifestado al inicio de la guerra un artículo del periódico *The Rock Island Argus*:

“la mayor demanda de nitrato será para fabricar pólvora y otros explosivos. El ácido nítrico es necesario para fabricar nitroglicerina, dinamita, pólvora sin humo y varios tipos de explosivos de gran potencia utilizados en estos tiempos modernos. Incluso en tiempos de paz, Estados Unidos utiliza para la fabricación de explosivos una cantidad de nitrato tres veces superior a la utilizada en la producción de fertilizantes. *En tiempos de guerra no se puede estimar la cantidad que el mundo demandará, y sin duda el precio del nitrato chileno se disparará”* (*The Rock Island Argus*. 19 de agosto de 1914).

No obstante, en Taltal los problemas se concentraban en los costos de producción crecientes influidos por la dificultad de continuidad de los embarques, las conversiones monetarias a tasas muy altas, la creciente inflación y las demandas constantes por mejoría de salarios, factores que incidirían en el aumento de los precios del salitre durante el bienio 1916-1917.

Los temores se concretaron hacia mediados de 1915, cuando la economía salitrera vivía un período complejo “atribuible al cierre de la mayoría de las oficinas de nitrato poco después del estallido de la guerra” (RODTRC 1915, 5). El cierre impactó negativamente en la región, puntualmente en la disminución global de bienes transportados, disminuyendo en un 60%, desde 478 697 toneladas a 192 572. Esta gran reducción en la cantidad de toneladas movilizadas entre el puerto y la pampa estuvo marcada por la disminución del transporte de nitrato, carbón y combustible, que incidieron en un 92,4% de la baja en el total. Indefectiblemente, la producción estaba íntimamente ligada al contrato y despido de mano de obra, retomando la imagen característica de estos procesos, en que la prensa asentaba noticias similares. De hecho, ese fue el tenor que marcó el fin del año 1914, similar a los de otros momentos de contracción de la industria, afirmándose que la paralización de las faenas “ha dejado a un número enorme de trabajadores sin sustento [...] la situación de esa pobre gente en las provincias del norte, es más angustiosa que lo que puede imaginarse” (*Zig-Zag*, 5 de septiembre de 1914).

Aunque la prensa ventiló con intensidad la situación provocada por la crisis, fue un desconocido dibujante quien sintetizó el problema en una suerte de cruda “historieta” titulada *Cinema local: consecuencias de la crisis*, resumiendo en seis imágenes lo que se percibía de este problema social. En primer lugar, una dualidad de imágenes muestra a un indolente empresario que “barre” a los trabajadores expulsándolos de la oficina salitrera y un funcionario que reclama la rebaja de los sueldos, plasmando la diferencia de trato con los sectores populares y la emergente clase media. El par siguiente muestra un vapor atiborrado de trabajadores insinuando sus cuerpos apretujados y ubicados hasta en la cofa; al frente, una

abandonada pampa muestra su secuela de esqueletos, tumbas y buitres. La secuencia finaliza con plenipotenciarios y soldados europeos, caracterizados con uniformes y trajes típicos que se trenzan en disputa. Finalmente, la imagen del “Tío Sam” y su águila representa la consolidación de Estados Unidos en la geopolítica mundial (*Zig-Zag*. 27 de agosto de 1914).

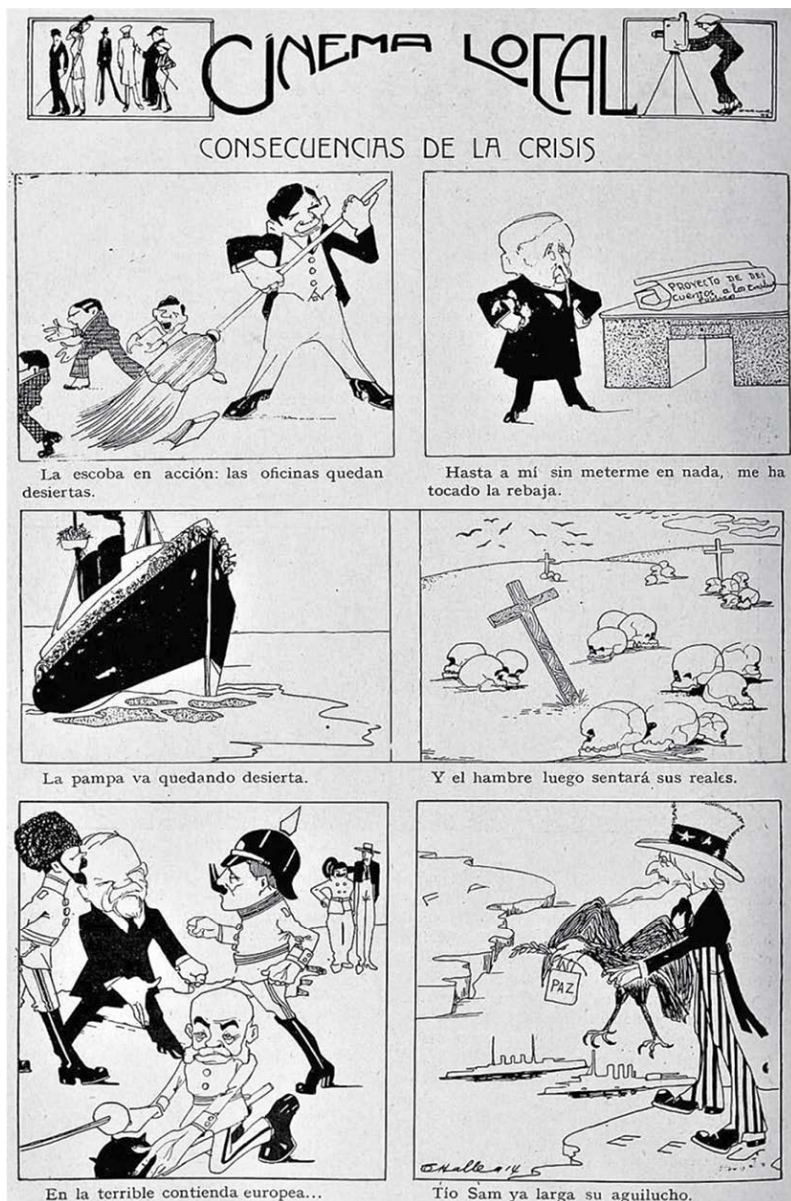
El problema se había profundizado en marzo de 1915, cuando los aliados impusieron un bloqueo total a los bienes transportados hacia y desde las potencias centrales, aunque proviniesen o se dirigieran a puertos de países neutrales (Morrow 2014, 229). No obstante, en ese período los ingleses generaron una política de control de las relaciones comerciales a partir de la instalación del Ministry of Blockade y la legislación creada a partir de 1916, denominada como *blacklist*, lista negra o estatutaria, basada en la proclama titulada *The Trading with de enemy (Statutory List)* que englobaba e individualizaba a un grupo de personas y empresas que se incluyeron en una lista sobre la que se impuso la prohibición de comerciar (Osborne 2013, 122). Esta acción fue parte de un amplio bloqueo comercial que resultó sumamente exitoso para los ingleses debido a las condiciones globales, considerando la dependencia del comercio internacional en las economías británica y alemana, cuya interrupción en 1918 se tradujo en “un desastre para Alemania, que se derrumbó tanto a nivel nacional como militar” (Osborne 2013, 93).

Por tanto, las cifras negativas eran resultado de la crisis económica, la guerra submarina, el boicot inglés mediante las *blacklist* y medidas específicas para la industria salitrera, tales como, el control del aprovisionamiento de carbón, petróleo y la venta de sacos de yute. El resultado más inmediato fue la paralización de cuatro oficinas de la empresa Salpeterwerke, en Tarapacá y una en Antofagasta; cinco de la compañía de Henry Sloman en Toco e igual número en Taltal, mermando el 23,8% de la producción de salitre nacional⁹.

