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.

(Conclusion.)

VII

Hai otro punto de vista que solo quiero tocar someramente.

Teniendo algunos cantones ricos por la calidad de sus suelos un ramal de ferrocarril que les permitiese exportar su salitre por un precio menor de 15 o 20 centavos sobre otras rejiones, estimo como probable que la combinacion salitrera actual se destruyese. En tal caso se produciria una perturbacion grave en los negocios de la provincia y una situacion nueva que solo podria nivelarse con arreglo a distintas condiciones comerciales.

Forzada la produccion, la primera en sufrir sus efectos seria la rejion salitrera chilena, que se estiende desde Antofagasta a Taltal.

Aquel territorio se encuentra en peores circunstancias industriales que cualquier otro de esta provincia y solo vive por la combinacion salitrera. El dia que se rompiese y que cada canton, cada oficina, cada industrial, se entregasen al esfuerzo de una produccion libre, las salitreras del antiguo Chile estarian condenadas a desaparecer.

Si ésto se produjese por las libres evoluciones del trabajo, no me cabria sino deplorar la pérdida de esos grandes caudales que representan el ahorro y el esfuerzo chilenos. Pero no es eso, se pretende llegar a producir esa situacion por una declaracion de iniciativa del Presidente de la República, y es a este punto que llamo la atencion de V. E.

V. E. juzgará si seria prudente ejercitar como mandatario chileno una facultad que puede conducir a la ruina de una fuente de riqueza nacional.

Cualquiera medida que pueda comprometer la existencia de la Combinacion salitrera, afecta a la prosperidad misma de la provincia. Constituida despues de vencer las dificultades inherentes a la reunion de tantos intereses en un propósito comun, la Combinacion representa el esfuerzo mas inteligente y sensato que los industriales hayan podido hacer en el sentido de sus negocios.

Sacudir la base en que descansa la prosperidad de la provincia y amenazar conjuntamente nuestra situacion financiera que se apoya sobre el salitre, seria en los momentos actuales, una medida de la mayor gravedad. Léjos de aconsejar a V. E. nada que pugne con los propósitos que persigue la Combinacion, me esforzaria, al contrario, en alejarle los peligros que la rodean, convencido como estoi de que los intereses del Es- [illegible] lo se concilian con los de ella: desde que uno [illegible] no pueden perseguir otro propósito que el [illegible] lvimiento de la industria dentro de tér- [illegible] por [illegible]onales.

efecto [illegible]

VIII

ascenc[illegible]e considerado las ventajas e indeberia [illegible] acarrearia la declaracion de sabiendo n[illegible]o representado por su *admi-* [illegible] litreros.

atrevia a pr[illegible] la manera cómo los de- Autorizadme [illegible] consideran la cuestion con la segur[illegible]mo [illegible]nteres fiscal del interes para la Repúbl[illegible] sepa [illegible]no es al otro como el

Lo ventajoso [illegible] se ganaria con au- [illegible]enta si hubiera de da consiste en q[illegible]nsecuen[illegible]ilancia que es la gravámenes ménos [illegible] una [illegible] mal puede hacer [illegible]ar al [illegible]apeso de los consecuencia quien, [illegible] que [illegible]encia de las de Hacienda, comien[illegible] que me su- nora hasta el monto [illegible] objeto de la operacion. [illegible]ice, el único [illegible]umento de Ni es esta falta de est[illegible]ro que ha co cargo que, del debate on[illegible]cámar[illegible]canton de yecto de conversion, se de[illegible] servi[illegible]acion de honorable señor Barros Luc[illegible]on. [illegible]te se gra- falta de preparacion ha c[illegible]legi[illegible] el salitre falta de discrecion. [illegible]mit[illegible] aumen- [illegible] aduana.

Como los lectores saben, la[illegible] po[illegible] máxi- nes del empréstito se han disct[illegible] a V. [illegible] conocimiento en ámbas Cámaras, y ya s[illegible] [illegible]nio público y andan impresas en los [illegible]canos comunicaciones cambiadas entre el [illegible] y el del ros Luco y [illegible] más iniciador de poner [illegible] 10 Lóndres [illegible]recho de la [illegible] mi- [illegible] B. [illegible] ar [illegible] no [illegible]ia

El primer telegrama del ministro [illegible] Gana, dando cuenta de las condicio[illegible] que podria contratarse el empréstito, di[illegible] —«Se puede emitir por ahora cuatro y [illegible] por ciento, a ochenta y siete.» [illegible]

El ministro Barros Luco se apresuró a [illegible] viar inmediatamente esta concienzuda res- [illegible] puesta:—«Bases son aceptables; pero mejo[illegible] la seria colocar los bonos a ochenta y ocho.» [illegible]on

