LA CUESTION DE LOS FERROCARRILES DE TARAPACÁ

considerada en sus aspectos

ADMINISTRATIVO Y COMERCIAL.

INFORME del Intendente de Tarapacá don Gonzalo Búlnes a S. E. el Presidente de la República.

SEÑOR DON DOMINGO SANTA MARÍA.

Señor:

El problema de los ferrocarriles puede ser considerado bajo dos puntos de vista distintos que influyen en su resolucion.

Unos creen que la cuestion debe solucionarse únicamente en el sentido de la libertad del tráfico, cualesquiera que sean los inconvenientes momentáneos que pueda orijinar a los intereses creados en la industria o en la administracion. Otros piensan que la situacion de hecho en que se encuentra una parte de los industriales, exije del Estado la proteccion de los intereses desarrollados a su sombra ántes y despues de la ocupacion de este territorio.

Aquellos se deciden por la caducidad en el sentido mas absoluto; éstos por un arreglo que ponga a salvo los intereses públicos, representados por su administracion—de los salitreros, mirados en conjunto, o sea estendiendo una proteccion igual a las diversas zonas en trabajo—y del ferrocarril.

Puede haber todavía una opinion intermedia, y es la de aquellos que crean que siendo conveniente la libertad absoluta del tráfico, sin mas restricciones que las necesidades del servicio administrativo, se inclinen a pensar estudiando la situacion actual de la provincia, sus privilejios por zonas, la imposibilidad de desatarlos todos, etc., que, como medida transitoria, conviene dar tiempo a los industriales para irse preparando a la nueva situacion comercial que la caducidad ha de crear. Esto equivale a una transaccion de prudencia, arbitrada con el objeto de evitar la ruina de los capitales que se establecieron durante el réjimen chileno bajo la base de la existencia de los privilejios.

Me esforzaré por ilustrar esta exposicion presentando a V. E. todas las faces del asunto, para que V. E. abarque, si es posible en su conjunto, los graves y variados caracteres de un problema que afecta a la vez cuantiosos intereses particulares y del Estado.

Este informe abrazará tres puntos de vista.

El 1.° será: Exponer las razones en pró y en contra que se alegan sobre la caducidad.

El 2.° Una exposicion de los principales males que acarrea a la administracion y a la industria la vijencia de la elevada tarifa de fletes que cobra el ferrocarril.

El 3.° Un proyecto de solucion que concilie las exijencias de la industria salitrera con las del Estado, si es que V. E. no se decide en el sentido de la caducidad.

1.° RAZONES EN PRÓ Y EN CONTRA DE LA CADUCIDAD.

...go debate que la Empresa de los ferro-
por ...iene sosteniendo con la casa de Camp-
efecto ...m y Ca., ha rodado hasta hoi esclusi-
...re el aspecto legal de la cuestion.
ascendi... informes que corren en el espe-
deberia ...concretado a poner de manifiesto
sabiendo n... recho que obran contra la exis-
...s privilejios de la Empresa.
atrevia a pr...amente los términos de sus
Autorizadme ...plimiento dado a cada una de
... ha arribado a la conclusion
con la seguri... ha cumplido con las obli-
para la Repúbli...ponian.
Lo ventajoso ... a V. E. que la comision
... en 1883 para el estudio
da consiste en ...unció en favor de la sub-
gravámenes ménos ... de 1868 y de 1869, y
...ices en la apreciacion
mal puede hacer l...contrato de 1871, opi-
consecuencia quien, ... estaba subsistente,
...plido las obligacio-
de Hacienda, comienz...
nora hasta el monto d... honor de elevar
objeto de la operacion. ...té igual convic-
...s privilejios de
Ni es esta falta de estu...1871, concluia
co cargo que, del debate or...esar de las ra-
...vor de la Em-
yecto de conversion, se de...sidente de la
honorable señor Barros Luco ...da) declarar
falta de preparacion ha co...mplido por
...idas a este
falta de discrecion. ... justificar
Como los lectores saben, las
...bundan-
nes del empréstito se han discu... ien que
mente en ámbas Cámaras, y ya se ... punto
nio público y andan impresas en los ...
... y
comunicaciones cambiadas entre el Sr. ...
ros Luco y ... que poner de
Lóndres ...recho de la autoridad competente
para ... la caducidad de los privilejios.

Sin embargo, llegado el caso de hacer uso de esa facultad, surjen consideraciones de que no seria posible prescindir.

Me limitaré solo a enunciarlas para no dar a este informe proporciones y desenvolvimiento que no le corresponden.

1.° La primera duda que se ha ... preciso resolver es saber si puede estimarse esta cuestion como un litijio entre partes: uno o muchos salitreros por un lado y la Empresa de Montero por el otro.

Esta es la intelijencia que parece haber dado al contrato la casa de Campbell, Outram y Ca., cuando se presenta a V. E. impugnando la validez del privilejio de 1871.

No diviso cómo podria justificarse esa interpretacion. Las partes contratantes en ese acto fueron el Gobierno del Perú por un lado y la sociedad de Montero Hermanos por el otro. El Gobierno previendo la eventualidad de la falta de cumplimiento de lo pactado, estipuló en su artículo 28 que él *podria* declarar la caducidad del privilejio si no se llenaban tales o cuales obligaciones. Es él, por consiguiente, quien puede usar de aquella facultad voluntaria, segun su conveniencia propia.

¿Con qué derecho interviene en este contrato un interés particular para exijir de una de las partes que haga uso de la facultad discrecional que se ha reservado?

La casa que exije la declaracion de caducidad parece creer que el Gobierno está obligado a hacer uso de aquella facultad, convenga o no a sus intereses: y yo, a mi vez, estimo que en su resolucion el Gobierno de Chile debe proceder con toda la libertad que corresponderia a un particular en casos análogos.

Se dirá que un Gobierno no se encuentra en el caso de un particular. Para eso seria necesario demostrar primeramente que el Gobierno de Chile no puede tener intereses y puntos de vista administrativos en Tarapacá distintos del interés individual que reclama la caducidad.

Sin embargo, es fácil demostrar que el Gobierno se encuentra colocado en esta provincia en presencia de deberes de distinto órden, y que, correspondiéndole atender a los justos reclamos de la industria salitrera y a las exijencias de su prosperidad y desenvolvimiento, no debe perder de vista su interés propio, que la administracion, la equidad y el réjimen social bien entendido le imponen vijilar.

Aquella opinion se funda en una tendencia errada que vengo notando en todas las discusiones a que ha dado lugar este largo litijio. Se pretende suprimir al Gobierno de Chile, como entidad de la cuestion, localizando la discusion y el debate en los intereses recíprocos de la industria salitrera por una parte y del ferrocarril por la otra.

Encuentro injustificada esa supresion, por ser el Gobierno quién estipuló con Montero los derechos y las obligaciones que arrancan de los contratos.