Por esta razón la importancia adquirida por el nitrato en el contexto del conflicto bélico internacional produjo que, desde el comienzo de las hostilidades, Inglaterra buscara impedir “el

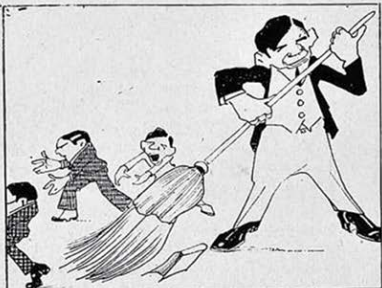
abastecimiento alemán de salitre declarándolo de hecho, si bien no formalmente, como artículo de contrabando de guerra”¹⁰. Más tarde, el 10 de noviembre de 1914, el Foreign Office comunicó la prohibición absoluta de exportación de salitre de puertos del Reino Unido a cualquier destino¹¹.

En Taltal, las secuelas fueron mayúsculas debido a que las oficinas *Alemania, Chile, Atacama, Moreno y Salinitas*, de propiedad de empresarios alemanes, detuvieron la producción, provocando que desde el inicio de la guerra la exportación de salitre a su país disminuyera en un 51,8%, desde las 629 298 toneladas exportadas en 1913 a 303 334 en el año siguiente, para mantenerse nula hasta 1919¹². De hecho, en 1914, la prensa internacional replicaba un artículo traducido desde un periódico alemán donde se afirmaba que “el *Norddutch Zeitung*, dice que Alemania ha sufrido enormes pérdidas con la suspensión de la importación de salitre” cuyo principal impacto fue la disminución de la producción de explosivos y municiones para sus tropas¹³.

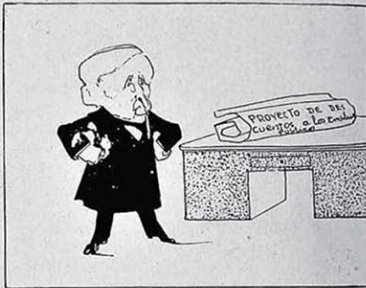


CINEMA LOCAL

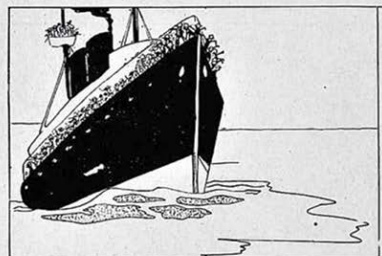
CONSECUENCIAS DE LA CRISIS



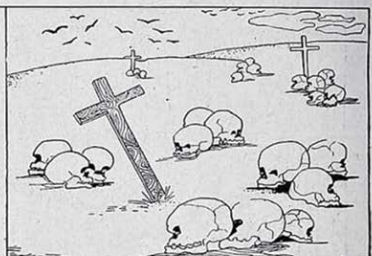
La escoba en acción: las oficinas quedan desiertas.



Hasta a mí sin meterme en nada, me ha tocado la rebaja.



La pampa va quedando desierta.



Y el hambre luego sentará sus reales.



En la terrible contienda europea...

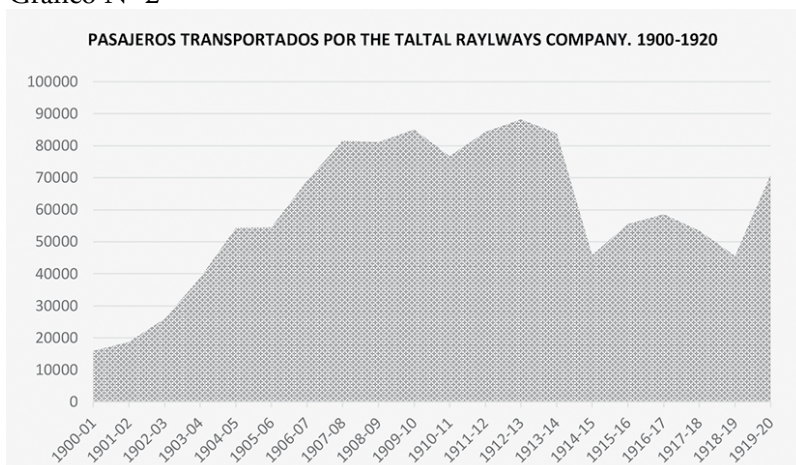


Tío Sam ya larga su aguilucho.

La crisis económica y la guerra en Europa. Fuente: *Sucesos*. Santiago, 27 de agosto de 1914.

Por último, las secuelas del conflicto bélico mundial también se manifestaron en el flujo de pasajeros que, después de un crecimiento sostenido desde 1910, hasta un peak en 1913, se hicieron sentir las repercusiones del conflicto y la crisis económica de 1914, provocando que al año siguiente los pasajeros disminuyeran en un 45,2%, descendiendo de 83 954 personas trasladadas a 45 974. Mientras, en el año 1917 hubo una recuperación con 58 563 pasajeros creciendo un 27,6 para caer nuevamente a 45 577 personas que significó una merma de 22,3%.

Gráfico N° 2



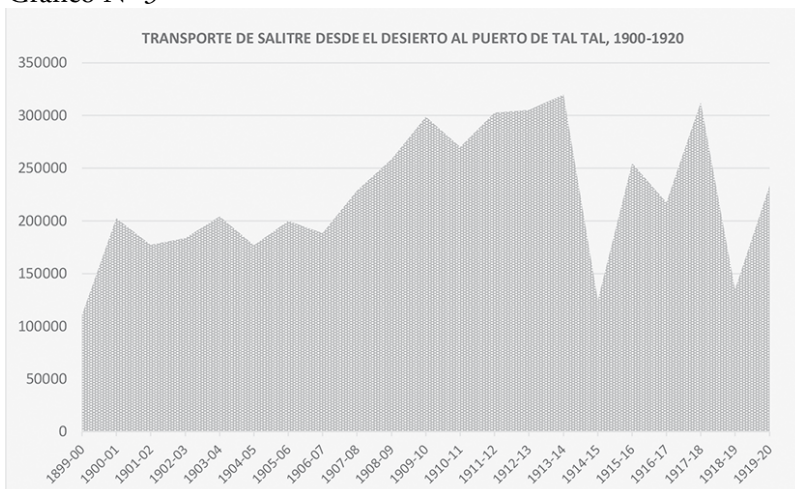
Fuente: *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts.*

La producción de nitrato enfrentó las turbulencias económicas generadas por la guerra, pues el estallido del conflicto provocó que, en febrero del año 1915, se produjeran los niveles de precios más bajos del período. Paralelamente, aumentaron los stocks de las oficinas que continuaban funcionando y les era imposible deshacerse de su producción debido, entre otros, a la escasez y alto costo del flete. Desde marzo en adelante se visualizaba una recuperación gradual y continua de ambos factores, incidiendo positivamente los envíos a Estados Unidos que, desde el 30 de junio de 1915, fueron a gran escala y en constante aumento (RODTRC 1915, 10). Así, por efecto

de la demanda salitrera para la fabricación de pólvora comenzó la recuperación manteniéndose estable hasta 1918; por lo tanto, estos años estuvieron marcados por una disminución de las oficinas en producción parcial o cerradas y el aumento de aquellas en plena producción, aunque se produjo el desmantelamiento de la oficina *Lilita*. En este crecimiento incidió la demanda norteamericana que persistió incrementando el transporte al puerto, hasta alcanzar alrededor de 100 000 toneladas de nitrato acumulado en las oficinas alemanas, stock comprado por el gobierno chileno y enviado a los Estados Unidos, entre octubre de 1917 y abril de 1918 (RODTRC 1918, 5).

