

Los puertos de Antofagasta i Mejillones

POR

SANTIAGO MARIN VICUÑA

(Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros de Chile)

Por decreto del Ministerio de Hacienda de 29 de Julio último, fui honrado, en union del Intendente de Antofagasta i del señor Ricardo Orchard, con una comision de estudio en el pueblo de Mejillones, la que desempeñamos a entera satisfaccion del Gobierno i condensamos en un informe suscripto a 18 de Agosto último.

Durante mi estadia en la provincia, con motivo de nuestro cometido i de un meeting celebrado en Mejillones con el propósito de solicitar del Gobierno que se elevara ese puerto a la categoria de mayor, se ajitó ruidosamente en la ciudad de Antofagasta la idea de hacer presente al Congreso la inconveniencia de su pretension i la ruina que su realizacion significaría para el comercio i la ciudad, a los cuales estaban vinculados tantos sacrificios i dineros.

La comision, en su informe, por carecer de facultades, estudió ese punto mui someramente, limitándose a aconsejar la ejecucion de algunas obras portuarias i que, en el curso de su construccion, se estudiara, con mesura i buenas informaciones, la conveniencia de elevar a Mejillones a puerto mayor.

Sin embargo, debo confesar que el problema logró interesarnos vivamente, lo que me instó a recojer informaciones i datos oficiales que me autorizaran a dedicarle a su estudio i solucion las siguientes páginas.

*
* *

Desde luego, i en esto creo que estamos todos de acuerdo, no hai punto de comparacion entre las actuales bahías de Antofagasta i Mejillones. Una es mui mala i la otra mui buena.

Distan entre sí, en línea recta, 59 kilómetros i ámbas están unidas, por medio de un ferrocarril, a la pampa salitral i a las principales ciudades de Bolivia.

El Gobierno se ha preocupado del estudio de ambos puertos, el último de los cuales, que lleva la firma del ingeniero señor Adam Scott, consultá para Antofagasta trabajos por un valor de \$ 9.000.000 oro de 18 d i para Mejillones otros, cuyos presupuesto alcanza a \$ 3.840.000 de igual moneda.

Pero hai que notar que los primeros sólo se refieren al mejoramiento de una parte de la bahía, la denominada *La Poza*, cuya escasa superficie está casi totalmente ocupada por muelles i malecones particulares en actual servicio; mientras que ejecutados los segundos se entraria a aprovechar toda la estensa bahia, ya que en Mejillones el largo e indestructible *molo natural* que termina en Punta Angamos, hace innecesaria la ejecucion de obras de abrigo internas.

Las favorables condiciones de la bahia de Mejillones son proverbiales en toda la costa del Pacífico.

Bolivia habia cimentado ahí una próspera ciudad, que fué destruida por un terremoto en 1877 i que no pudo hacer renacer, pues rodeada por un estenso i pesado marco de arena, se hizo imposible el carreteo de las riquezas mineras de Caracoles. En esa época se habia tambien iniciado la construccion de una línea férrea de Mejillones al Oriente, que murió con el abandono de la ciudad, i así quedó toda aquella rejion sumida en un letargo, hasta que la naciente industria del salitre, las riquezas del mineral de Huanchaca despues i el posterior despertar de Bolivia, dió orijen i vida al ferrocarril de Antofagasta a Oruro. Anexada la provincia a Chile i desarrollada en forma no prevista la industria salitrera, ese ferrocarril se ha ido estendiendo en sus ramales, hasta el punto que hoi, con sus 1 315 kilómetros de desarrollo i material de movilizacion, constituye quizas la empresa de mayor potencialidad i significacion del pais.

En 1905 la fiebre inusitada de los negocios i el loco emprender que invadió a todo el pais, produjo en el puerto de Antofagasta una conjestion absoluta i dió orijen a la lei de 7 de Febrero de 1906, que autorizó al ferrocarril a Bolivia para llevar a Mejillones un ramal i echó las bases de la futura ciudad, cuyos sitios fueron rematados con extraordinario éxito, en Febrero del año siguiente.

El ferrocarril i puerto han seguido desde entónces prosperando; pero la ciudad propiamente dicha, por razones que hemos analizado en nuestro aludido i reciente informe, ha llevadó una vida lánguida i poco próspera.