Cuando llega el momento de liquidar la situacion recíproca de las partes contratantes, una de ellas, que es el Gobierno de Chile, puede y debe—en mi concepto—estimar con entera libertad las ventajas e inconvenientes que le acarrearia la

confesion contrato. Las jestiones de un par-
oportunidad al ... tendrian mas alcance que
...studio, y a pesar tran-
fué la causa de que el ... interés nacional,
desde el primer momen...da que se soli-
la deuda; pero francamen... manifesté a
capaz de tamaña malicia. En nue... cues-
to el señor Ministro estaba tan ignor... terio
monto de la deuda como lo estuvo hasta
último momento de la sesion del mártes, de la
verdadera causa de no haberse hecho la amor-
tizacion correspondiente al primero de enero
del año en curso.
Otra cosa que, segun se deduce de la dis-
cusion, el honorable Ministro y todos los que

facultad de usar de ese derecho, las partes contratantes han estipulado una prescripcion análoga a la que es de uso entre particulares, y que supone siempre la libertad de hacer o no uso de ella, segun los dictados de la conveniencia o del interés.

Aceptar lo contrario seria suponer que el Presidente de la República ha podido tomar el compromiso de hacer una declaracion que puede ser contraria al deber primordial de su puesto.

Creo que nadie que haya meditado en la naturaleza de sus deberes aceptará esta suposicion.

Colocado en estos puntos de vista, y mirando el asunto con el criterio administrativo del puesto que represento, sigo creyendo que S. E. el Presidente de la República no debe hacer la declaracion de caducidad, o jestionar ante la justicia para que se haga, si no en el caso de estimar que ella importe una conveniencia para los intereses del Estado.

II

Entro a examinar las consecuencias que produciria la anulacion del contrato de 1871, colocándome en el punto de vista de los que se oponen a la declaracion de caducidad.

Supogámosla hecha en toda la estension que le asigna la casa de Campbell, Outram y C.ª. Segun ella, quedaria fuera de los límites del privilejio de 1871 la seccion de ferrocarril que empieza en la Noria por el sur y termina en Negreiros por el norte, o sean los cantones de Poso Almonte, de Huara y de Negreiros.

No hago mencion de otros distritos salitreros que tambien quedarian en libertad de salir a la costa, porque su distancia seria mas o ménos equivalente a la del ferrocarril actual.

Los cantones libres, desembarazados de la carga del privilejio, solicitarian permiso para construir nuevas vias, que buscando su salida mas próxima llegarian a las caletas desparramadas en el pedazo de litoral comprendido entre Iquique y Pisagua.

Mas adelante he de manifestar con detencion las consecuencias que puede acarrear esa medida para la vida de las poblaciones y para el buen réjimen administrativo.

Si el Gobierno se limitase a declarar la caducidad sin otorgar el permiso de construir nuevas líneas, aquella declaracion no tendria alcance práctico alguno. El ferrocarril, viéndose sin competidores, haria lo que todas las empresas industriales: no rebajar sus tarifas sino cuando se viera efectivamente amenazada por la competencia.

Manteniendo sus fletes, mantendria la situacion actual que es onerosa para los salitreros y opuesta al interés administrativo del Estado.

Hago notar a V. E. los caracteres violentos y difíciles de una situacion semejante. Los salitreros lucharian por forzar la mano de los poderes públicos que pueden otorgar el permiso de construir nuevas líneas, para libertarse del privilejio de hecho de que gozaria la Empresa despojada de sus privilejios de derecho.

Si llegasen a obtenerlo, construirian ramales entre sus oficinas y las caletas mas cercanas; tanto porque les está vedada la salida a las poblaciones de Iquique y de Pisagua, cuanto por la mayor distancia inútil que tendrian que recorrer para llegar al puerto de embarque.

Las nuevas líneas, que serian perpendiculares al arco de círculo que recorre el ferrocarril, tendrian una estension de 20 a 25 millas, en cambio de las 55 o 60 que hai desde los mismos puntos al término medio del actual ferrocarril.

Construyendo ramales de via angosta, tendrian una salida barata, a tal punto que el ferrocarril actual no podria en modo alguno rivalizar con ellos en la tarifa de fletes.

Todo concurriria a crear condiciones especialmente ventajosas para algunos cantones a costa de otros, y a descontrapesar su condicion actual en la medida de la diferencia de costo de las vias que les sirviesen para su trasporte.

Los cantones libres producirian el salitre a menor costo, y esa diferencia, por pequeña que fuese, multiplicada por la produccion, constituiria de suyo una utilidad suficiente para que perturbasen la actividad y la vida de las rejiones dominadas por los privilejios.

En último término, la ejecucion de nuevas líneas seria la prosperidad de unos contra otros, o sea la riqueza de las oficinas situadas en Huara o en Negreiros, a costa de la ruina de los que trabajan en los cantones de La Noria y quizás de Pozo Almonte.

Las jestiones por la caducidad se presentan de este modo como la lucha de un interés particular contra otro, o sea de un canton salitrero pretendiendo sustituirse en la actividad y el trabajo a las zonas esplotadas actualmente.

No debe olvidar V. E. que se trata de un artículo que puede producirse casi ilimitadamente en una zona determinada, segun la capacidad de las máquinas, y que una diferencia de centavos en su precio de costo importa fuertísimas utilidades en el balance de un año.

Tomo un ejemplo para hacer el hecho mas palpable. Si la oficina X, que tiene capacidad para elaborar 1.800,000 quintales al año y que está situada a 20 millas de la costa, esporta su salitre con una economía de 15 centavos en el costo del flete sobre una salitrera de La Noria, tendrá por este solo ramo una mayor utilidad de 270,000 pesos al año.

Reduciéndose unas cuantas oficinas situadas en sus condiciones comerciales, a percibir como utilidad la diferencia de los fletes, condenarian a la inaccion a las oficinas rivales situadas en los cantones privilejiados.

Presentada así la cuestion, la declaracion de caducidad importa la prosperidad de un canton a costa de otros, o sea una arma que ahogaria, por una declaracion administrativa la vida de otros industriales, de otras oficinas, que son igualmente dignas de la proteccion del Gobierno de Chile.

Entretanto, ¿cuál seria la suerte de La Noria? Condenada a vivir atada al privilejio de 1868; ligada su suerte a la de un ferrocarril de via ancha que tiene 45 millas, tendria que rivalizar o morir con otras rejiones mas ricas que portean sus salitres por una via angosta de 20 a 25 millas.

En el lenguaje de los hechos, esta situacion se traduce como la ruina de los industriales situados en ese canton, y como la ubicacion del trabajo y de la riqueza en una nueva zona. En otros términos, es la prosperidad de las oficinas del canton de Negreiros y de Huara, principalmente, a costa de las 20 máquinas establecidas en las rejiones ménos favorecidas de Pozo Almonte y de La Noria.

El alcance de la declaracion de caducidad seria despojar de un valor real a la mayor parte de los industriales que tienen sus oficinas en esos cantones, aumentando propocionalmente el precio de los terrenos y establecimientos situados en las rejiones de Negreiros o de Huara.

III

Los partidarios del réjimen de libertad alegan a su vez que la simple declaracion de caducidad es de suyo una amenaza suficiente para que el ferrocarril baje los precios de su tarifa.