La situación fue complicándose para las empresas alemanas que continuaban su producción; puntualmente, cuando en enero de 1916, Francis Stronge, representante del gobierno británico en Chile, propuso la inclusión de las empresas del nitrato germanas en las *blacklist* (Coyoumdjian. 1986, 124), agregándose el 18 de mayo del mismo año la Compañía Salitrera Alemana (*The London Gazette*. 23 de mayo de 1916, 5150), a la que siguió la empresa Minas y Beneficiadora de Taltal (*The London Gazette*. Londres, 25 de mayo de 1917, 5089; *The Edinburgh Gazette*. 29 de mayo de 1917, 998), la compañía Minera Salvadora del Guanaco (*The Edinburgh Gazette*. 15 de mayo de 1917, 929), sumándose el negocio de Eduardo Herrera, único comerciante taltalino incluido en la lista (*The Edinburgh Gazette*. 23 de enero de 1917, 200).

Gráfico N° 3



Fuente: *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts.*

No obstante, la política de control de la venta de sacos de yute fue una de las más nocivas para la exportación salitrera, especialmente en Taltal. La medida se basaba en el papel esencial que tenían los sacos en el proceso de producción y exportación de nitrato, en tanto, era el contenedor en que se envasaban 200 libras, algo más de noventa kilos. Se debe considerar que solo para las oficinas de Taltal se demandaban, en un período de máxima producción como fue el año salitrero de 1913-1914, alrededor de 3 550 000 sacos.

Los sacos eran fabricados con fibras de yute de la India en base al *Chorchorus acutangulus Lam.* (Colmeiro 1871, 107) con las que se tejía una tela denominada gunny-cloth destinada al embalaje de café, algodón y, entre otros, salitre. Desde 1835 las fibras se exportaban a Dundee (Escocia), consolidándose como mercado proveedor después de la Guerra de Crimea (1853-1856), que interrumpió el flujo del abastecimiento ruso de fibras, expandiéndose a otras ciudades de Gran Bretaña. No obstante, como señala George Chisholm, a fines del siglo XIX se potenció la exportación de sacos de yute en la India al mercado de Estados Unidos, Australia y algunos países de Sudamérica (Chisholm 1890, 137-138).

Como destacó Ricardo Couyoumdjian, durante el período de la guerra los sacos de yute eran comercializados por un escaso número de empresas, mayoritariamente inglesas, permitiendo que en abril de 1916 se acordara con el gobierno indio un sistema de control de las ventas a importadores autorizados. Para el efecto se consignaron los envíos a los representantes diplomáticos del puerto de arribo, exigiéndose una garantía legalizada de que los sacos comprados no serían revendidos a empresas de los países enemigos. Las medidas se complementaron con el nombramiento como “vicecónsul para el control de yute” a William Kenrick, socio de la principal naviera responsable del transporte de este producto (Couyoumdjian 1986, 150).

El tema no fue motivo de preocupación solo para Chile, sino también en el extranjero. En junio de 1916, desde el Ministerio de Guerra de Francia se enviaba una nota al director de Asuntos Políticos y Comerciales dando a conocer un comunicado de la Casa Fölch y Cía. desde Chile a su oficina en Hamburgo, en que se informaba la situación extrema por la que atravesaban desde fines de marzo de 1916 sus explotaciones en Iquique y Taltal, debido a que habían agotado sus existencias de sacos y no podían atender sus pedidos, ordenando a sus administradores encontrar “cualquier material, viejo o nuevo, cualquier cosa que se pueda cargar”¹⁴.

En julio de 1916 el embajador francés comunicaba a sus superiores que “los políticos e industriales de Chile se preocupan actualmente del futuro de la industria salitrera, a partir de este momento o después de la paz, este producto dejará de ser de consumo intensivo dentro de las fábricas de explosivos”¹⁵. Su vaticinio fue corroborado por los hechos, como lo reconoció a inicios de diciembre de 1919, el citado Charles Woodbyne Parish quien informaba a los accionistas reunidos en la sede central de la compañía en River Plate House de Londres que, «desde el comienzo de la guerra había gran demanda de nitrato para fines explosivos y su uso en la agricultura, prácticamente, había cesado» (RODTRC 1919, 10). Una vez firmado el armisticio finalizó la necesidad de nitrato para fines bélicos, puesto que los gobiernos aliados tenían existencias considerables, acumuladas para

satisfacer las emergencias, impactando en una disminución del 43% del nitrato transportado desde las salitreras al puerto, con respecto al bienio 1917-1918.

En la práctica, los británicos asumieron el control del mercado del nitrato en octubre de 1917 mediante la prohibición de las transacciones, excepto bajo licencia otorgada por su gobierno y la intervención del Nitrate of Soda Executive, supeditando las transacciones a esta normativa e influyendo en la reducción de los precios. Estos factores respondían a que la industria del nitrato era considerada radical en el conflicto y que, hasta 1918, su producción era destinada casi totalmente a la fabricación de explosivos y se esperaba que «con el final de la guerra vuelva a haber una gran demanda de productos agrícolas»(RODTRC 1918, 7).

El bloqueo marítimo empeoró la situación al incidir negativamente en los costos de transporte del salitre, aunque en la opinión pública se explicó este problema como un interludio que no comprometía el futuro de los fertilizantes. Un optimismo que fue avalado por los más de tres millones de toneladas exportadas en el bienio 1917-1919 (Vayssiere 1980, 145).

Debido al bloqueo los precios tendieron a subir, especialmente el transporte cobrado por los barcos germanos que debían navegar desde la costa chilena esquivando cruceros británicos, según *The Sun*, “a la caza de trofeos alemanes”. Tal fue el caso de barca *Indra*, que zarpó de Taltal el 11 de junio cuando aún no se iniciaba la guerra, enterándose su capitán en el viaje que no podía llevar el cargamento a sus propietarios ingleses en Dunkerque ni podía comunicarse con sus agentes en Hamburgo. El capitán Willy Karstadt decidió continuar realizando maniobras para esquivar al enemigo durante 160 días, navegando 15 000 millas en diferentes direcciones hasta arribar en octubre a Nueva York. Al zarpar, la carga de 2820 toneladas, según Karstadt, cuando salió de Taltal “estaba valorado en unos 125.000 dólares y ahora puede venderse por casi un millón [...] es la fortuna de la guerra” (*The Sun*, 9 de noviembre de 1914), aunque de manera más sensata se calculaba que su valor se había cuadruplicado (*The Press*, 25 de January 1915).

El 4 de abril de 1917 Estados Unidos ingresó a la guerra, convirtiéndose las naves con esa bandera en nuevos blancos de los submarinos alemanes. Desde esa fecha se hicieron frecuentes las noticias que informaban de problemas con el asedio a las naves que transitaban a Estados Unidos, tal como indicó *The Register*, cuando un vapor con esa bandera “que llevaba una carga de nitratos desde Chile, fue atacado por un submarino el lunes, 350 millas del Cabo Henry, y dos torpedos la extrañaron por poco” (*The Register* 12 de Julio de 1918). Por tanto, el conjunto de estas acciones limitó y condicionó el transporte de minerales y provisiones desde y hacia los puertos salitreros.