Hai algunos financistas que no están co[illegible] [illegible]os ca- pletamente de acuerdo con el señor Ba[illegible]o debe Luco, y que piensan que mejor habria [illegible]s. colocar los bonos a la par, y mejor tod[illegible]mentar colocarlos con premio.—Pero nuestro p[illegible]ar, en la ministro de Hacienda se coloca él mism[illegible]vimien- la situacion de un dependiente de tie[illegible]arias obje tiene delante del mostrador a una [illegible] dueña de casa. [illegible]ado a servir [illegible] pero limi-

—Veamos, señora, cuanto me da[illegible]idades de la esta mercaderia? [illegible]po en las in- [illegible]ijir del Estado

—Ochenta y siete. [illegible]d de trasporte, si me da usted ochenta y oc[illegible]egocio; pero seria [illegible]echo si le pidiese mucho mas. [illegible]ugar. El Estado me [illegible]ácter jeneral; pero Eso es lo que importa en [illegible]rincipios tendria de- [illegible]blicacion que se ha hecho d[illegible]se con mis productos ¿Cabe en cabeza humana, a[illegible]os al puerto habili- de ministro, que cuando se [illegible]n el absurdo. oficialmente que la oferta [illegible]n no la encuentro ente- es aceptable, haya u[illegible]artícipo de la vieja opi- [illegible]ternal; pero tampoco creo ochenta y ocho. [illegible]ele a la nocion de un ser néu- [illegible] vista, sin ningun sentimiento Cuando se v[illegible] para los intereses creados a la sompública mir[illegible] leyes. [illegible] respecto pienso como aquellos que trañar el [illegible]ue el Estado es un ser con vista para Lo sorpre[illegible] las necesidades de diverso órden que se [illegible]fermos, y [illegible]ir en el seno de la sociedad. Si la me- [illegible]cesita qu[illegible] exije significa la perturbacion de [illegible] económica, a mi juicio no debe to- pueda re[illegible] [illegible]avísimas razones, que no se me [illegible] caso.

El m[illegible]on de los defensores de la ca- pras qu[illegible]mbien a observaciones. más pa[illegible]stado consiste en impulsar otra co[illegible]arse sino en el impuesto de [illegible]rearse un interes antagónico mos p[illegible] y el Estado. Aquellos viven [illegible]e la produccion y el consumo, nistro. [illegible]cion; éstos de una produccion no co[illegible]eso, el Estado debia poner sus [illegible]rvicio de la destruccion de la com- compati[illegible]ra y, en una palabra, haria con- tos pue[illegible] grave respetener esta provincia en nas de alguna competencia.

[illegible] confesiones, y aun cuántos millones de oportunidad al e[illegible] un pais un mal mi- fué la causa de que señor Barros no ten- desde el primer momentos exactos para la deuda; pero francame[illegible]netracion capaz de tamaña malicia. En nuestra [illegible] al to el señor Ministro estaba tan igno[illegible] monto de la deuda como lo estuvo hasta último momento de la sesion del mártes, de la verdadera causa de no haberse hecho la amortizacion correspondiente al primero de enero del año en curso.

Otra cosa que, segun se deduce de la discusion, el honorable Ministro y todos los que dignas de tomarse en cuenta en el momento de liquidar las obligaciones contraidas por ella, las leyes con que el Gobierno del Perú cambió de improviso la base comercial de esta industria. Aquello envolvia una amenaza y era lo desconocido. Se empezaba por el impuesto, se seguia por el estanco y la espropiacion; se cayó al fin en contratos de elaboracion a plazo de dos años, modificándose la ubicacion del trabajo al antojo del Gobierno del Perú. De allí a la espropiacion del ferrocarril no habia sino un paso consecuente, casi necesario.

En medio de aquel trastorno que lanzaba a la provincia en un órden nuevo e incierto, ¿se habria encontrado un industrial que hubiese gastado su dinero en el establecimiento de una nueva máquina de elaboracion?

A su vez y miéntras aquella situacion no se aclaraba, ¿era posible exijir de una empresa, tributaria de aquella industria, que ejecutase obras fijas y costosísimas para servir un trabajo indeciso y movible? Se le pedia un ramal al punto A; y corria el peligro de que al concluirlo la elaboracion se hubiese mudado al B.

Si esto no es como debo creerlo—por la opinion de personas cuyo criterio legal respeto—fuerza mayor en el sentido de las leyes positivas, es razon de equidad para la parte contratante que tenga la nocion de la justicia.

2.°—INCONVENIENTES DE LA SITUACION ACTUAL.

Hasta aquí me he limitado a manifestar las observaciones en pró y en contra a que se presta la declaracion de caducidad.

Este cuadro no seria leal, si no manifestase los justos agravios de la industria salitrera contra la Empresa de los ferrocarriles; y los inconvenientes de mantener la situacion actual.