¿Cómo se comprenderia, dicen, que un ferrocarril que tiene un fuertísimo capital comprometido, lo dejase invadir por sus competidores?

El propio ejemplo aducido podria demostrar lo contrario de lo que se quiere probar. Si tres oficinas como la X, hacen lo que ella, habrá cinco millones y medio de quintales que pagarán de flete 15 centavos por su acarreo.

Multiplicando el ejemplo por el estímulo del provecho, la elaboracion se mudaria de canton, y entónces el ferrocarril quedaria sin carga.

¿Es racional suponer que el ferrocarril deje llegar una situacion semejante? y que no bajase sus fletes a 15 centavos para no suicidarse?

Podria todavia hacer otra cosa. En virtud del derecho de preferencia que le otorga el contrato de 1868, se sustituiria a los empresarios de Negreiros, construyendo los ramales por su cuenta y trasportando el salitre por los mismos 15 centavos.

Note V. E. que si sucede este segundo caso, se realizará el mismo hecho que he representado anteriormente, esto es, la ubicacion del trabajo en una nueva rejion y la muerte de otras.

A mi vez me cabe preguntar ¿si estará en manos del ferrocarril impedir que llegue esa situacion?

Me inclino a creer que nó. Lo contrario seria suponer que un ferrocarril de 55 o 60 millas de via ancha pueda sustituirse comercialmente a un ramal de 20 millas de trocha angosta, lo que no considero siquiera discutible. Creo que en tal caso no sacaria el gasto de su administracion, ni un modesto interés del capital en que fuese estimado.

Hasta aquí solo he presentado en juego los intereses de los salitreros y del ferrocarril.

Queda el del Estado. ¿Seria indiferente al Estado que se afianzase la vida de un nuevo puerto en la distancia de Iquique a Pisagua? Puede serle tampoco indiferente la suerte de los salitreros que han invertido sus capitales en aque-
...jiones, despues de la ocupacion chilena y
...base de la condicion legal y comercial
de la ...le la libertad de industria sus de-
cambios n... que en esta provincia hai
zarán. ...iadas, y que declarada la ca-
MADRID, 2... porta en el hecho sino la li-
...o de todas.
cólera del miércoles no es el regulador be-

néfico que fortalece la accion individual, dentro de condiciones uniformes; ni el calor que vivifica la enerjía de la industria, sino la hoguera en que los afortunados arrojan a sus competidores ménos felices.

IV

Volviendo a la suerte que cabria a la rejion de la Noria, debo entrar en ciertas esplicaciones para la mayor claridad de este informe. No toda la rejion de la Noria quedaria en la misma situacion, en caso de caducar el privilejio de 1871.

La Noria es una zona estensa y ramificada, a que el pueblo de este nombre sirve de punto central. Algunas salitreras están situadas en sus inmediaciones, otras mas lejos, y esta diversidad orijina situaciones comerciales distintas. Unas están atadas a la suerte de La Noria; otras que dan mas al interior todavía, sin facilidad de salir a la costa sino por el mismo pueblo, o por un ramal paralelo—y algunas en cantones separados que tienen mas fácil acceso al mar.

Aquí surje una cuestion legal, que indudablemente seria llevada a los Tribunales de Justicia. El contrato de 1868 establece privilejio *esclusivo* a favor de Montero, para construir un ferrocarril entre el puerto de Iquique *y las salitreras de La Noria*. ¿Debe entenderse esto en el sentido de que solo el ferrocarril privilejiado pueda sacar a la costa los salitres de La Noria—o el privilejio se limita solo al trayecto del ferrocarril entre Iquique y las salitreras de La Noria?

En el primer caso no podria construirse un nuevo ferrocarril: en el segundo podria hacerse, llevándolo a otro punto que a Iquique.

Aceptando esta manera de ver, esos cantones salitreros tendrian derecho de salir con una vía férrea a las caletas mas próximas, o sea a las de Molle y Chucumata.

Aun bajo ese supuesto, ¿quedarian esos cantones libres de la ruina con que los amenazase la competencia de Negreiros y de Huara? ¿Quedarian así en condiciones comerciales equivalentes a las de esas rejiones favorecidas por la naturaleza de sus terrenos y por sus condiciones topográficas?

A su vez la rejion de Pampa Negra, situada entre Negreiros y Pisagua, se veria en la necesidad de salir a Junin o a Mejillones para librarse de la competencia de Negreiros.

Son estos otros tantos puntos que dificultan la acertada solucion del problema y que en todo caso ponen de manifiesto la perturbacion que la caducidad produciria en los negocios actuales de la provincia.

V.

La libertad de construir nuevas vías traeria por consecuencia desparramar la poblacion, que hoi está reconcentrada en las ciudades, en una série de pequeñas caletas; y es quizás uno de sus inconvenientes mas sérios.

Tomo como por ejemplo, para dar mayor claridad a mis ideas, el pedazo de territorio comprendido entre Iquique y Pisagua, o sea la rejion salitrera en actual esplotacion.

El dia inevitable, despues de la declaracion de la caducidad en que una oficina salitrera buscase su salidad a la costa por un ramal directo, se estableceria por ese solo hecho la competencia del porteo y se verian obligados a rivalizar con nuevas vías todas las oficinas que tuvieren posibilidad de abaratar sus fletes.

Puede anticiparse que las caletas que surjiesen con la nueva situacion serian las de Mejillones y de Junin, que darian salida a Pampa Negra; de Caleta Buena, que serviria de puerto de embarque al canton de Negreiros; de Punta Colorada, que seria el puerto de Huara; de Molle, adonde afluirian los salitres de algunas oficinas de La Noria; y quizás, la de Chucumata.

Ademas subsistirian en la misma rejion el puerto de Pisagua y el de Iquique. Es decir, ocho puertos, ocho aduanas, ocho administraciones diversas en una seccion de territorio que es solo la mitad de la provincia de Tarapacá!

Cuando se habla de las poblaciones del desierto no debe olvidarse la índole de su vida, que es en un todo diversa de la que se conoce como tal en el sur de Chile. Las poblaciones de esta costa son factorías dependientes del negocio de salitre y no tienen otra razon de existencia que servir de mercado comercial y de puerto de embarque a una rejion determinada.

¿Disminuye por algun accidente la esportacion del salitre? Disminuye en proporcion el comercio que surte a los trabajadores o a los diversos negocios que le son tributarios. El salitre es a la vida de las ciudades el aire que robustece su enerjía, la sangre que mantiene su vida.

Las poblaciones no tienen raices en el suelo. El hombre vive en ellas miéntras tiene una ocupacion lucrativa, sin estar adherido al terreno por ningun afecto. El dia que el trabajo le falta emigra sin dejar ningun rastro duradero de su paso; ni siquiera sus efectos vinculados al suelo por cualquiera de los tiernos vínculos que desarrolla la vida agrícola.

La estension de una ciudad y su importancia guardan relacion matemática con la estension y la importancia de la zona que sirve. Si el trabajo se subdivide, o mas bien, si una misma zona sale a la costa por varias partes, la vida de la poblacion se distribuye en la misma proporcion en que se ha repartido el trabajo.