Las repercusiones se sintetizan en el informe enviado por el cónsul francés al Ministère des Affaires Étrangères de su país. Quien transcribió un documento oficial y confidencial de la diplomacia británica donde se resumían las condiciones en que se encontraban los principales puertos a inicio del año 1918. En el texto C. Cunliffele escribe a un pariente en Haydock, al noreste de Liverpool, informándole acerca del impacto de la guerra en la zona salitrera. Según sus datos, en Iquique había “mucho movimiento, pero lamentablemente el ferrocarril está casi en ruinas”, debido a la falta de repuestos para el material rodante. En tanto, en Antofagasta el negocio se suspendería “durante dos meses debido a la escasez de barcos [...] esto es notable porque Antofagasta parece ser el único puerto de la zona salitrera donde el tráfico no ha sufrido mucho por la guerra”. En su comunicación, sin duda, el más desmedrado de los puertos era Taltal, que se encontraba “en una situación terrible; no hay trabajo debido al cierre de todas las oficinas de nitrato. Más del 50% de esas oficinas pertenecían a los alemanes y en consecuencia cerraron desde hace algún tiempo, dejando cesantes a cientos de obreros”¹⁶.

Aunque la situación de los puertos no era homogénea, sí hubo elementos comunes en la alicaída situación del período de la guerra con respecto a la década anterior. Uno de los principales resultados fue la dificultad del transporte y sus repercusiones en los elevados precios de productos necesarios para la vida cotidiana, plasmados

en el alza del precio de los combustibles y la disminución de las importaciones a un nivel “muy por debajo de las necesidades” provocando grandes carencias debido a la falta de barcos para su transporte, pese a que se intentó revertir el patrón energético y “las calderas se adaptaron de nuevo para quemar carbón, pero el carbón también se está volviendo más escaso cada día”¹⁷.

En mayo de 1918, el gobierno peruano solicitó a su cónsul en Iquique un informe reservado acerca de la situación que enfrentaban las salitreras alemanas. El documento daba cuenta del impacto superficial que en los dos primeros años de la guerra tuvo el conjunto de medidas impuestas por los aliados para que los alemanes continuaran elaborando, pues prosiguieron haciéndolo debido a las reservas de petróleo, carbón y sacos que mantenían, lo que les permitió exportar a Estados Unidos hasta su ingreso al conflicto, cumpliendo contratos anteriores. Una vez agotados los recursos en stock, la situación empeoró: “Una a una, todas las oficinas salitreras pertenecientes a compañías o súbditos alemanes han tenido que paralizar sus trabajos y apagar sus máquinas, por la imposibilidad en que se encontraban de conseguir combustible para la elaboración, y sacos y buques para la exportación” (Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú 1922, 126).

El período comprendido entre el segundo semestre de 1918 y el primero de 1919 fue de gran incertidumbre para los productores de salitre, principalmente, debido a lo que se consideró una repentina firma del armisticio que el 11 de noviembre de 1918 puso fin a la guerra, provocando un inmediato cese de la demanda de nitrato.

Aunque las hostilidades finalizaron, el control práctico del mercado por parte del gobierno británico persistió hasta que la mayoría de sus propias existencias de nitrato se habían agotado. Para el caso de Taltal, como escribió Charles Woodbyne Parish en 1919, esto impidió “incluso un retorno parcial a las condiciones previas a la guerra. A principios de año, se cerró un gran número de oficinas debido a la perspectiva incierta, agravada por la dificultad de disponer de su producción debido a la prohibición de negociar sin licencia” (RODTRC, 1919, 7).

Una vez firmado el armisticio se interrumpió –como señaló un informe de la Latin American Division del Bureau of Foreign and Domestic Commerce – “de forma repentina y completa la necesidad de nitrato para la fabricación de municiones”, precipitando un período de depresión que resultó similar al de 1914. En este certero análisis se explicaba que la caída del mercado salitrero produjo el cierre de un número considerable de oficinas y la reducción de la elaboración en otras; por su parte, la asociación de productores tuvo un éxito parcial en mantener los precios, viéndose obligados a ceder para poder vender una parte de las existencias de nitrato acumuladas en los puertos y bodegas (*The Commerce Reports*. 24 de mayo de 1920, 1098).

Como se indicó, antes de la guerra, Gran Bretaña, Alemania y Estados Unidos eran los principales mercados para el salitre chileno, demandando un poco más del 80% de las exportaciones en 1912 y 1913, en tanto, Francia, Bélgica y Holanda se situaban entre los primeros de los mercados menores. Con el inicio del conflicto, las estadísticas se trastocaron completamente; baste considerar que Alemania y Bélgica se vieron impedidas de importar salitre en ese período, mientras, Francia, Italia y Estados Unidos aumentaron sus importaciones para destinarlas a la fabricación de pólvora. Como se señala en *The Commerce Reports*, lo más importante para una estimación futura fue el significativo aumento, entre 1917 y 1918, de las exportaciones de salitre a Japón (*The Commerce Reports*. 24 de mayo de 1920, 1099).

LA NEUTRALIDAD: ENCRUCIJADA ESTATAL

Dos meses después de iniciada la guerra, Charles Chaumet, un destacado político francés, escribió en un periódico regional una sentencia premonitoria acerca del fin de la guerra cuatro años después: «No es admisible que naciones que se encierran ahora en una neutralidad prudente dejen a los otros los sangrientos sacrificios de la guerra y pretendan después de la victoria recoger su parte de beneficios»(Chaumet *Le petit gironde*. 30 de septiembre de 1914; *Le Matin*. 29 de septiembre de 1914).

En el contexto de un conflicto que se expandía rápidamente, la neutralidad era vista con sospecha y hacía difícil sostener los esfuerzos del gobierno de Chile por mantenerla. En efecto, existió una permanente violación del mar y territorio chileno por parte de las naves de los países beligerantes, especialmente ingleses y alemanes. En segundo lugar, hubo metódicas denuncias al gobierno, pues unos y otros consideraban que se favorecía al enemigo. Las acusaciones se inclinaban por un supuesto privilegio otorgado a las naves alemanas. Como señaló un representante chileno en Francia: «lo cierto, aunque no lo oiga decir, uno palpa en el aire la opinión que aquí se tiene de nosotros y es la de ser Chile en América para con la Alemania lo mismo que es en Europa la Turquía»¹⁸.

Durante los primeros meses de la guerra fueron recurrentes los oficios confidenciales enviados a las autoridades desde las legaciones chilenas en Europa. En estos se insistía en la necesidad de mantener la neutralidad, especialmente con relación al comercio de alimentos y aprovisionamiento de naves de los países beligerantes¹⁹, principalmente, porque según el diplomático Carlos Silva, se cuestionaba “la facilidad que hallaban por esos lados del mundo para proveerse de combustible y víveres y aun para recoger informaciones útiles” (Silva 1916, 185-186). Para el efecto y revestido de un problema de «interés nacional», el presidente Ramón Barros Luco decretó en agosto de 1914 que se suspendía la exportación de ganado, artículos alimenticios y carbón de piedra desde los puertos de la república²⁰.

La medida se complementó con una serie de acciones destinadas a mantener la neutralidad chilena, entre las que se consideró el reemplazo del empleado inglés de la estación radiotelegráfica de Punta Arenas, acusado de mantener intercambio de noticias con la estación inglesa ubicada en las islas Malvinas²¹ y con la exclusión del cargo a todas las personas con apellidos de origen alemán, inglés o francés de las estaciones radiotelegráficas de Valparaíso y Talcahuano²². La sospecha no carecía de fundamento dado que un documento confidencial de la diplomacia inglesa enviado a las autoridades chilenas solicitaba usar la estación en Punta Arenas para comunicarse con las islas Malvinas²³.

Las desconfianzas y medidas contra los extranjeros hicieron que, al inicio de la guerra, el Ministerio de Relaciones Exteriores emitiera un oficio que ordenaba a las prefecturas de policía no otorgar pasaporte a personas «que diciéndose ciudadanos chilenos llevaran apellidos extranjeros», medida que se mantuvo hasta octubre de 1919, cuando el gobernador de Atacama solicitó el cese de esta orden debido a que se había iniciado «el movimiento comercial con el extranjero, paralizado a causa de ella [guerra]»²⁴.