Es el principal de todos la tarifa exajerada de fletes, que rije en el ferrocarril.

Un decreto administrativo de 1881 que ha seguido en vigor, fija la tarifa de un centavo de 36 peniques por cada quintal español de carga y por milla, con un máximum de 45 millas para la mayor distancia. En el hecho varias oficinas salitreras están situadas a 45 millas mas o ménos de los puertos de embarque, lo que pone a una parte de ellas en el caso de pagar en la actualidad 45 centavos de 36 peniques, o sean próximamente 60 centavos de nuestra moneda (cotizada al tipo de 26 peniques).

Puede estimarse que este flete recarga considerablemente el valor verdadero del quintal.

De aquí se derivan graves inconvenientes para el desenvolvimiento de la industria y para el buen servicio administrativo.

El precio del artículo encarece, tanto por el subido flete que paga para su esportacion, como por el recargo equivalente de todos los artículos de consumo o de elaboracion que se emplean en la produccion del salitre o en la vida de los industriales y operarios.

El salitre producido en esas condiciones tiene que ser vendido a mayor precio que el que le corresponderia económicamente, y su consumo tiene que limitarse en proporcion de la carestía.

Todo induce a creer que si el salitre se vendiese mas barato, su consumo seria mayor, porque podria aplicarse a usos de que en la actualidad no es susceptible, o sea al abono de terrenos que se dedican a una produccion mas pobre.

Bajo este punto de vista, ese recargo viene a ser una contribucion impuesta en primer lugar al consumidor europeo, lo que nada nos importaria si ella no redundase a la vez en desmedro de la fortuna pública o fiscal.

Pero sucede desgraciadamente que el menor consumo del salitre se traduce en la riqueza fiscal por una menor suma de derechos de esportacion, y en la fortuna pública por menor actividad industrial, lo que equivale a decir ménos operarios chilenos en las salitreras y un mercado mas restrinjido de consumo para los artículos nacionales.

Si V. E. se fija en la influencia económica que este artículo tiene en la riqueza nacional, no podrá ménos de ver que es éste un mal que debe ser tomado mui en cuenta.

El salitre influye en nuestra situacion comercial de tres modos:

1.° Como artículo de cambio;

2.° Directamente, como el principal elemento de riqueza fiscal por el impuesto de esportacion; y

3.° Indirectamente como mercado de nuestros productos nacionales, que será tanto mayor cuanto lo sea la produccion, y a la vez y por consecuencia, contribuye notablemente en las entradas de aduana y en las contribuciones jenerales del sur de la República.

Hai otro punto de vista que tambien podria hacer valer, y es la ocupacion que proporciona a los 3,000 peones y sus familias que viven directamente de él, y a las colonias chilenas establecidas en los puertos.

Esto que en otro país, que no tuviese la índole del nuestro, ni la estrechez de su territorio; podria ser desestimado, no debe serlo, en mi concepto, tratándose de Chile. Las distintas faenas establecidas en la costa que viven del salitre, no encontrarian fácilmente otro punto de apoyo el dia que el mercado de este artículo se estrechase o desapareciese; y la pampa salitrera es el vínculo que liga al paí a una parte de sus hijos, que llevarian a otro suelo el continjente de su trabajo el dia que concluyese la única ocupacion remuneradora que halaga su actividad.

No necesito evidenciar la realidad de la influencia que el salitre ejerce en los cambios y en las entradas fiscales. Son demasiado notorios para que sea preciso demostrarlos.

Por lo que hace a la influencia indirecta que tiene en las rentas jenerales del Estado, que arrancan de las contribuciones, su accion es tambien manifiesta.

Si el salitre es, como lo demuestra la estadística, el principal mercado de nuestra agricultura, es evidente que su produccion ha de influir en el desenvolvimiento de aquella.

Supongamos que la produccion de salitre, que es por término medio de 10.000,000 de quintales, sea de 15.000,000, o lo que es mismo, que aumente la elaboracion en un 50 por ciento.

Eso se traduciria en aumento de los trabajadores actuales, y sucesivamente en mayor consumo de productos chilenos.

El incremento del consumo traeria, o un aumento de valor de los productos agrícolas, o la estension del cultivo agrícola en una cantidad proporcional. En uno u otro caso, el desarrollo de la riqueza o del trabajo en la rejion del sur de Chile, daria mayores entradas a los ferrocarriles, a la contribucion territorial, y a las entradas de las aduanas que sirven a las rejiones agrícolas.

De este modo el salitre viene a influir por distintos caminos en nuestra situacion rentística.

Todo lo que tienda a operar el desenvolvimiento de este artículo, significa desarrollo para la riqueza nacional y fiscal, que viven tan intimamente enlazadas.