De aquí se deriva que la construccion de ramales a las caletas, o sea a los nuevos puertos que les sirvan de término, equivalga a diseminar la vida de Iquique y de Pisagua en una série de pequeños puertos. La actividad concentrada en dos partes se repartiria en ocho, y con ella el comercio, la administracion, o sean todos los elementos que mantienen la vida y el órden en el seno de una poblacion.

La administracion seria la primera en sufrir sus efectos. Centralizada hoi en los principales puertos; dotada de un personal numeroso, que le sirve de fiscalizacion, ha podido evitar el contajio y los peligros que habrian de surjir el dia que careciese de esas condiciones. Las nuevas caletas tendrian que ser servidas por empleados inferiores; escasamente rentados en proporcion a su delicadeza de sus funciones; y alejados, como lo estarian, del centro de autoridad, correria peligro de alterarse la proverbial pureza que constituye su honor y nuestro orgullo.

Esos empleados subalternos estarian encargados de cobrar directamente enormes sumas por derechos de esportacion a las casas salitreras, sin la vijilancia que sirve de garantía y de freno en las poblaciones grandes.

El réjimen social no sufriria ménos. El desparramo de la poblacion en muchos puntos distintos, haria que esas pequeñas ciudades quedasen sin las ventajas de que solo son susceptibles las grandes aglomeraciones. Un Estado puede dotar de autoridades responsables, de escuelas, de templos, de liceos, de una administracion de justicia completa a una ciudad grande; pero no podria favorecer con las mismas ventajas a una caleta de mil o dos mil habitantes.

No es preciso que yo recuerde a V. E. que en todos los tiempos las ciudades han sido consideradas como factores indispensables del desarrollo social.

Los ramales de ferrocarril darian vida estable a caletas que hoi solo tienen una vida transitoria, y perturbarian la armonía de la administracion, que descansa en la vijilancia de las ciudades. Es éste, a mi juicio, uno de los mas graves males que puede producir la caducidad del privilejio, si, como no lo dudo, trajese como consecuencia inevitable la libertad de construir nuevas líneas.

VI

Los partidarios de la caducidad rechazan estos argumentos de dos modos: negando primero que el hecho se produzca, y sosteniendo que, caso de producirse, no tendrá las consecuencias que se le atribuyen.

El ferrocarril actual, dicen, empeñado en sostener su vida, impediria la ejecucion de esos ramales, bajando sus fletes.

Es el mismo argumento que he espuesto en el párrafo anterior. Los salitreros no ejecutarán esas vías sino cuando se convenzan de que la Empresa actual se niega a concederles aquellas facilidades que ellos podrian obtener en el réjimen de la competencia. Suponer lo contrario seria desconocer las evoluciones económicas del réjimen de libertad.

Ya he espuesto a V. E. que en mi concepto no podria el ferrocarril en modo alguno rebajar sus tarifas al tipo que pudiera fijarles un ramal de trocha angosta de 20 millas; y que, por consiguiente, el hecho tendrá que producirse fatalmente.

El segundo argumento es que, aun realizado, no tendria la gravedad que se le atribuye.

¿Por qué, se dice, habrian de alterarse las condiciones administrativas por el hecho de que los empleados vivan en caletas y no en puertos? Si un teniente de aduana no es suficiente, póngase un administrador: créese la vijilancia necesaria, pero no se dañe al comercio con medidas restrictivas.

Un empleado de aduana en una caleta, es ordinariamente un funcionario subalterno que vive sin fiscalizacion en medio de la atmósfera de poder y de influencia de la casa salitrera que domina ese puerto con su comercio.

Crear en cada uno de esos centros una administracion completa seria recargar el presupuesto haciendo una recaudacion dispendiosa.

De todos modos y aun aceptando, lo que por mi parte no creo posible, que se dotase a cada uno de esos puertos con una administracion ramificada y completa, quedaria siempre en pié la necesidad social de mantener la vida de las ciudades.

En ningun caso creo que los sostenedores de la caducidad puedan llegar a pensar que en cada caleta se crease un centro de importancia, y a la vez me parece indudable que a ello se vinculan intereses de administracion y de cultura de que el Estado no debe préscindir.

(Se concluirá.)

Correo de Valparaiso.

Junio 25.

CARTAS SOBRANTES.

HOMBRES.

Agrifoglio Jerónimo 2512
Arias Daniel 2513
Alvarez Agustin 2514
Azocar Froilan 2.° 2515
Alfonso Miguel 2516
Alvarez Arturo 2517
Abrines Ricardo 2518
Boero Pedro R 2519
Borquez Juan de Dios 2520
Cesorello José 2521
Canto Hermójenes del (3) 2522
Callejas Cárlos G 2523
Cerda Florencio 2524
Campos Froilan 2525
Contreras Francisco 2526
Calderon O José María 2527
Carvallo O J Ramon 2528
Concha Hermójenes 2529
Delpiano Marcos 2530
Espinosa Ercilio 2531
Ferrand Natalio 2532
Fernandez Pedro Antonio 2533
Goyeneche y C.ª Eujenio 2534
Gomez Daniel 2535
Godoi José Luis 2536
Gonzalez G Juan 2537
Gomez O Alfredo 2538
Gomez G Conrado 2539
Gómez Francisco 2540
Gonzalez Manuel 2541
Gana Rafael 2542
Grez L Juan Isaias 2543
Kendall Pedro 2544
Letelier Fernando 2545
Leyland Juan 2546
Leiva Nicanor 2547
Luco Leandro 2548
Le Fort Cárlos 2549
Langlois Francisco 2550
Llano Tiburcio V 2551
Marchio y Natto 2552
Martinez Pedro A 2553
Muñoz Belisario 2554
Navarrete Samuel 2555
Osorio Manuel 2556
Olivo Victor 2557
Oliveros José del C 2558
Pasquier N 2559
Perez Juan 2560
Pinto Edmundo 2561
Pina Ruperto 2562
Patroni Juan 2563
Pozo Vicente 2564
Rodriguez Anjel 2565
Rodriguez J Miguel 2566
Ramirez Vicente 2567
Reyes G David 2568
Ramirez Elias 2569
Sepúlveda Francisco 2570
Solis Juan Ant.° 2571
Sanhueza Martin 2572
Sanchez Manuel 2573
Troncoso Romelio 2574
Toro H Policarpo 2675
Ugarte Manuel D 2576
Valenzuela Federico G 2577
Villa N Juan V 2578
Valdivia Manuel A 2579
Vial Juan de Dios 2580
Yañez Arcenio 2581
—

SEÑORAS.

Ana G de Albarracin 2582
Adela Suilar 2583
Candelaria Morales de R 2584
Clarisa Yañez 2585
Cármen Urrea 2586
Dolores Valenzuela 2587
Emilia Quiñones 2588
Florinda del C Mateluna 2589
Juana Cornejo v. de B 2590
Jesus Ramirez v. de C 2591
Juana A de Wilson 2592
Juana Ossa A 2593
Luisa Palacios 2594
María del P Allendes 2595
Matilde Chamorro 2596
María Fort V de Rivera 2597
Pilar Ahumada 2598
Rosa Hernandez 2599
Rosa Alvigo 2600
Sabina Salinas 2601
Virjinia Olivares R 2602
Zoraida Jones v. de Mier 2603
—

Ferrocarriles del Estado

ITINERARIO JENERAL

DE LOS TRENES DE PASAJEROS.