Para asegurar la neutralidad se ofició a todas las autoridades del país establecer que las comunicaciones con los beligerantes se harían a través de la cancillería nacional y que ninguna autoridad podía proporcionar información ni establecer relaciones con los representantes diplomáticos de esas naciones²⁵. La normativa se debía a las recurrentes acusaciones de uno y otro bando en torno a los temas señalados y, principalmente, debido al aprovisionamiento de las naves en conflicto, especialmente con relación al carbón para las calderas. El problema se suscitaba debido a que el tratado de La Haya de 1907 establecía limitaciones al abastecimiento de las naves beligerantes, las que debían obtener las provisiones normales de tiempo de paz y el combustible suficiente «para alcanzar el puerto más próximo de su propio país»²⁶ no pudiendo renovar su provisión en el mismo país, sino después de tres meses. Este principio no operó eficientemente en las costas sudamericanas debido a que la distancia que separaba los navíos beligerantes de sus puertos hacía que tomaran gran cantidad de carbón, el que era, finalmente, usado para continuar sus acciones bélicas en el Pacífico. El asunto fue más complicado para Chile, dada su condición de productor de carbón, lo que le hacía punto preferido de aprovisionamiento de ambos bandos.

Lo anterior condujo a que se decretara limitar el combustible entregado, acotándolo a la cantidad necesaria para alcanzar el puerto carbonero de un país vecino o para el viaje de retorno, sin sobrepasar su capacidad normal de abastecimiento²⁷. No obstante, la demanda de carbón aumentó y se hizo sentir el desabastecimiento como sucedió con la Sociedad Francesa de Fundición de Chañaral, que

en septiembre de 1914 solicitaba al intendente de Atacama 1000 toneladas de carbón para poder funcionar²⁸.

Existen muchos episodios que dan cuenta de las transgresiones a la soberanía y las leyes. Como ejemplo, hubo acusaciones a la Pacific Steam Navigation Company de aprovisionar navíos ingleses con su nave *Victoria*²⁹ o las sospechas de abastecimiento a la flota alemana por parte de empresarios de esa nacionalidad. Aunque no se ha podido acceder a documentación que permita probar el apoyo de los alemanes de Taltal a las naves que recorrían las costas chilenas, existe evidencia suficiente para afirmar que después del combate de Coronel, librado el 1 de noviembre de 1914, los vapores alemanes se dirigieron al norte. La prensa internacional repitió la noticia de Associated Press el 11 de noviembre informaba del avistamiento de navíos a la altura de Coquimbo unos días antes “por los pasajeros y la tripulación de un vapor que llegó a Taltal”, quienes informaban “haber observado una flotilla de barcos alemanes compuesta de cuatro cruceros navegando hacia el norte [...] a trecientas millas al sur de Taltal” (*The Evening World* 11 de noviembre de 1914; *The Ogden Standard* 11 de noviembre de 1914; *La Prensa*. 12 de noviembre de 1914; *The Birmingham Age-Herald* 12 de noviembre, 1914).

¿Dónde se dirigían los navíos alemanes? Es obvio que, escasos de carbón y víveres para su desplazamiento, se dirigían hacia algún lugar en que pudieran abastecerse para continuar con sus objetivos bélicos. En este caso, el puerto que reunía esas características era Taltal debido a la presencia de la Compañía Salitrera Alemana.

Como se ha analizado, el proceso provocó importantes problemas a la diplomacia nacional con relación a los envíos y circulación de salitre en Europa, la presencia de navíos internados en puertos nacionales, la condición de los migrantes de los países en conflicto o de sus hijos chilenos. No obstante, uno de los principales problemas fue que la guerra puso en evidencia la escasa capacidad del Estado nacional de hacerse presente en la periferia, controlando las recurrentes transgresiones del espacio marítimo nacional. Los ejemplos son múltiples, entre los que se encuentra

la captura realizada en marzo de 1915 por un crucero alemán que llevó un barco francés a un puerto chileno como botín de guerra, siendo retenido durante ocho días. El Gobierno de Chile protestó contra esta acción por considerarla una violación de su neutralidad, una ofensa a su soberanía y contraria al artículo veintiuno de la decimotercera Convención de La Haya³⁰.

Una protesta similar se hizo contra la conducta de los navíos de guerra alemanes al traer a los puertos chilenos otros tres buques y retenerlos allí por un período de siete días. La acción fue denunciada como una flagrante violación de la neutralidad de Chile. Como señalaba la diplomacia chilena, se comprobó que la división naval alemana, compuesta por el *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Küremberg*, *Dresden*, *Leipzig*, *Titania* y *Prinz Kitel*, fondeó en la isla Alejandro Selkirk durante una semana “transbordando víveres y carbón de los buques” del vapor francés *Valentine*, del noruego *Helicon* y del vapor norteamericano *Sacramento*, que fueron conducidos allí por los alemanes “en calidad de presas y mantenidos en tal carácter durante varios días, actos que importan flagrantes violaciones de nuestra neutralidad”, aprovechándose de la lejanía del continente y del control de las autoridades chilenas, además de la carencia de comunicaciones telegráficas.³¹

EL IMPACTO EN EL PUERTO Y LAS PAMPAS

¿Cómo se manifestó esta crisis a nivel local? Este fenómeno se presentó, a lo menos, en dos niveles diferentes: uno económico y el otro social. Sin duda, el espacio económico y su incidencia en la exportación salitrera y la economía nacional son temas bastante conocidos y su impacto se ha tratado en los acápite anteriores. El asunto se convierte en interesante, a nivel regional y local, cuando se explicitan los problemas sociales locales provocados por un fenómeno bélico de alcance mundial o global, dicho en términos contemporáneos. Por cierto, aunque la Gran Guerra impactó en las decisiones de los estados latinoamericanos, existen pocos análisis de como esta tocó las fibras de la convivencia en el puerto y como asignó mayor dureza a la vida de los habitantes de una región cuyo sustento

primordial era el salitre. Estos resultados validan, junto a la visión política del tema, su condición de Guerra Mundial, alcanzando hasta los más recónditos nodos de la gran red que implicaba, al inicio de la segunda década del siglo XX, la configuración del capitalismo mundial.

Sin duda, el reto historiográfico sigue siendo comprender este fenómeno en términos del gran golpe que significó para la humanidad, sin olvidar los efectos directos o colaterales con que este accionar de las grandes potencias de la época alcanzó a los ya desmembrados sectores populares de los países coloniales ocupados, formal o informalmente, durante el período.

Acorde con lo señalado, la crisis económica, la guerra y otros factores concomitantes incidieron en que la situación entre 1914 y 1918 se deteriorara para los habitantes de la región salitrera. Como afirmó el cónsul italiano, en Taltal “el comercio local está en decadencia”, puesto que a la crisis y a las hostilidades iniciadas ese año se sumó el cambio en la matriz energética de la industria salitrera al reemplazar, desde 1908, el carbón por el petróleo. Lo anterior incidió en que los obreros que trabajaban en la descarga de los barcos carboneros quedaron cesantes debido a la modernización del desembarque del petróleo mediante mangueras y cañerías que conectaban el barco y los depósitos costeros, aminorando el tiempo de descarga. Como resultado, aproximadamente, 1500 a 2000 trabajadores del rubro cambiaron de ocupación o se fueron a otros puertos, según el diplomático, al inicio de 1914, “esto ha tenido un efecto perjudicial en el comercio, como resultado tanto de la reducción del número de personas como la corta estancia de los barcos en el puerto” (*Monzani* 1914, 175-176).