Volviendo al punto de partida y aceptado el hecho notorio de que la prosperidad de la agricultura del sur y de la riqueza fiscal están vinculadas al desenvolvimiento de la industria salitrera, es tambien indudable que el buen réjimen económico del Estado está interesado en rebajar los altos fletes del ferrocarril que encarecen el artículo.

Si el ensanche de la produccion depende de su precio de costo, el interés del Estado consiste en disminuirlo en la medida en que se lo permita la equidad y su conveniencia.

Esta solucion podria obtenerse con la rebaja de los fletes.

He manifestado anteriormente los graves males que se derivan de la apertura de las caletas, y que entre las primeras necesidades a que la administracion debe atender en esta provincia, debe ser una de ellas la de mantener la vida de las ciudades creadas.

Los fletes actuales, ademas de encarecer el artículo, tienen el grave inconveniente de producir esa situacion.

Por una anomalía singular, pero facilmente esplicable, el réjimen existente da orijen al mismo mal que acarrearia su supresion.

La tarifa es tan elevada que pueden los salitreros salir a la costa en carretas a menor precio. Así sucede que una gran parte de la carga que hoi se introduce o esporta, no es conducida por el ferrocarril, sino por los caminos carreteros que los industriales han construido a las caletas de Mejillones, de Junin y de Caleta Buena. La estadística del último tiempo es significativa.

[illegible] la creciente el mes de marzo se esportaron próxi- [illegible] actos mas de quinientos mil quintales de salitre, de [illegible]ieron doscientos mil en carretas! Consolidades cierramentan la vida de las caletas, cuenta. [illegible]sideradas como las puertas [illegible] de se sustrae la industria de [illegible]as del ferrocarril.

Pusey en Oxford, se anu[illegible]es de lo dicho anteriormen- [illegible]serie van a treinta mil manifestar a V.E. la gra- [illegible]treros que [illegible]portan tener la adminis- [illegible]ejiones, des[illegible] América. [illegible]artidas en una série [illegible] base de la CONNECTI[illegible]dos por el poder y de la [illegible] de la libertad [illegible] que se sirve de cambios [illegible] de que [illegible] de boto. [illegible] por zarán. [illegible]iadas, y [illegible] de la [illegible]porta en ce[illegible] pros- [illegible] o de toda[illegible] cólera del miércoles no e[illegible] en [illegible]a-

rril tiene una utilidad proporcionada al valor de sus fletes—ni el Estado percibe lo que debiera por los derechos de aduana.

La limitacion de la produccion, que se ha impuesto a los industriales como una necesidad imperiosa, ha venido a agravar esta situacion.

El ferrocarril esporta ménos de lo que le corresponderia si el salitre costase mas barato; el industrial ve pasar una parte exajerada de sus entradas a manos de la Empresa, y el Gobierno de Chile, interesado en el aumento de la esportacion y del trabajo, ve disminuir sus derechos en la aduana.

De aquí se deriva un profundo malestar que empieza en los negocios, y que trasciende a la administracion. Diariamente le cabe a la autoridad administrativa de este lugar resolver cuestiones de carácter ardiente y desagradable que surjen de cada incidente como síntomas de un malestar profundo.

De este modo ha llegado a crearse un antagonismo latente entre estas dos grandes industrias cuyos intereses están profundamente vinculados como que una vive de la produccion de la otra.

Son estos los mayores males que acarrea el réjimen actual de las tarifas del ferrocarril y que podria resumir así:

1.° Encarecimiento del artículo por el subido flete;

2.° Fomento de las caletas, por las carretas que les dan vida, y que mantiene el exajerado tipo de fletes, y

3.° Malestar económico para todos y pérdida efectiva para el Estado.

Se hace, pues, indispensable poner término a esta situacion, ejercitando el Gobierno las ventajas y prerogativas de que se halla investido, en virtud de la situacion legal que se ha creado la Empresa.

La intervencion del Gobierno en la formacion de las tarifas, impuesta como condicion de la subsistencia de los privilejios, es la solucion equitativa de una situacion desagradable y penosa de que todos sufren, y que a nadie aprovecha.

3.°—SOLUCION.

La solucion de esta cuestion, para ser acertada necesita tomar en cuenta diversos intereses, o sea atender a los del Gobierno de Chile, de los salitreros y del ferrocarril.

El interés del *Gobierno de Chile* consiste:

1.° En que se aumente la esportacion del salitre, que significa derecho de aduana e impulso de la riqueza nacional, limitando esta ventaja por las necesidades del servicio administrativo;

El de los *industriales*, en que se disminuya el precio de acarreo para aumentar las ganancias de su trabajo, o para que se estienda el radio de consumo, que tambien redunda en su prosperidad.

El interés lejítimo del *ferrocarril*, en tomar para sí todo el trasporte, impulsando la produccion, que se traduce en aumento de carga.