Servicio especial de Viña del Mar en dias ordinarios.

DE SUBIDA

ESTACIONES	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª y 2.ª clase	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª y 2.ª clase
	A. M.	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.
Puerto	8 00	10 00	......	1 15	5 30
Bellavista	8 07	10 07	......	1 25	5 35
Baron	8 15	10 15	11 45	1 35	5 45
Viña del Mar	8 30	10 30	12 15	1 45	6 00

DE BAJADA

	A. M.	P. M.	P. M.	A. M.
Viña del Mar	9 20	11 00	2 35	7 35
Baron.—Llega	9 33	11 15	2 50	7 45
Bellavista	9 40	11 25	2 55	7 50
Puerto	9 45	11 40	3 00	7 55

Servicio especial de Viña del Mar, Salto y Quilpué en dias domingos y festivos.

DE SUBIDA

ESTACIONES	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª, 2.ª y 3.ª clase	1.ª, 2.ª y 3.ª clase
	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.
Puerto	8 00	10 00	1 15	5 25
Bellavista	8 07	10 07	1 25	5 35
Baron	8 15	10 15	1 35	5 45
Viña del Mar	8 30	10 30	1 45	6 00
El Salto	8 40	10 40	1 55	6 10
Quilpué	......	......	2 10	6 25

DE BAJADA

	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.
Quilpué	9 15	10 50	2 35	7 10
El Salto	......	......	3 00	7 25
Viña del Mar	9 20	11 00	3 30	7 35
Baron	9 33	11 15	3 45	7 50
Bellavista	9 40	11 25	3 50	8 00
Puerto	9 45	11 40	3 55	8 10

SECCION ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

Trenes de subida.

ESTACIONES	Espreso de la mañana, 1.ª i 2.ª clase.	Ordinario de pasajeros, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	De Quillota, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Espreso de la tarde, 1.ª i 2.ª clase.	Nocturno, mixto, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Mixto a Llai-Llai, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.
	A. M.	A. M.	P M	P. M.	P. M.	A M
Puerto	7 35	9 30	4 15	5 10	......	......
Bellavista	7 42	9 40	4 22	5 17	......	......
Baron	8 00	10 00	4 35	5 30	10 30	......
Viña del Mar	8 15	10 15	4 50	5 40	10 45	......
El Salto	8 25	10 25	5 00	5 50	11 00	......
Quilpué	8 35	10 45	5 15	6 05	11 30	......
Peña Blanca	......	11 00	5 30	......	11 45	......
Limache	9 00	11 20	5 50	6 30	12 20	......
San Pedro	......	11 30	6 05	......	12 35	......
Quillota	9 20	11 45	6 15	6 50	12 55	......
La Cruz	......	12 00	6 30	......	1 10	......
La Calera	9 35	12 10	Regresa de La Cruz a Quillota a las 6.45 y llega a las 7 P. M	7 07	1 25	......
Ocoa	9 50	12 35		7 25	1 55	......
Las Vegas	10 00	12 50		7 35	2 10	......
Llai-Llai.—Llega	10 05	1 00		7 40	2 20	......
Id.—Parte	10 25	1 20		8 00	2 40	6 50
Montenegro	......	2 30		......	4 00	8 00
Tiltil	......	3 05		......	4 40	8 26
Lampa	......	3 20		......	5 00	8 40
Batuco	......	3 40		......	5 30	8 58
Colina	......	3 55		......	5 45	9 10
Quilicura	......	4 10		......	6 00	9 25
Renca	......	4 20		......	6 15	9 35
Santiago	12 30	4 30		10 10	6 30	9 45

NOTA.—En las estaciones del Puerto, Bellavista i Baron, no se espenderán boletos a Viña del Mar para los trenes espresos de la mañana, ordinario de pasajeros i espreso de la tarde.

Trenes de bajada.

ESTACIONES	Espreso de la mañana, 1.ª i 2.ª clase.	Ordinario de pasajeros, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	De Quillota, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Espreso de la tarde, 1.ª i 2.ª clase.	Nocturno, mixto, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Mixto de Llai-Llai, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.
	A. M.	A. M.	A M	A. M.	P. M.	P M
Santiago	8 00	10 00	Viene de Quillota a La Cruz a las 7.15.	6 00	10 30	4 35
Renca	......	10 10		......	10 45	4 45
Quilicura	......	10 18		......	10 55	4 54
Colina	......	10 25		......	11 20	5 08
Batuco	......	10 45		......	11 35	5 20
Lampa	......	11 10		......	12 00	5 27
Tiltil	......	11 30		......	12 20	5 50
Montenegro	......	12 10		......	1 15	6 20
Llai-Llai.—Llega	9 45	1 00		7 45	2 25	7 10
Id.—Parte	10 05	1 15		8 00	2 45	......
Las Vegas	10 10	1 26		8 05	2 55	......
Ocoa	10 20	1 45		8 17	3 10	......
La Calera	10 35	2 10		8 33	3 40	......
La Cruz	......	2 20	7 30	......	3 50	......
Quillota	10 50	2 40	7 45	8 50	4 05	......
San Pedro	......	2 55	7 55	......	4 25	......
Limache	11 20	3 10	8 10	9 10	4 40	......
Peña Blanca	......	3 35	8 28	......	5 15	......
Quilpué	11 50	3 45	8 40	9 35	5 40	......
El Salto	12 05	4 00	9 00	9 48	6 00	......
Viña del Mar	12 15	4 15	9 10	10 05	6 20	......
Baron	12 30	4 30	9 20	10 15	6 35	......
Bellavista	12 40	4 45	9 36	10 20	......	......
Puerto	12 45	4 55	9 40	10 25	......	......

RAMAL DE LOS ANDES.

Trenes de subida.

ESTACIONES	Espreso de la mañana, 1.ª i 2.ª clase, diario.	Ordinario de pasajeros, 1.ª, i 2.ª clase, diario.	Espreso de la tarde, 1.ª i 2.ª clase, diario.
	A. M.	P. M.	P. M.
Las Vegas	10 15	1 30	7 50
Chagres	10 25	1 45	8 00
San Roque	10 35	2 00	8 30
San Felipe	10 55	2 30	8 50
Curimon	11 08	2 45	9 00
Los Andes	11 20	3 00	9 10

Trenes de bajada.

ESTACIONES	Espreso de la mañana, 1.ª i 2.ª clase, diario.	Ordinario de pasajeros, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase, diario	Espreso de la tarde, 1.ª i 2.ª clase, diario.
	A. M.	A. M.	P. M.
Los Andes	8 45	11 40	6 15
Curimon	9 00	11 55	6 30
San Felipe	9 12	12 10	6 45
San Roque	9 30	12 30	7 05
Chagres	9 45	12 50	7 25
Las Vegas	9 55	1 00	7 35

SECCION DE SANTIAGO A TALCA.