Aunque escasas, las fuentes dan cuenta de cómo la violencia de los campos de batalla devino en conflicto y en hostilidad entre los representantes de los países beligerantes en Taltal. De partida, disminuyó la cantidad de barcos que llegaban al puerto y se iniciaron despidos de trabajadores de la pampa. Como ejemplo, en un importante informe, el cónsul peruano resumió los problemas que se suscitaron en el puerto:

“Taltal comerciaba antes de la guerra especialmente con Gran Bretaña, Alemania y Estados Unidos. Naturalmente, ahora Alemania no ha podido traer a estos mercados la producción de sus fábricas, es de esperar que el stock de mercaderías de los imperios centrales acumulado durante algunos años se vaciará en América al terminar el conflicto europeo y muy principalmente al norte de Chile, pues el comercio extranjero aprovechará al máximo el flete de los buques que vienen a buscar salitre. *Probablemente la importación de artículos extranjeros nunca volverá a la misma importancia de años anteriores...*” (Schmidt 1916, f/s 16-17).

Según el diplomático, la consecuencia fue que “como es de suponer debido a la guerra, el movimiento de carga extranjera ha experimentado una considerable disminución”, resultado de la suspensión del tráfico de naves de las diferentes compañías que usualmente recalaban en este puerto. Por cierto, el desabastecimiento se tradujo en el alza de los precios en el transporte de los diferentes productos con que se proveía la región. Como ejemplo, baste considerar que un fardo de pasto prensado (70 kilos aprox.) subió, entre 1914 y 1916, de \$0.70 a \$6; un cajón de cerveza (48 botellas) varió de \$1 a \$6; un saco de harina (46 kilos) de \$0.70 se alzó a \$1.50; y las barricas de cincuenta galones, de \$1.60 subió a \$14 (Schmidt, 1916, 15).

En Taltal, los representantes de las diversas naciones en conflicto asumían la defensa de sus propias posiciones. Mientras los alemanes estaban en sus salitreras en el desierto, los ingleses estaban replegados en su recinto ferroviario con una sociabilidad propia, mezclándose poco con la comunidad local. La tensión existente entre ambos se manifiesta en lo narrado por Rosa Markman —años después, esposa del presidente Gabriel González Videla (1946-1952)— a quien, interesada en aprender más de lo entregado por las escuelas estatales, le era imposible estudiar en el colegio inglés ubicado dentro del

recinto ferroviario debido “a las tensiones en Europa, en el colegio inglés no nos aceptaban por ser descendientes de alemanes” (Campos 2019, 15).

El carácter global de la guerra y su condición supraestatal, en tanto, la convierte en una confrontación entre imperios que, como señaló María Inés Tato, “movilizaron a sus súbditos de todo el globo” (Tato 2017, 58). De hecho, en Argentina, las siete compañías ferroviarias inglesas alistaron a 1.062 empleados, quienes formaron el Contingente Ferroviario (Tato 2017, 67). En Taltal, los empleados de la compañía ferroviaria inglesa participaron activamente en el conflicto, aunque no existen datos de cuantos volvieron a Inglaterra para combatir, un cenotafio en el sector inglés del cementerio local recuerda “A nuestros gloriosos muertos. En memoria de los súbditos británicos de Taltal quienes hicieron el gran sacrificio. Agosto 1914 – noviembre de 1918” (ver fotografía).



Cenotafio en el sector inglés del Cementerio de Taltal. Circundando la parte baja se lee el agradecimiento de los ingleses locales a los muertos por su causa. Taltal, octubre de 2020. (Fotografía del autor).

En tanto, los empresarios alemanes no tuvieron una actitud pasiva frente al conflicto. En este aspecto, nuevamente resalta el ejemplo argentino donde estos funcionaron como agentes difusores de las noticias y la versión oficial de Alemania en la guerra, acciones que se complementaron con las actividades de diplomáticos, incluidos algunos cónsules de países neutrales (Tato, 2017, 46). En Taltal, las acusaciones alcanzaron al vicecónsul peruano, quien en septiembre de 1916 fue denunciado por “la activa propaganda y publicaciones periódicas a favor de los intereses de Alemania”³². En el escrito, enviado originalmente en francés se le acusaba de ser “un agente de propaganda alemana. El escribe en los periódicos de Taltal, en favor de nuestros enemigos y contra los aliados, artículos que han causado sensación. Para atraer los favores de la importante Compañía Salitrera Alemana de Taltal, el pagó en un bazar de la Cruz Roja alemana un sándwich de 500 piastras”³³. En efecto, Schmidt era de nacionalidad peruana e hijo de un alemán y antes de asumir el cargo consular se desempeñaba como jefe de sección de la salitrera alemana. Schmidt hizo sus descargos afirmando que “Puedo asegurar de buena fe que desde que estoy a cargo de este Viceconsulado jamás he hecho publicaciones relacionadas con la guerra, en los periódicos de esta localidad; tampoco he estado empeñado en acción de propaganda en favor de Alemania”³⁴. En tanto, desde Lima, César Elguera, un alto funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, lo increpaba recordando que “en su calidad de funcionario consular peruano, está usted obligado a guardar la más estricta neutralidad”³⁵.

Para comprender la situación de los trabajadores, comerciantes y empresarios locales, es interesante destacar la coincidencia de opiniones entre la prensa popular, representada por las opiniones de un articulista anónimo, y Luis Emilio Recabarren, emitidas en *La Aurora de Taltal*, con las opiniones de un articulista del diario *El Mercurio*, por antonomasia fiel representante de los intereses de la derecha chilena.

En el primer caso, el diario socialista, fundado en enero de 1916, publicaba la opinión del articulista anónimo, quien hablaba de “la guerra capitalista” y comentaba el impacto que tendría entre “las

clases pobres”, conformada por trabajadores, empleados, pequeños industriales y comerciantes minoristas, para quienes vaticinaba “un nuevo azote a sus estómagos” debido a la paralización de las oficinas salitreras “que pertenecen a capitalistas alemanes”. En su perspectiva, el conflicto era de carácter económico entre naciones que se disputaban el control de los mercados, cuyos efectos, principalmente debido al bloqueo y las *blacklist*, en los sectores populares de la región era devastador:

“por causa de la guerra de los capitalistas ingleses a los capitalistas alemanes. Con el poder militar el gobierno inglés impone la ley del embudo. Impone con sus Listas Negras el boicoteo comercial a los enemigos. Con el boicoteo impone el hambre a millares de familias pobres en esta región la que tendrá que repercutir fuertemente a través del país. Es la presión militarista la que impone el hambre y la mendicidad [...]. Es la ambición del capital al capital” (*La Aurora*. 25 de agosto de 1916).

En esta misma línea de denuncia, Luis Emilio Recabarren, líder del movimiento obrero chileno del período, hacía hincapié en los efectos sociales del cierre de las salitreras, que exponía una vez más a los cesantes a enfrentar las vicisitudes de obtener un sitio para dormir y alimentarse. Recabarren cuestionaba las acciones de los empresarios, espetando que “la clase capitalista ha sido cruelmente mala, porque no ha contribuido con nada” y la insignificante preocupación de las autoridades locales y el gobierno de Ramón Barros Luco, quien cedió un cuartel viejo donde se aglutinaron los trabajadores despedidos y sus familias no habían “tenido otro sitio para dormir, noches de terribles fríos, sin que ese gobierno que goza de la fortuna producida por los trabajadores, haya aportado medios en mejores condiciones”. La crítica de Recabarren, testigo de los hechos, se explayaba en torno a la situación de las familias obreras: “He visitado los sitios donde está albergada la gente sin trabajo y que no tiene familia, ni conocidos, ni recursos posibles de evitarles tan

dolorosa situación. Son cuadros repugnantes de abyecta desgracia. Es la cruel expresión de la miseria” (*El Despertar*, 2 de septiembre de 1914).