La marcha de creciente prosperidad del puerto queda manifiesta con los números siguientes que dan, en toneladas métricas, el movimiento de mercaderias desde que se abrió el comercio. Como números de comparacion, doi para los mismos años, el movimiento comercial de Antofagasta:

Antofagasta

	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
1907.....	323,656	639,843	963,499
1908.....	608,183	469,433	1.077,616
1909.....	318,184	254,992	573,176
1910.....	456,361	352,357	808,718

Mejillones

1907.....	82,255	105,418	187,673
1908.....	256,811	168,135	424,946
1909.....	262,123	127,457	389,580
1910.....	292,472	136,809	429,281

En el presente año, cuyo primer semestre acusa un movimiento comercial de 255,537 toneladas, se prevé para Mejillones una movilización mínima de 500,000 toneladas (1).

Tenemos así que en los cinco últimos años el movimiento comercial de Mejillones ha ido en creciente, sin que Antofagasta haya decaído, fenómeno muy importante que me permite deducir el hecho consolador que ambos puertos *no se contraponen i sí se complementan*.

En 1907 Mejillones ocupaba el doceavo lugar entre los puertos de la República, i en 1910 había ascendido ya al quinto, como lo manifiesta el siguiente cuadro del comercio marítimo:

1. Valparaíso.....	1.483,531 toneladas
2. Iquique.....	1.158,277 »
3. Antofagasta.....	808,718 »
4. Taltal.....	454,929 »
5. <i>Mejillones</i>	429,281 »
6. Caleta Buena.....	366,343 »
7. Talcahuano.....	339,555 »
8. Tocopilla.....	310,174 »
9. Coronel.....	262,412 »
10. Coloso.....	212,364 »

(1) El principal producto de importación en Mejillones es el carbón i de exportación son el salitre, minerales i borax. La estadística acusa para 1910 el movimiento siguiente:

Carbon.....	111,530 toneladas
Salitre.....	255,992 »
Minerales.....	23,161 »
Bórax.....	605 »

11. Lota.....	194,073 toneladas
12. Pisagua.....	182,549 »
13. Coquimbo.....	154,001 »
14. Punta Arenas.....	139,026 »
15. Valdivia.....	136,171 »
16. Junin.....	123,142 »
17. Penco.....	68,997 »
18. Guayacan.....	67,488 »
19. Arica.....	66,745 »
20. Lebu.....	60.325 »

Atendiendo sólo a la esportacion, Mejillones queda todavía en lugar mas preferente.

*
* *

Estas cifras manifestativas de la importancia i porvenir de ese puerto, se deben a un doble factor:

1.º A la estensa superficie que circunda a la bahia, que permite toda clase de instalaciones; i

2.º Al mar habitualmente tranquilo, que facilita i abarata considerablemente el movimiento.

Es por eso que Mejillones es considerado como escepcionalmente apto para el embarque del salitre, lo que manifestamos en nuestro aludido informe en el párrafo siguiente:

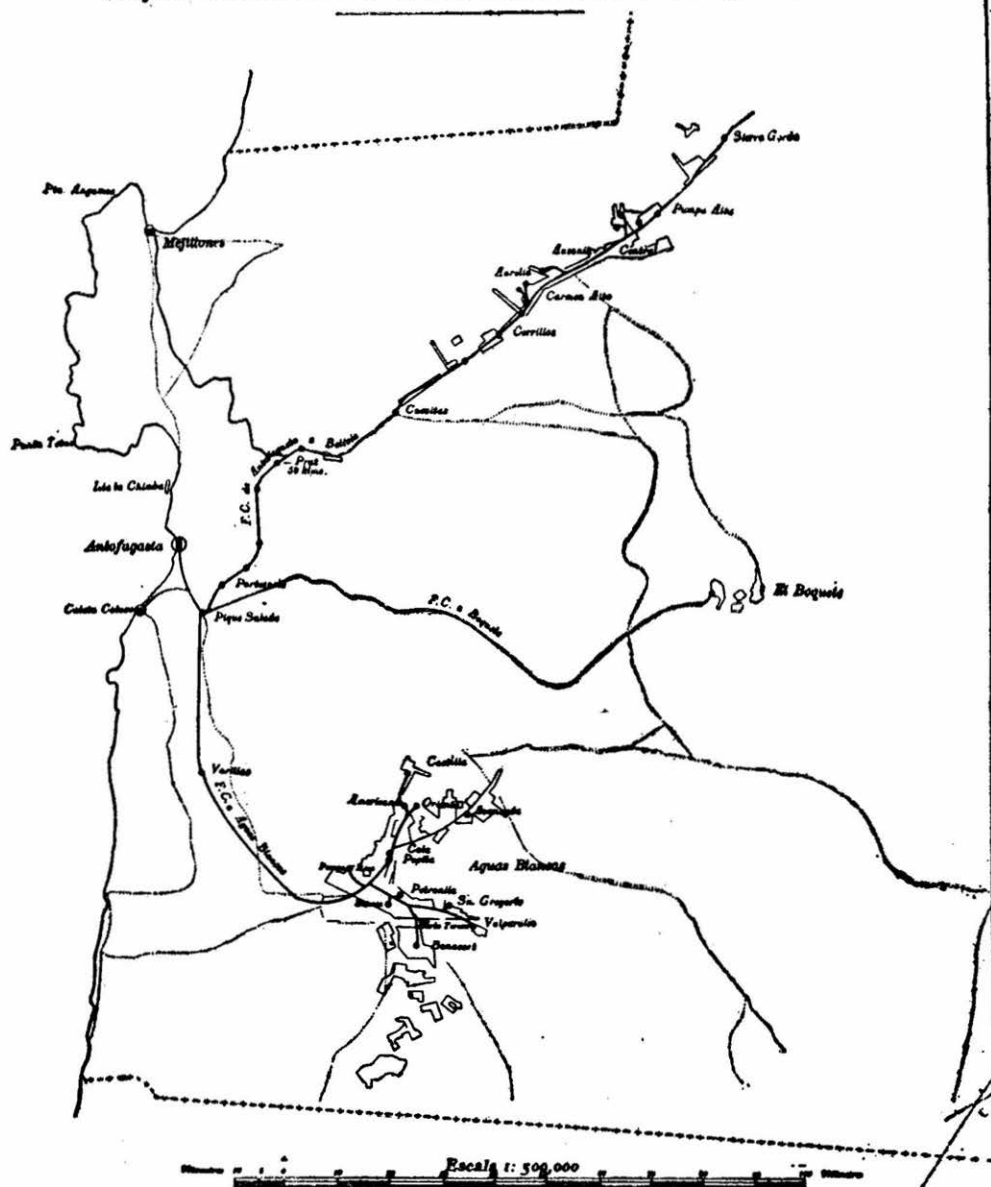
«Los embarques de salitre no son constantes ni metódicos, sino que están sujetos a apuros i fluctuaciones inesperadas e impuestas por los compradores, lo que obliga la construccion de amplias bodegas para guardar *stocks* permanentes i exige seguridades en el mar, para no caer en mora de entrega, ni aun en los gastos consiguientes de *estadía*».

Esta i no otra fué la consideracion que movió a la Compañía del ferrocarril a Bolivia a construir el ramal a Mejillones i a llevar allá sus grandes maestranzas, consideradas como las mejores del pais i su material de embarque e instalaciones anexas, en las cuales, segun datos que me suministró oficialmente el actual administrador señor David Butley, se llevan ya invertidas £ 852,000, o sean \$ 19.000,000 de nuestra actual moneda. (1)

(1) Segun esos datos, hasta el 31 de Diciembre de 1910, se habia invertido lo siguiente:

Cierro.....	£	685-18-9	Material flotante.....	£	71,176- 7- 1
Varadero.....		932- 1-8	Maquinarias.....		88,156-16- 2
Puerto.....		88,679- 9-6	Edificios.....		124,910- 1- 1
Cañerías.....		40,900-18-6	Maestranza.....		76,064- 7- 2
Muelles.....		23,165-14-6	Ramal del ferrocarril.....		337,282- 5-11

Región Salitrera del Departamento de Antofagasta



Las expectativas de la empresa no han salido, por lo demas, fallidas; pues hecho el ramal i dotada la bahía de buenos muelles y elementos de embarque, las oficinas de la pampa iniciaron la construccion de grandes *bodegas-stocks*, i la esportacion de salitre i minerales, como la importacion de carbon, se ha ido radicando ahí, sin protestas, ni aun menoscabo de la vitalidad de la plaza de Antofagasta. Sobre 27.507,356 quintales de salitre esportados en 1910 por toda la provincia de Antofagasta, han correspondido a Mejillones 5.784,499 quintales, o sea el 21%, cuota que indudablemente irá aumentando año a año, pues con un nuevo ramal que la compañía del ferrocarril está próxima a iniciar, se llevará a ese puerto todo el salitre de la rejion del Boquete, importante zona que ya cuenta con dos oficinas en plena produccion, Domeyko i Pissis, i que mui luego inaugurará una tercera, la Savona, a las cuales se las estima con una capacidad de produccion que alcanza a 4.700,000 quintales al año.