Trenes de norte a sur.

ESTACIONES	Núm. 5.—Tren espreso de pasajeros a Talcahuano.	Núm. 9.—Tren de pasajeros, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Núm. 11.—Tren especial de pasajeros, 1.ª i 2.ª clase.	Núm. 15.—Tren de pasajeros i carga.
	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.
Santiago	7 00	9 00	1 15	4 20
Espejo	......	9 15	1 30	4 30
San Bernardo	7 18	9 30	1 40	4 40
Nos	......	9 40	1 48	4 58
Guindos	......	9 57	2 01	5 07
Buin	......	10 04	2 07	5 18
Linderos	......	10 15	2 13	5 29
Hospital	......	10 36	2 30	5 47
S. Franc.—Llega	......	......	......	6 16
Id.—Sale	......	10 58	2 50	6 39
Graneros	......	11 15	3 08	7 00
Rancagua.—Lleg	8 34	11 35	3 22	7 15
Id.—Sale	8 43	11 50	3 38	......
Gultro	......	12 00	3 47	......
Cauquenes	......	12 05	3 50	......
Requínoa	......	12 16	4 00	......
Rengo	9 16	12 40	4 24	......
Pelequen	......	12 52	4 36	......
San Fern.—Llega	......	1 20	5 05	......
Id.—Sale	9 45	1 30	5 10	......
Ramal	......	......	......	......
Chimbarongo	......	1 52	5 30	......
Quinta	......	2 06	5 42	......
Teno	......	2 30	5 55	......
Curicó.—Llega	10 45	2 53	6 12	......
Id.—Sale	11 00	3 03	......	......
Lontué	......	3 19	......	......
Molina	11 21	3 30	......	......
San Rafael	......	4 10	......	......
Panguilemo	......	4 25	......	......
Talca	12 15	4 35	......	......

Trenes de sur a norte.

ESTACIONES	Núm. 14.—Tren espreso de pasajeros de Talcahuano.	Núm. 4.—Tren especial de pasajeros, 1.ª i 3.ª clase.	Núm. 12.—Tren de pasajeros, 1.ª, 2.ª i 3.ª clase.	Núm. 2.—Tren de pasajeros i carga
	P. M.	A. M.	A. M.	A. M
Talca	12 15	......	9 00	......
Panguilemo	......	......	9 15	......
San Rafael	......	......	9 28	......
Molina	1 14	......	10 11	......
Lontué	......	......	10 20	......
Curicó.—Llega	1 30	......	10 30	......
Id.—Sale	1 35	6 15	10 45	......
Teno	......	6 38	11 14	......
Quinta	......	6 55	11 35	......
Chimbarongo	......	7 10	11 48	......
Ramal	......	......	......	......
San Fern.—Llega	......	7 30	12 12	......
Id.—Parte	2 38	7 36	12 18	......
Pelequen	......	8 03	12 52	......
Rengo	3 05	8 15	1 06	......
Requínoa	......	8 33	1 30	......
Cauquenes	......	8 43	1 45	......
Gultro	......	8 50	1 50	......
Rancagua.—Lleg	3 36	8 57	2 00	5 48
Id.—Parte	3 42	9 12	2 15	6 12
Graneros	......	8 29	2 35	......
S. Franc.—Llega	......	......	......	......
Id.—Parte	......	9 44	2 51	6 44
Hospital	......	10 02	3 14	7 06
Linderos	......	10 18	3 40	7 44
Buin	......	10 24	3 48	7 55
Guindos	......	10 28	3 55	8 06
Nos	......	10 41	4 12	8 38
San Bernardo	5 04	10 49	4 24	8 55
Espejo	......	......	4 36	9 15
Santiago	5 25	11 10	4 50	9 30

RAMAL DE LA PALMILLA.

ESTACIONES	Tren especial, mártes, juéves i sábado.	Tren ordinario, mártes, juéves i sábado.	Tren especial, lúnes, miércoles i viérnes.	Tren ordinario, lúnes, miércoles i viérnes.
	A. M.	P. M.	A. M.	P. M.
San Fernando	7 35	1 40	9 55	5 15
Ramal	7 45	1 50	10 05	5 25
Rinconada	8 00	2 08	10 23	5 45
Placilla	8 15	2 24	10 40	6 00
Nancagua	8 30	2 42	10 55	6 20
Cunaco	8 45	2 58	11 11	6 36
Palmilla	9 05	3 20	11 35	7 00

ESTACIONES	Tren especial, mártes, juéves i sábado.	Tren ordinario, mártes, juéves i sábado.	Tren especial, lúnes, miércoles i viérnes.	Tren ordinario, lúnes, miércoles i viérnes.
	A. M.	A. M.	A. M.	P. M.
Palmilla	5 20	9 30	5 20	1 15
Cunaco	5 40	10 00	5 40	1 45
Nancagua	5 55	10 21	5 55	2 05
Placilla	6 20	10 47	6 20	2 30
Rinconada	6 35	11 11	6 35	2 55
Ramal	7 00	11 35	7 00	3 20
San Fernando	7 10	11 45	7 10	3 30

NOTA.—Pasajeros por los trenes números 4, 9, 11 i 12, tendrán quince i veinte minutos en Rancagua; i por los trenes números 5, 9 i 12 en Curicó.

SECCION ENTRE TALCA, TALCAHUANO I ANGOL.

Trenes de subida.

ESTACIONES	Núm. 3.—Espreso de pasajeros a Santiago, mártes, juéves i sábado. Llega	Sale	Núm. 7.—Ordinario de pasajeros a Talca. Llega	Sale
		A. M.		A. M.
Concepcion	......	5 00	......	8 00
Talcahuano	5 20	5 30	8 20	8 30
Concepcion	5 50	6 00	8 50	9 00
Chiguayante	......	......	9 14	9 15
Hualqui	......	......	19 33	9 35
Talcamávida	......	......	10 07	10 09
Buenuraqui	......	......	10 28	10 30
San Rosendo	7 23	7 28	10 43	11 00
Yumbel	7 52	7 54	11 28	11 30
Cabrero	......	......	11 50	11 57
Itata	......	......	12 10	12 15
Búlnes	8 47	8 50	2 45	12 48
Chillan	9 15	9 20	1 20	1 30
P. de Cocharca	......	......	......	......
San Cárlos	9 43	9 45	1 57	2 06
Ñiquen	......	......	2 22	2 30
Parral	10 10	10 35	2 45	2 50
Rinconada	......	......	3 03	3 05
Longaví	......	......	3 22	3 24
Linares	11 15	11 18	3 45	3 50
Villa Alegre	......	......	4 10	4 12
San Javier	11 48	11 50	4 30	4 32
Talca	12 10	......	5 00	......

Trenes de bajada.