Los principales cuestionamientos se enfocaron en las *blacklist*, una acción cuestionada desde los Estados nacionales sudamericanos, donde la pérdida de influencia y participación en sus mercados era notoria desde fines del siglo XIX en aras de una irrupción del control germano y más tarde norteamericano. Por tanto, esta política pretendía dejar fuera del negocio a los alemanes para eliminar parte de la competencia en la región. La política diseñada por los ingleses fue considerada por Argentina como “un ataque a la soberanía nacional y a la neutralidad oficial” (Tato 2017, 73).

En Chile, las críticas fueron similares y se plasmaron en opiniones como las de Galvarino Gallardo, político y diplomático chileno que increpaba a los nacionalistas a ser consecuentes y “rechazar el tutelaje económico que nos está vejando y dañando en cuanto pueblo independiente y en cuanto organismo obligado a cautelar su autonomía industrial y comercial”, razón por la que le resultaba “inexplicable que hasta hoy nada hayan hecho por resistir la guerra comercial proclamada en el Edicto Real del Gobierno Británico de 29 de febrero de 1916” (Gallardo 1917). Los cuestionamientos se corroboraban en artículos de la prensa, tal como *El Mercurio de Santiago* que enfatizaba dos elementos atinentes a la soberanía nacional, criticando, por una parte, la carencia de consideraciones a la soberanía política de cada uno de los pueblos latinoamericanos y, por otra, lo que consideraba “los impetuosos caracteres de la penetración comercial” de los países beligerantes en sus mercados. A más abundar, en uno de sus artículos se destacaba que “la mayoría sufre el error de creer que la guerra europea es simple duelo militar y naval entre países del Viejo Mundo olvida que, sobre cuanto indiquen las apariencias, se trata de rivalidades, luchas y antagonismos de carácter económico entre nacionales que se disputan mercados en otros continentes” (*El Mercurio*, 3 de noviembre de 1916). Para este periódico era necesario alcanzar una mayor atención y un amplio esclarecimiento de un tema radical, e insistía en la displicencia con

que senadores y diputados habían soslayado el problema de las listas negras y su impacto en la soberanía y economía nacional.

Finalmente, como se ha destacado, la inclusión de las salitreras alemanas en la lista negra provocó molestia, más aún el hecho de que las empresas británicas, principalmente, Gibbs & Co., según se ha resaltado, “actuaban como agentes del gobierno británico, habían absorbido rápidamente gran parte de las operaciones alemanas” (Fisher, Pedaliu y Smith 2016, 99).

CONCLUSIÓN

Después de una próspera primera década del siglo XX, la situación socioeconómica en Taltal se vio notablemente deteriorada, revirtiéndose los buenos indicadores de ese período. Aunque resulta difícil cuantificar los movimientos intercensales, la población disminuyó un 26,6% entre el censo de 1913 y 1920, debido al impacto de la guerra y las crisis económicas que iniciaron un período de inestabilidad que se profundizó en la década posterior.

Las manifestaciones de estos vaivenes poblacionales debido a las variaciones en la demanda de salitre tuvieron un negativo impacto en la cotidianeidad de la región y anunciaron la debacle que se avecinaría hacia mediados de siglo cuando se profundizó el despoblamiento de la pampa. Sin duda, la guerra aportó su cuota de inestabilidad debido al cierre de las salitreras alemanas e incidió en una disminución del tráfico portuario, influido por la política inglesa de las blacklist.

Aunque el golpe que significó la guerra al transporte y la producción, en 1915 persistió la demanda salitrera que fue aumentando ya no como fertilizante sino como materia prima para los explosivos y balas que demandaba el conflicto. Por tanto, una vez terminada la guerra hubo un nuevo impacto y caída, para enfrentar una nueva reactivación producto de las necesidades productivas en el agro que nuevamente demandaban ingentes cantidades de fertilizantes.

La guerra europea se tradujo en un conflicto de alcance global debido a que golpeó los diversos nodos de la red capitalista que

interrelacionaba los espacios productivos con los centros industriales en Europa y Estados Unidos. Por cierto, el conflicto, sumado a las crisis propias del capitalismo mundial, provocó un fuerte impacto socioeconómico en las pampas salitreras y expuso, una vez más, a los trabajadores y sus familias a la sistemática expulsión, para volver a ser contratados cuando la demanda se recuperaba y se iniciaba un nuevo período de expansión. No obstante, la Primera Guerra Mundial dejó en la memoria los duros momentos enfrentados por los sectores populares en el puerto de Taltal. Como escribió el citado Recabarren, “Nunca habíamos visto cuadros más miserables que los que nos ha ofrecido Taltal en estos tiempos de crisis a consecuencia de la criminal guerra *con que la civilizada Europa arruina al mundo entero...*” (*El Despertar*, 2 de septiembre de 1914).

BIBLIOGRAFÍA

1919. *Anuario Estadístico de la República de Chile*, Sociedad Imprenta y Litografía Universo.
192. *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú*. Lima: Imp. Americana.
- BALMÉ. “Salpêtre indigène”, *Cosmos: revue des sciences et de leurs applications*. Paris, 17 de marzo de 1888. N° 164, p. 434.
- BOLETÍN DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PERÚ**. Lima: Imp. Americana.
- CAMPOS, A. 2019. *Una luz en la sombra: La apasionante historia de Miti Markmann*. Santiago: Planeta.
- CHISHOLM, G. 1890. *Chisholm's Handbook of Commercial Geography*. Londres: Longmans, Green and Co.
- CHURCHOUSE, J. 1978. *The Pamir under the New Zealand*. Wellington: Millwood Press.
- CLARK, CHRISTOPHER. 2021. *Sonámbulos. Como Europa fue a la guerra en 1914*. Barcelona: Gutemberg.
- COLMEIRO, M. 1871. *Diccionario de los diversos nombres vulgares de muchas plantas usuales ó notables del antiguo y nuevo mundo*, Madrid: Impr. de G. Alhambra.
- COMPAGNON, O. 2014. *América latina y la Gran Guerra. El*

- adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)*. Buenos Aires: Ed. Crítica.
- COUYOUMDJIAN, R. 1986. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*. Santiago: Ed. Andrés Bello.
- ELLSWORTH, P. T. 1937. *Chile, An Economy in Transition*. Princeton: Princeton University Press.
- FERGUSON, N. 2016. *La Guerra del mundo. Los conflictos del siglo XX y el declive de occidente (1904-1953)*. Barcelona: Ed. Penguin Random.
- FERRO, M. 2014. *La gran guerra, 1914-1918*. Paris: Ed. Gallimard.
- FISHER, J., E. G. H. PEDALIU, R. SMITH (EDS). 2016. *The Foreign Office, Commerce and British Foreign Policy in the Twentieth Century*. Londres: Ed. Palgrave Macmillan.
- GALLARDO, G. 1917. *Neutralidad de Chile ante la guerra*. Santiago: Sociedad imprenta-Litógrafa Barcelona.
- GILLES, P. 2009. *Histoire des crises et des cycles économiques Des crises industrielles du 19e siècle aux crises actuelles*. Paris: Armand Colin.
- HOBBSAWM, E. 2019. *Historia del siglo XX*. Barcelona: Ed. Crítica.
- MARICHAL, C. 2010. *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana-Debate.
- MARTIN, G. 2015. «Vivir el conflicto lejos de los campos de batalla: la comunidad alemana del Perú y la Primera Guerra Mundial» *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 44 (2): 259-281.
- MONZANI, R. 1914. “*Il Dipartimento di Taltal e le province centrali e meridionali del Cile*”, en *Bollettino del Ministero Degli Affari Esteri*. Roma: Direzione Generale degli Affari Commerciali. Tip. Elzeviriana, Francesco Marcolli.
- MORROW, J. 2014. *La Gran Guerra*. Buenos Aires: Ed. Edhasa.
- NOVAK, F. Y J. ORTÍZ, (EDS.). 2014. *El Perú y la Primera Guerra Mundial*. Lima: Ed. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- ORTEGA MARTÍNEZ, L. 2012. “La crisis de 1914-1924 y el