Dando su verdadero valor a cada una de estas necesidades, encuentro que la única solucion que las concilie todas, es una rebaja de las tarifas de la Empresa.

¿Cuál seria ella? Es éste un punto de detalle, sometido a discusion y que debe relacionarse con el valor probable de flete en caso de accederse a la caducidad.

Avanzo, sin embargo, la opinion de que el tipo de fletes deberia estar subordinado a un máximum por la mayor distancia.

En una palabra, en mi concepto la solucion mas acertada del negocio consiste en reservar al Gobierno la facultad de intervenir en las tarifas, pudiendo modificarlas de acuerdo con la Empresa, cuando las circunstancias lo requieran.

La forma de ese *acuerdo*, para que no se convierta en una estipulacion ineficaz, deberia ser determinado por una persona nombrada por el Gobierno y una designada por la Empresa, pudiendo deferir su resolucion, en caso de desinteligencia, a dun tercero eterminado de antemano o nombrado por ámbos. De este modo se salvarian sin esfuerzo todas las dificultades que hoi entorpecen las relaciones de estas grandes industrias.

Hai un ferrocarril que tiene un servicio organizado; que ha estendido ramales hasta la puerta de las principales oficinas; que está dotado de un material suficiente para dar abasto a todas las necesidades del tráfico; ¿de dónde se deduce entónces la necesidad urjente de construir otros nuevos? Tiene todos los elementos necesarios para servir a su objeto, pero caro. Obliguese a servir barato, y todas las dificultades habrán desaparecido.

La cuestion de caducidad, bajo el punto de vista industrial de la provincia, es simple cuestion de fletes.

Dejando al Gobierno la llave de la industria, como seria dejarle la intervencion en las tarifas, quedaria suficientemente amparado el interés del ferrocarril, al abrigo de la equidad de un Estado que funda su orgullo en el respeto de todos los intereses.

El de los salitreros lo estaria tambien, porque esa facultad residiria en manos de un factor interesado en abaratar el precio del artículo.

El del Gobierno se llenaria completamente, porque tendria en su poder la facultad de dar el precio del trasporte.

Si esta condicion fuese poco aceptable a juicio de V. E., podria adoptarse esta otra base: fijar por ahora la tarifa de los fletes y convenir en que el Gobierno tendria la facultad de modificarla de acuerdo con la Empresa, en la forma indicada anteriormente, cada vez que la produccion aumente de 2 millones y medio de quintales al año, por ejemplo.

Es decir, se tomaria como base la produccion de nueve millones, y cuando se elevara a once y medio millones, y así sucesivamente, el Gobierno tendria el derecho de provocar una modificacion de la tarifa.

Esta base es justa, porque un ferrocarril cuya carga se aumenta en el 28 o 30 por ciento, puede sin perjuicio hacer una alteracion en sus precios anteriores.

El efecto de la rebaja seria el aumento de la produccion, con lo cual se satisfaria la primera de las necesidades que interesan al Estado.

Se llenaria tambien el segundo, que es la centralizacion de sus aduanas y oficinas en las ciudades.

La rebaja del flete traeria la muerte de las caletas habilitadas actualmente.

No se haria necesaria ninguna medida administrativa para conseguirlo.

La disminucion de la tarifa daria a los salitreros un medio de porte o mas cómodo y barato, y es evidente que en tales condiciones preferirian la conduccion por el ferrocarril.

Todas las empresas carreteras que existen hoi en la provincia, conducen el salitre a un precio aproximado de 40 centavos: tanto las que salen a Iquique, como a Caleta Buena y a Junin. Suprimido el negocio que las alimenta, las caletas tendrian que cerrarse, faltándoles el elemento de su vida. Así el tráfico se localizaría en los puntos estremos de la línea, y recobrarian Pisagua e Iquique la vitalidad que hoi les arrebatan los puertos diseminados en su alrededor.

La administracion se reconcentraria en las ciudades, sin malestar para nadie ni esfuerzo administrativo, y solo por la armonía de las leyes económicas que rijen el comercio.

Los salitreros, por su parte, que no persiguen otro propósito que una modificacion de las tarifas, obtendrian su objeto sin los largos debates a que daria orijen aquella medida.

La ejecucion de un ferrocarril, es obra cara eventual por la índole de esta riqueza transitoria y funjible; es una atencion mas en la naturaleza de sus negocios complicados de suyo.

La tercera entidad de esta complicadísima cuestion es el ferrocarril, en favor de quien obran consideraciones de equidad.

Abaratando sus fletes, conduciria toda la carga de la provincia, o sea 40 por ciento mas de lo que trasporta actualmente; y aceptando la solucion indicada, tendria una base de negocios en cambio de la incertidumbre actual.