TACA	Núm. 4—Espreso de pasajeros de Santiago a Talcahuano, lúnes, miércoles i viérnes. Llega	Sale	Núm. 8.—Ordinario de pasajeros a Talcahuano. Llega	Sale
		P. M.		A. M.
Talca	......	12 20	......	8 00
San Javier	12 40	12 42	8 30	8 32
Villa Alegre	......	......	8 48	8 50
Linares	1 13	1 18	8 05	9 07
Longaví	......	......	9 28	9 30
Rinconada	......	......	9 49	9 51
Parral	1 58	2 03	10 05	10 30
Ñiquen	......	......	10 55	10 57
San Cárlos	2 40	2 42	11 15	11 18
P. de Cocharco	......	......	11 37	11 38
Chillan	3 07	3 12	11 52	12 00
Búlnes	3 37	3 40	12 40	12 47
Itata	......	......	1 10	1 13
Cabrero	......	......	1 30	1 32
Yumbel	4 36	4 38	1 55	1 58
San Rosendo	5 02	5 12	2 30	2 45
Buenuroqui	......	......	2 58	3 00
Talcamávida	......	......	3 52	3 25
Hualqui	......	......	3 57	4 00
Chiguayante	......	......	......	......
Concepcion	6 35	6 40	4 32	4 42
Talcahuano	7 06	7 23	5 02	5 20
Concepcion	7 43	......	5 40	......

DE ANGOL A TALCAHUANO.

ESTACIONES	Núm. 16.—Ordinario de pasajeros a Concepcion. Llega	Sale	Núm. 18.—Espreso de pasajeros a Concepcion, juéves i domingo. Llega	Sale
		A. M.		A. M.
Angol	......	8 00	......	5 32
Roblería	8 23	8 25	5 55	5 58
Coigüe	8 42	8 45	6 15	6 18
Santa Fé	8 58	9 07	6 30	6 35
Diuquin	9 26	9 27	6 55	6 57
San Rosendo	9 45	10 05	7 15	7 30
Buenuraqui	10 20	10 30	7 42	7 44
Talcamávida	10 48	10 49	8 05	8 07
Hualqui	11 18	11 22	8 40	8 45
Chiguayante	......	......	9 05	9 15
Concepcio n	11 52	......	9 30	......
Talcahuan o	......	......	......	......

RAMAL DE LOS ANJELES.

ESTACIONES	Tren mixto de los Anjeles a Santa Fé, en conexion con el tren de Angol a Concepcion. Llega	Sale	Llega	Sale
Los Anjeles	......	8 00	......	2 10
Candelaria	8 20	8 25	2 30	2 35
Santa Fé	8 40	......	2 50	......

ESTACIONES	Juéves i domingo de cada semana.		Mártes i viérnes de cada semana	
Los Anjeles	......	6 00	......	5 00
Candelaria	6 15	6 17	5 15	5 17
Santa Fé	6 27	......	5 27	......

Prevenciones

A LOS PASAJEROS, ESTRACTADAS DE LAS TARIFAS Y REGLAMENTO DE LA EMPRESA.

1.° Un boleto tomado para un tren, no sirve para ningun otro, aunque sea del mismo dia; pero los dobles a MIRAMAR sirven para regresar *solamente* por los trenes de servicio especial VIÑA DEL MAR.

2.° Se suplica á los pasajeros entreguen siempre al conductor su respectivo boleto de pasaje cuando éste, por motivo de gran concurrencia u otra causa, no pueda atender a su estricto cobro, pues el conductor es responsable y penado por los boletos que no recoje.

3.° Las boleterías de la Empresa se cierran dos minutos antes de la partida del tren.

4.° Los niños menores de diez años pagan medio pasaje. Los de pecho, viajan gratis.

5.° A cualquier pasajero que se encuentre sin boleto, se le hará pagar doble pasaje por la distancia recorrida y boleto sencillo hasta el lugar del término de su viaje, en la primera estacion en que el tren se detenga.

6.° Todo pasajero provisto de tarjeta de temporada *está obligado* a presentarla al conductor cuando éste lo solicite, en cualquiera parte del trayecto que recorra. A lo mismo *está obligado* toda persona que viaje con boleto de pasaje.

7.° El depósito en garantía de tarjetas de temporada, que son personales e intrasferibles queda a favor de la Empresa, cuando éstas no se devuelven al vencimiento del plazo estipulado.

8.° Los pasajeros solo pueden llevar consigo en el coche donde viajan bultos pequeños que quepan en las rejillas, y maletas que puedan colocarse, sin incomodar a los demas pasajeros, debajo del respectivo asiento.

9.° El equipaje se despacha para cada tren hasta dos minutos ántes de la partida; pero es preferible solicitar su despacho con mas anticipacion.

10. Los perros que puedan conducirse en las jaulas de los carros de equipajes, pagarán a razon de un centavo por kilómetro. Los demas animales menores, dos centavos por kilómetro.

Por trenes espresos hai un recargo de 20 %.

Los aninales menores y los perros deben llevar siempre un cordel en el pescuezo para pegar la etiqueta.

Los caballares y vacunos, conducidos en el carro de animales, pagarán a razon de cuatro centavos por kilómetro.

11. Cuando se remitan animales por trenes de pasajeros, el interesado debe recibirlos a la llegada del tren que los conduce, so pena de cubrir los gastos que su no recepcion inmediata orijine.

12. Los remitentes de tesoro deben entregar el dinero al Jefe de estacion a lo ménos con media hora de anticipacion a la partida del tren.

13. En los dias domingo, la hora de partida de Quilpué, para el primer tren de bajada, se postergará hasta las 2.50 P. M., debiendo llegar a El Salto a las 3. 15 P. M., y a Viña del Mar a las 3. 30 P. M. Desde este último puerto observará el itinerario señalado.

Guia de Valparaiso.

AJENCIA DE VAPORES.

Compañia «Cosmos», Vorwerk y Ca., Arturo Prat, 71.

Vapor «Villarrica,» G. von Bischoffhausen, calle Blanco, 194.

Compañia del Pacífico (P. S. N. C.), Juan Prain, Blanco, 160.

Vapor «Guaycurú,» Solari y Brignardello, Blanco, 102.

Compañia Sud-Americana, jerente, Horacio Lyon, Blanco, 136.

Vapor «Paquete de los Vilos,» Bastias, Sanhueza y Ca., Cochrane, 72.

TRIBUNALES.