*
* *

De estos antecedentes i de los acumulados en nuestro citado informe de 28 de Agosto último, fluye la conveniencia, por no decir la necesidad, de dotar a Mejillones de obras portuarias i edificios que lo coloquen en situacion de hacer efectivo el resguardo aduanero i de declararlo *puerto mayor*; pero esto, como lo hemos dicho, no se contrapone, a nuestro juicio, con las naturales exigencias del hoi *imposible* puerto de Antofagasta. La creciente riqueza i prosperidad de la provincia daría vida segura e independiente a ambos.

Ultimamente, con motivo de nuestra comision i los díceres que el Gobierno estaba decidido a declarar puerto mayor a Mejillones,⁷ hubo en la ciudad de Antofagasta, como lo decia, gran alarma, estimándose que aquello importaría su ruina comercial, pero debe recordarse que iguales consideraciones se adujeron cuando se abrió a la esportacion i dotó de elementos de embarque a *Caleta Coloso*, inmediatamente vecina al Stur, i que, afortunadamente, ninguna de las fatídicas predicciones hechas en esa época han llegado a realizarse. Por el contrario, hoi se estiman las obras de esa caleta como *necesarias* a Antofagasta. El año pasado se esportaron por ella 3.385,016 quintales de salitre, i nadie se acuerda que se la juzgó, mas que un peligro, una *ruina*.

La importancia siempre creciente de la provincia, como lo decia; los nuevos yacimientos salitrales que día a día se reconocen; el desarrollo que con la industria libre del salitre han tomado las diversas oficinas en explotacion; el hecho cierto i asegurado que sus puertos constituyen la salida obligada de una gran parte de Bolivia; las probabilidades cada día mayores de la construccion del ferrocarril a Salta, que vendría a colocar en iguales condiciones a tres importantes provincias de la Argentina i hasta las expectativas de convertir en zona regada los estensos llanos de Calama i Chiuchiu, me confirman obstinadamente en la idea ya espresada, que los vecinos puertos de

Antofagasta i Mejillones *no se contraponen i si se complementan*, pues la provincia tiene vida propia i asegurada para ambos. (1)

De manera que la construccion de ambos puertos, ademas de no ser mui onerosa, aseguraria la importancia de toda la provincia, a lo cual puede todavia agregarse que con las obras proyectadas en la bahía de Antofagasta se ganarán al mar alrededor de 140 000 metros cuadrados de terreno, donde se podrian establecer con holgura los hoy estrechos servicios de aduana, terrenos que, estimados en su valor intrínscico, representan, a lo ménos, el 70% del costo total de las obras proyectadas en la bahía.

*
* *

—¿Pero cómo acometer esas dos obras cuya construccion significaria la inversion de 13 a 15 millones de pesos oro de 18d?

—Lo natural i lógico seria que las hiciera el Estado contratando, al efecto, un empréstito externo.

El Gobierno está en la obligacion de enmendar el rumbo esclusivista que se viene desarrollando en la inversion de las rentas nacionales. Las provincias de Tarapacá i Antofagasta, que proporcionan a las arcas fiscales, año a año, las mas crecidas rentas, viven en un eterno e irritante olvido de nuestros poderes públicos.

En sus puertos no hai otros muelles que los contruidos por particulares; sus ferrocarriles son tambien de empresas extranjeras, que cobran fletes cinco veces superiores a los del Estado, i hasta el agua que beben constituye monopolios de capitalistas, que encarecen despiadadamente la vida. En una palabra, sus ciudades carecen de servicios públicos que hasta villorrios del sur poseen.

El año pasado, sólo el salitre esportado por sus puertos, que subió de cincuenta millones de quintales, produjo al Estado, por derechos de esportacion, mas de ciento cuarenta millones de pesos (2).