Podria todavía concedérsele el cobro bajo la base de cierta unidad de cambio.

Obligado a pagar los intereses de su enorme deuda en oro inglés, perderia toda base de cálculo el dia que quedase sometido a las fluctuaciones del papel-moneda. En mi concepto, cualquier sacrificio que hiciese por conservarlo, seria sobradamente compensado con los graves inconvenientes que le acarrearia el sistema contrario.

¿Podrá escapar el ferrocarril a la lei jeneral que rije las transacciones en todo el país? Parece evidente que nó, y es este un punto que por sí solo debiera hacerle estimar como ventajoso cualquier arreglo basado en la unidad de la moneda.

Esta condicion, que en el resto de Chile seria un gravámen injustificado, no lo es en Tarapacá, por la índole de su principal industria, que es de retorno, y cuyos precios se rijen por la moneda de oro.

La rebaja de fletes, en el peor de los casos, seria disminucion de sus provechos y quizás la pérdida de una parte del capital en que fué hipotecado (o vendido). Siempre le valdria mas aceptar una rebaja de su capital social que no esponerse a las continjencias de la caducidad.

Aceptada la rebaja de los fletes en la forma indicada, el Estado deberia ademas exijir a la Empresa una reduccion en el plazo de sus privilejios, entendiéndose que, al fin de ese tiempo, espirarian simultáneamente todos los que le fueron otorgados por los contratos de 1868, 1869 y 1871.

El objeto de esta aclaracion seria evitar que al fin de ese tiempo volviese a producirse el mismo inconveniente que hoi se trata de evitar, esto es, la existencia de zonas privilejiadas y de zonas libres. De este modo, en algun tiempo mas, la provincia recuperaria la libertad de industria que le arrebataran los contratos peruanos.

Deberia ademas reducirse considerablemente el plazo de la propiedad; es decir del tiempo en que el ferrocarril debe pasar a sus manos sin gravámen alguno.

En cambio de estos derechos, que consistirian:

1.° En el reconocimiento de su privilejio por algunos años y en disminucion del tiempo de la propiedad;

2.° En la facultad para el Gobierno de intervenir en la formacion de las tarifas;

La Empresa se someteria a las condiciones que paso a exponer:

1.° Obligacion de equilibrar los fletes del ferrocarril de Patillos con los de Iquique y Pisagua.

Es esta una condicion mui esencial y a que doi la mayor importancia. La rejion de Patillos es una de las mejores de la provincia por la calidad de sus terrenos salitrales.

Hai allí un ferrocarril de vía angosta que llega hasta las inmediaciones de la oficina Alianza. Si ese ferrocarril saca los salitres a la costa a menor precio que en la rejion del norte, vendria a producirse el mismo inconveniente que he descrito a V. E., poniéndome en el caso de que se construyese un ferrocarril de Negreiros a Caleta Buena. Aquella rejion, que tiene en su abono la calidad de sus caliches, y que tendria las ventajas del flete, arruinaria a las oficinas en actual trabajo establecidas en el norte.

Doi tanta importancia a esta obligacion, que estimaria como ineficaz cualquiera solucion en el sentido indicado si el ferrocarril del sur no quedase comprendido en el mismo arreglo.

2.° Obligacion para la Empresa de no hacer durante los años del privilejio ramales a otros puntos de la costa en la rejion de Iquique a Pisagua u otro punto de la rejion del sur, sin permiso del Gobierno.

Esta condicion se relaciona con la necesidad de mantener la vida de las ciudades y de no alterar las condiciones de equidad que he venido buscando para los intereses creados.

La obligacion relativa a la rejion del sur tendria por objeto evitar que la Empresa habilitase nuevos puertos a mas del de Patillos. Sin embargo, como pudiera suceder que se estableciese trabajo en alguna oficina distante del estero no de aquella línea y que hubiere notoria conveniencia particular—y talvez pública—de buscar otro puerto de salida, seria de opinion que se reservase el Gobierno la calificacion de esa necesidad, o mas bien de su conveniencia administrativa.

Como seria entendido que la Empresa tendria que hacer rejir para ese nuevo ramal los mismos precios del norte, el interés de los salitreros quedaria siempre satisfecho, desde que nada les importaria que su carga saliese por el punto A o B si siempre pagasen el mismo flete. El objeto de esta cláusula es poner a salvo en lo futuro los intereses de la administracion.

3.° Pago de contribuciones en la forma de cualquiera sociedad anónima establecida en el país.

Esta obligacion tiene alguna importancia, porque aunque el privilejio de 1871 se declarase caduco, quedaria siempre esceptuada del pago de todo impuesto para las secciones de ferrocarril comprendidas entre Iquique y La Noria por una parte—y Pisagua y Sal de Obispo por la otra—o sea para las rejiones dominadas por los privilejios de 1868 y 1869.