Juzgados de Comercio, en lo Civil y de Apelaciones Plza de la Justicia, costado del cerro

Juzgado del Crímen Plaza de la Victoria, edificio del Cuartel de Policía

CUERPO CONSULAR DE VALPARAISO

Austria-Hungría, N F. Linnich, cónsul jeneral, calle Prat, 29

Béljica y Países Bajos, J M Grisar, cónsul calle Prat, 21

Brasil, ° L Perez Garcia, cónsul jeneral, calle Blanco, 258

Id Agustin Viollier, vice-cónsul, plaza Sotomayor, 75c

Bolivia, Filiberto Herrera, cónsul, calle del Clave, 11c

Costa Rica, Luis Cerveró, cónsul, calle Cochrane, 36

Dinamarca, Jorje Schroeder, cónsul jeneral

Ecuador, Luis Puelma, cónsul jeneral

Estados Unidos de Norte-América, ° D M Dunn, cónsul, calle Blanco, 140

Estados Unidos de Norte América, ° Augusto 2.° Moller, vice cónsul, calle Blanco, 140

Estados Unidos de Colombia, P A Torres cónsul, calle Cochrane 66

Francia, Abel Schmit, ° calle Blanco, 67

Gran Bretaña, ° J de V Drummond Hay, decano del cuerpo consular, cónsul, calle Blanco, 140

Id ° Adolph F Howard, vice cónsul, calle Blanco, 140

Guatemala, A Gutierrez Cobo, cónsul

Holanda, J M Grisar, cónsul, calle Prat, 21

Honduras y Nicaragua

Imperio Jermánico, ° baron von Seldeneck, cónsul, calle Blanco, 276

Italia, ° Ginio Corsi, vice-cónsul, calle Cochrane, 86

Portugal, Antonio Ferreira, cónsul jeneral, calle Victoria, 61

Paraguai, Agustin Viollier, cónsul, plaza Sotomayor, 75c

Perú, Agustin Viollier, vice-cónsul, id

Rusia, Héctor Beeche, cónsul, calle Blanco, 182.

España, ° Mateo de Erro, cónsul, calle del Teatro, 73

Suecia y Noruega, Pedro Gudde, cónsul, calle O'Higgins, 7

Suiza, J H Zuercher, cónsul, calle Prat, 66

San Salvador

Uruguai, J. F Sanchez, cónsul, calle Blanco, 191c

NOTA—Los marcados ° son cónsules de carrera

JUECES.

De Comercio, señor Horacio Pinto Aguero

En el Civil, señor José M. Irarrázaval

De Apelaciones, señor Diego Cavada

De Crímen, señor Epifanio del Canto

Id. id. señor Enrrique Tagle Jordan.

OFICINAS PUBLICAS.

En el edificio de los Tribunales, Plaza de la Justicia, se hallan:

Tesorería Fiscal.

Id. Departamental.

Notarías.

Biblioteca Pública.

Archivo Jeneral.

Delegado para la Contribucion Mobiliaria

Oficial del Rejistro Civil, 1.ª Circunscripcion.

Visitador de Escuelas de la Provincia.

En el Palacio de la Intendencia:

Intendencia de la Provincia.

Comandancia Jeneral de Armas.

Secretaría de Marina.

Mayoría del Departamento.

Comandancia Jeneral de Arsenales.

Ilustre Municipalidad.

Inspeccion de la Policía Urbana.

Direcion de Obras Públicas.

Intendencia Jeneral del Ejército, Pasaje N.° 3

Bolsa Comercial, Plaza de la Intendencia, costado de la calle de Blanco.

Resguardo, edificio de la Bolsa Comercial.

Capitanía de Puerto, id. id.

Oficina de Enganche de marineros, id. id. de

Oficina de Uacuna, Parque Municipal, de 2 a 4 de la tarde.

Aduana, Plaza Weehlwright.

Seccion de Vista, Edificio de los Almacenes Fiscales.

Policía, Plaza de la Victoria, esquina de la calle del Circo.

Cárcel, cerro del mismo nombre, subi la por Quebrada de Elias.

Teatro Nacional, calle de la Victoria.

Teatro Odeon, calle del Teatro, número 62.

MEDICO DE VACUNA.

Daniel Carvallo.

Escuela Naval, calle del Ospital.

Liceo, id. id.

MATRONAS.

Abeitúa, Eloisa. San Francisco, número 26!

Arriafada, M. Pasaje Williams, núm. 15

Aranda, Emilia, Independecia, núm. 9.

Calderon, Teresa, Elias, núm. 122.

Carvajal, de M., Amalia, Olivar, núm. 132.

C. Ramos. D. Freire de, id., núm. 114.

Hoffmann, M. L., San Agustin.

Hiomada, Clara von, Tubildad, núm.33.

Jofré. Carolina, San Ignacio núm. 87.

Bara, Magdalena, San Francisco, núm.

Meillan, Rosalía, Serrano, núm. 74.

Mura de C., Filomena, San José, núm. 2...

Pairstt, Zoila F., Chacabuco, núm. 187.

Reyes, Delfina, Victoria, núm. 149.

Riquelme, Rosa, San Martin, núm. 61.

Rodrigues, T., Independecia, núm. 61

Rojas, Rosario, Chacabuca, núm. 239.

Rubio, Clorinda, Maipú núm. 240.

Saavedra, F. Gregoria, Circo, núm. 50.

Salazar, Cármen, Pasaje Williams, núm.

Soto, Carolina, Victoria, núm. 489.

Ursua Resa, Elias, núm. 50.

Veas, Eduvijes, Bellavista, núm. 25.

Vergara, Julia H., Yungai, núm. 354.

Oficina del Rejistro Civil, 2.ª Circunscripcion cuartel del Batallon Naval, calle San José núm 71,

CASA DE MARTILLO.

Castro, Salvador, Serrano, 31.

Cuevas, Blas 2.°, Prat, 33.

Garland, Jorje, Blanco, 198.

Moreno, Julio, Serrano, 30.

Lyon, Alfredo, Prat, 57, (martillero de efectos públicos).

MÉDICOS.

Banasso Antonio, Arsenal, 51.

Bobillier Circo, 46.

Bobillier J., Subida á la Matriz, 5.

Cannon R., San Juan de Dios, 59.

Casteigneau P., id., 68.

Carvallo Daniel, id., 49.

Carmona Manuel A., Olivar, 135.

Calderón V. Antenor, Carrera, 46.

Cerda R. Manuel A., Victoria, 317.

Cuevas M. Eulojio, id., 30.

Echeverría P., id., 81.

Fonk N., San Juan de Dios, 213.

Ferrari Luis, id., 9.

Middeton, Guillermo

Murillo, Guillerm

BOTICAS Y DROGUERIAS.

Acta, Antonio; Hospital, 185.

Bate, Dolores Reina de, Cochrane, 44.

Borchers, A., Plaza Echáuren, 22 E.

Castagnola, Pedro, Independencia, 69.

Castagnola, Pedro, Victoria, 76.

Cuevas Millan, Tomas, San José, 8.

Casella, José, Plaza Echáurren, 62.

Davenprot, Horacio, Chacabuco, 345.

Diaz de la Vega, Seledonio, Victoria.

Diaz de la Vega, Seledonio, Victoria.

Eisele, Emilio, San Juan de Dios, 39

Fabian y C.ª, Plaza de la Justicia, 18

Gonzales, Waldo, Chacabuco, 324.

Guzman, M. A., Plaza Echáurren, 30

Kirn Adolfo, Victoria, 120.

Leigthon F. S., Victoria, 278.

Martinez Juan, Victoria, 405.

Munnich Guillermo 2.°, Victoria, 415.

Pizarro Juan de Dios, Viña del Mar,

Silva Juan, Maipú, 369.

Torretti Clemente, Victoria, 25

Wortmann Luis, Victoria, 348.

Zinzani Luciano Chacabuco, 468.

Zilleruelo A., San Juan de Dios, 721