- sector fabril en Chile” *Historia*, 45 (2): 434.
- OSBORNE, E. 2013. *Britain 's economic blockade of Germany*. New York: Ed. Routledge.
- RINKE, S. 2019. *América Latina y la Primera Guerra Mundial. Una historia global*. México: Ed. FCE.
- SILVA, C. 1916. *La Guerra Mundial vista por un chileno*. Santiago: Imp. Universitaria.
- TATO, M. I. 2017. *La trinchera austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*. Buenos Aires: Ed. Prohistoria.
- VAYSSIERE, P. 1980. *Un siècle de capitalisme Minier au Chili : 1830-1930*. Paris: Ed. CNRS.

NOTAS

¹ Este artículo es parte del Proyecto Fondecyt N° 1200297. Un avance fue presentado en el XVIII Congreso de la Federación Internacional de Estudios sobre América Latina y el Caribe (FIEALC), realizado entre el 25 y 28 de julio de 2017, en Belgrado, Serbia. Inicialmente se prospectaron y relevaron documentos chilenos en el Archivo Nacional Histórico, el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, la Biblioteca del Congreso y la Biblioteca Nacional; en los dos últimos años esta investigación se complementó con la prospección documental en el Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, en Lima; los Archives Diplomatiques de la Courneuve (ADDLC), en París; el National Archive y The Guildhall Library, en Londres. Finalmente, en la investigación incorporó la revisión de la prensa nacional e internacional.

² Fuente Imagen H99.220/3109. Brodie Collection, La Trobe Picture Collection, State Library of Victoria.

³ Valparaíso, 1 de agosto de 1896. ADDLC, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie, 1893-1901. Vol. 19, s/f.

⁴ Veillet Dufrêche. Santiago, 21 de febrero de 1913. ADDLC. Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie, economie, Salpêtre, 1897-1918. Vol. 15, fs. 253

⁵ R. Cosson ADDLC. Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie, economie, Salpêtre, 1811-1914. Vol. 12, fs. 232.

⁶ R. Cosson ADDLC. *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, economie, Salpêtre, 1811-1914. Vol. 12, fs. 233.

⁷ *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts* (en Adelante RODTRC), 1915, p. 7.

⁸ Londres, 21 de noviembre de 1914. AGHMRECh, Vol. 502, N° 205, fs. 9.

⁹ Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú. Imp. Americana, Lima 1922, p.127.

¹⁰ Berlín, 26 de agosto de 1915. Confidencial N° 1282/261. AGHMRECh, Vol. N° 514.

¹¹ Agustín Edwards al Ministerio de Relaciones Exteriores. Londres, 17 de noviembre de 1914. Confidencial N° 543. AGHMRECh, Vol. N° 502. Ver *The Times*. Londres, 5 de noviembre de 1914

¹² *Anuario Estadístico de la República de Chile*, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1919, vol. VIII. 43.

¹³ *La Opinión*. Santa Cruz de Tenerife, 24 de diciembre de 1914; *La Prensa*. Tenerife, 25 de diciembre de 1914; *Gaceta de Tenerife*. Tenerife, 26 de diciembre de 1914.

¹⁴ “Sacs pour salpêtre chilienne”. ADDLC. Ministère des Affaires étrangères, Chili. Paris, 16 de junio de 1916. Vol. 30, fs. 67.

¹⁵ Chili. *Situation commerciale et économique du Chili en 1911. Mouvemente général des échanges*”, Santiago, 24 de julio de 1916. ADDLC, *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, 1897-1914. Vol. 15, fs. 69.

¹⁶ *Confidentiel. Situation au Chili*. ADDLC, Ministère des Affaires étrangères, Chili. Santiago, 11 de marzo de 1918. Vol. 29, fs. 307.

¹⁷ *Confidentiel. Situation au Chili*. ADDLC, Ministère des Affaires étrangères, Chili. Santiago, 11 de marzo de 1918. Vol. 29, fs. 307.

¹⁸ Burdeos, 17 de octubre de 1914. Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (AGHMRECh), N° 1267/251/83, fs. 3.

¹⁹ Carlos Castro Ruiz al ministro. Santiago, 22 de septiembre de 1914. AGHMRECh, Vol. 471, Confidencial. N° 7, s/f.

²⁰ Ramón Barros Luco, Decreto N° 20181. Santiago, 4 de agosto de 1914, AGHMRECh, Vol. 471, Confidencial. N° 7, s/f.

²¹ Santiago, 29 de agosto de 1914. AGHMRECh, Vol. 471, Confidencial N° 2; Santiago, 28 de septiembre de 1914. Confidencial N° 10.

²² AGHMRECh, Vol. 471, Confidencial N° 2; Santiago, 5 de diciembre de 1914. Confidencial N° 321.

²³ E. Villegas al Ministro Plenipotenciario Inglés Francis Stronge. Santiago, 29 de agosto de 1914. AGHMRECh, Vol. 471, Oficios a la Legación de Gran Bretaña en Santiago. Confidencial N° 1.

²⁴ Al señor Ministro del Interior. Copiapó, 25 de octubre de 1919. AHMRA-IATA, Vol. 294, fs. 293.

²⁵ Ramón Barros Luco, Decreto N° 320. Santiago, 30 de marzo de 1915 AGHMRECh, Vol. 470, s/f.

²⁶ Convención relativa a los derechos y a los deberes de las potencias neutrales en la guerra marítima.

Convención XIII, N° 19.

²⁷ Notas enviadas a las misiones residentes en Chile. Santiago, 15 de diciembre de 1914. AGHMRECh, Vol. 473 c, s/f.

²⁸ Al ministro de industria y obras públicas. Copiapó, 10 de septiembre de 1914. AHMRA, Intendencia de Atacama, Vol. 288, fs. 156.

²⁹ Manuel Salinas al ministro Plenipotenciario Friedrich Karl Von Erckert. AGHMRECh, Vol. 471, 3 de octubre de 1914, Confidencial N° 17; 29 de octubre de 1914, Confidencial N° 21.

³⁰ Washington, October 25, 1939. Foreign Relations of the United States. Office of the historian, Document 808, 300.115(39) City of Flint/24: Telegram. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1933-39/d808>

³¹ Santiago, 14 de diciembre de 1914. AGHMRECh, Vol. N° 469, s/f.

³² “Oficios del Viceconsulado del Perú en Taltal”. Archivo Central Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Sección Correspondencia del Archivo Central, 1916.

³³ Óscar Schmidt al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Taltal, 15 de julio de 1916. ACMREP, Serie Correspondencia B.7.4.1. fs. 3.

³⁴ Oscar Schmidt al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Taltal, 15 de julio de 1916. ACMREP, Serie Correspondencia B.7.4.1. s/f.

³⁵ “César Elguera al vicecónsul del Perú en Taltal”. Lima, 14 de junio de 1916., Serie Correspondencia B.7.4.1. s/f.

Fecha recepción: 7 de octubre 2022

Fecha aceptación: 15 de enero 2023

Versión Final: 10 de marzo 2023