4.° Renuncia de todo reclamo contra el Gobierno o sus ajentes por los actos de cualquiera especie ejecutados desde 1879.

Uno de ellos seria el cobro de los derechos de aduana u otros que ha pagado desde 1879.

5.° Obligacion de construir ramales a toda oficina salitrera que carezcan de ellos en la actualidad o a que en adelante se establezca, siempre que la capacidad productiva de su máquina, medida por un injeniero *ad hoc*, pueda elaborar 100,000 quintales al año y que sus terrenos, examinados por el mismo injeniero, tengan vida para seis años.

Es esta una obligacion que arranca de la índole de su privilejio. Si solo ella podrá hacer el porteo del salitre, es consiguiente que dé a todos los industriales los medios necesarios para sacar su elaboracion; pero como podria abusarse sin justicia de esta cláusula, exijiéndole ramales costosos para oficinas insignificantes o de corta vida, creo que debe limitarse el derecho de los industriales en la forma indicada.

Para que esta obligacion sea eficaz, y no se preste por parte de la Empresa a dilatorias perjudiciales al interés de la industria, creo que deberia dejarse el cumplimiento de esta condicion a la autoridad administrativa, facultándola para establecer penas proporcionadas al mal que acarree su falta de cumplimiento.

6.° No oponerse a la construccion de todo ferrocarril que tenga por objeto la explotacion de una riqueza distinta que el salitre.

Es este el medio de impedir que el privilejio embarace el porvenir de la industria minera.

Hai en el interior muchos minerales que fueron explotados en otro tiempo y que pueden surjir de improviso, y es preciso, llegado ese caso, que el capital invertido en ellos tenga los medios de abaratar sus fletes por un ferrocarril propio.

La mayor parte de las minas reconocidas en el interior son pobres de lei, pero abundantes; pertenecen a la categoría de lo que se conoce con el nombre de minas industriales. Todo lo que pueda abaratar el costo de su produccion y abastecimiento es una proteccion real—como seria tambien una amenaza para su desarrollo, o no tener un medio espedito de acarreo, o tenerlo caro.

De un dia a otro el país se ha de preocupar de la ejecucion de un ferrocarril a Bolivia por la vía de Iquique, y es necesario que para entónces esa gran obra no encuentre dificultades a su paso.

Estas obligaciones serian independientes de las que arrancan de los contratos de 1868, 1869 y 1871, como que la compañía dueña o administradora de la Empresa estuviese siempre radicada en Chile y sometida a nuestras leyes; y que el trasporte de tropas y empleados sea gratuito, etc.

Aceptando estas condiciones, el Gobierno de Chile habria dado un gran paso en el sentido de la paz de esta provincia; de la proteccion lejítima de los capitales invertidos en el suelo, y de su propio interes.

Esta solucion no lastimaria derechos: salvaria la situacion creada de salitreros y de tenedores de bonos del ferrocarril y acrecentaria directa o indirectamente la riqueza del país que conquistó este suelo con tan grandes esfuerzos.

La transaccion que he indicado en este largo informe, tiende a satisfacer las necesidades lejítimas de los tres intereses en juego.

Colocándome ahora en el terreno estrictamente fiscal, voi a manifestar a V. E. que tambien puede estimársela como una conveniente solucion.

Disminuido el precio de flete del salitre se producirá forzosamente la estension del consumo.

Luchará al principio con las dificultades inevitables que se oponen al lójico desenvolvimiento de una lei; pero si las reglas de la economía política no son una vana palabra, el hecho no dejará de verificarse.

Pueden algunos abrigar el temor de que la union de los industriales—o sea el Comité salitrero—trate de aprovechar el alza, manteniendo la produccion actual, para mantener el valor del artículo.

Ese temor, a mi juicio, es completamente infundado. El interes de los salitreros y del Estado son armónicos. Uno y otro fundan su provecho en el ensanche racional de la produccion; o sea en que se produzca la mayor cantidad posible dentro de los límites del consumo. Mas vale al industrial de Tarapacá estender su produccion, aun ganando menor cantidad en cada quintal, que disminuirla aumentando esa cantidad, como vale mas al comerciante vender mucho, mas barato que, poco, mas caro.

Pero si el Comité, olvidando la nocion de su propia conveniencia, pretendiera mantener demasiado alto el precio del salitre, encontraria su correctivo en el juego de las leyes económicas.

La exajerada ganancia provocaria el establecimiento de nuevas máquinas, o sea de nuevos competidores, que pondrian en peligro su existencia.

Es esta una consideracion tan obvia que, estoi seguro, se impondrá por sí sola al elevado espíritu del comercio de esta provincia.

Lejos, pues, de ver antagonismo en los intereses de la Combinacion y del Estado veo, por el contrario, la mas perfecta unidad de intereses. La Combinacion se esforzará por estender el consumo—que es su negocio—y el Estado sacará de ese aumento mayor prosperidad para su situacion fiscal.

Deliberadamente he omitido precisar el tipo de los fletes; ni los años de duracion del privilejio; ni tampoco el de la mera propiedad para no invadir las atribuciones propias de la autoridad que pueda ser llamada a transijir con la Empresa. Siendo un punto de detalle, que debe ser discutido entre los representantes del ferrocarril y los del Estado, he creido que mi papel se limitaba a dejarles en este punto toda la libertad de accion que es necesaria a los que discuten la forma de un contrato.

Sin embargo, si V. E. lo desea, me seria fácil precisar mis ideas a este respecto, proponiéndole un tipo de solucion que sea aceptable para los dueños del ferrocarril, para los salitreros y para el Estado.

Llamado a dar solo las líneas jenerales del problema, considerándolo bajo el punto de vista industrial, he tenido que limitarme a entrar tambien en consideraciones solo jenerales sobre sus principales caracteres.

La situacion de esta provincia se ha modificado considerablemente desde el establecimiento de la Combinacion Salitrera. Antes no podia mirarse sin dolor la pérdida—porque así podia llamarse—del principal elemento de nuestra riqueza pública. La libre produccion habia establecido una competencia perjudicial para todos los capitales, sin provecho sino para el consumidor estranjero. Hoi, gracias a la limitacion del artículo, el precio del salitre se mantiene a un precio mas alto y la industria mas desenvuelta y holgada.

La disminucion del precio del flete, cuando se ejerce en condiciones ordenadas de produccion, es un provecho mas para los industriales y un incremento de la fortuna pública.

Lo que hoi es una medida de grandes consecuencias para la industria, no lo habria sido ántes, desde que la disminucion en el precio del porteo habria sido un aguijon mas en la lucha de activa competencia que los industriales se hacian entre sí.

Entónces hubiera sido solamente provecho para el consumidor europeo: hoi, gracias a la armonía establecida por la combinacion, será ventaja real para los productores y el Estado.

Resumiendo todo lo dicho, soi partidario de que V. E., usando del derecho que parece tener de declarar por sí la caducidad—o de jestionar ante la justicia para que la declare,—ponga a la Empresa en el caso de aceptar, o la caducidad o las siguientes condiciones:

POR PARTE DEL ESTADO.

1.ª Reconocimiento de sus privilejios por algunos años, entendiéndose por esto que nadie pueda construir en la provincia durante ese tiempo otro ferrocarril para portear salitre o mercaderías para las salitreras.

Disminucion en el plazo de la propiedad.

2.° Intervencion del Gobierno en la formacion de las tarifas en cualquiera de las dos formas indicadas anteriormente.

OBLIGACIONES PARA LA EMPRESA.

1.ª Equilibrar los fletes del ferrocarril de Patillos con el de Iquique—o sea fijacion de la misma tarifa.

2.ª No hacer ramales a ningun otro punto de la costa, salvo con permiso del Gobierno.

3.ª Pagar contribuciones en la forma de cualquiera sociedad anónima.

4.ª Renuncia de todo reclamo contra el Gobierno de Chile o sus ajentes por los actos de cualquiera especie ejecutados desde 1879.

5.ª Comprometerse a hacer ramal a toda oficina de la provincia que elabore actualmente o que se establezca despues, cuya máquina tenga capacidad de producir cien mil quintales al año, y sus terrenos poder productivo para seis años. El cumplimiento de esta obligacion se exijirá por via administrativa.

6.ª No oponerse a la construccion de cualquier ferrocarril que tenga por objeto la esplotacion de una riqueza distinta que el salitre.

Iquique, mayo de 1885.

GONZALO BÚLNES.

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. A.	M.	1.ª y 2.ª y 3.ª clase. A.	M.	1.ª y 2.ª clase. A.	M.	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. P.	M.	1.ª y 2.ª y 3.ª clase. P.	M.
Puerto	8	00	10	00	.....		5	30	7	25
Bellavista	8	07	10	07	.....		5	35	7	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

ESTACIONES	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. A.	M.	1.ª y 2.ª y 3.ª clase. A.	M.	1.ª y 2.ª clase. P.	M.	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. P.	M.	1.ª y 2.ª y 3.ª clase. P.	M.
Viña del Mar	9	20	11	00	2	35	7	35	7	10
Baron—Llega	9	33	11	15	2	50	7	45	7	25
Bellavista	9	40	11	25	2	55	7	50	7	35
Puerto	9	45	11	40	3	00	7	55	7	40

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. A.	M.	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. A.	M.	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. P.	M.	1.ª, 2.ª y 3.ª clase. 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