(1) La esportacion del salitre en la provincia de Antofagasta en los últimos tres años, ha sido la siguiente:

1908.....	21.153,885 quintales
1909.....	23.694,773 »
1910.....	27.507,356 »

En cuanto al Ferrocarril a Salta, que pronto será un hecho i para el cual el Gobierno argentino ha acordado una prima kilométrica, tendrá, segun el proyecto que conozco, el siguiente trazado:

Parte del puerto de Mejillones, remonta a alturas de 4,900 metros, en la estacion Aguas Calientes (kilómetro 417); pasa la línea divisoria en el portezuelo Guaitiquino (kilómetro 484) a 4,120 metros de altura; se remonta nuevamente a 4,800 metros en el portezuelo Chorrillos (kilómetro 600) i termina en la ciudad de Salta, a 1,185 metros de altura i con 754 kilómetros de desarrollo.

(2) Segun datos que me proporcionó la Delegacion Fiscal de Salitreras, el salitre esportado el año pasado 1910, fué el siguiente:

Un empréstito de \$ 15 000,000, con interes i amortizacion, que se contratara para ejecutar esas obras, impondria al Estado una carga anual de \$ 750,000, suma del todo insignificante si se toma en cuenta las rentas que ambas provincias proporcionan al Fisco.

Segun datos que tengo a la vista, el salitre esportado en 1910, fué el siguiente:

Tarapacá.....	23 448 001,12
Antofagasta.....	27 507 356,21
Total.....	50 955 357,33

Por los cuales percibe el Fisco una contribucion de 28 peniques o sea \$ 1,56 oro por cada quintal; de manera que castigando sólo *en un centavo i medio* por quintal ese derecho, se tendria ya el dinero necesario al servicio de la deuda.

—¿Habria algo mas insignificante i justo?

En igual forma se ha procedido para proporcionarse los fondos necesarios al pago de los puertos de San Antonio i Valparaiso.

I ya que hago referencia a estos trabajos, estimo útil recordar que la propuesta aceptada para construir el puerto de San Antonio es mas de seis millones de pesos inferior a la cantidad que por lei se habia dedicado a ese objeto, i no seria raro que otro tanto sucediera con la próxima apertura de las propuestas para ejecutar el puerto de Valparaiso.

Por lo tanto, si hubiera el propósito de realizar las obras de Antofagasta i Mejillones, a que vengo haciendo referencia, sólo bastaria que el Gobierno o el Congreso dispusieran que se dedicara a ellas el saldo de lo presupuestado para San Antonio i Valparaiso, por lei de 7 de Setiembre de 1910.

*
* *

Pero si se argumentara que al Gobierno, en su estado actual de desequilibrio financiero, le está vedado adquirir nuevos compromisos, habria una otra solucion que,

Pisagua.....	2 439 546,26	qq
Junin.....	1 783 540,00	»
Caleta Buena.....	5 930 719,23	»
Iquique.....	13 294 195,63	»
Tocopilla.....	6 284 286,47	»
Antofagasta.....	6 004 250,21	»
Caleta Coloso.....	3 385 015,63	»
Taltal.....	6 049 304,58	»
Mejillones.....	5 784 499,32	»
Total.....	50 955 357,33	qq

de seguro, no seria resistida por los interesados i que consistiria en *cargar* a la propia provincia favorecida o mas bien dicho a los puertos de Antofagasta i Mejillones, el *servicio de la deuda fiscal originada por las obras que en ellos se ejecutaran*.

Segun la estadística, la esportacion de salitre por esos dos puertos ha sido la siguiente en los últimos tres años:

	Quintales
1908.....	7 790 645
1909.....	8 413 451
1910.....	11 788 749

Lo que nos indica el progresivo aumento de la esportacion i todavia que creando un derecho *extra* de cinco a seis centavos oro por cada quintal esportado por esos puertos se obtendria con ello la suma *necesaria para servir i amortizar la deuda*.

Estoi cierto de creer que las oficinas aceptarían ese nuevo gravámen, ya que seria ámpliamente compensado con la gruesa economía en los embarques de salitre i desembarques de carbon, maquinarias i artículos de proveduria, sin cotizar, siquiera, la seguridad i presteza de las operaciones marítimas.

*
* *

Pero las obras portuarias recomendadas para Antofagasta i Mejillones no solo beneficiarian a los salitreros, sino que al total de los pobladores i comerciantes de la provincia; por lo cual seria justo que los \$ 750 000 en que he estimado el servicio de la deuda, los pagaran ambos, proporcionalmente. En tal caso el gravámen *extra* al salitre esportado por esos puertos se podria reducir a *tres centavos* oro por quintal, i el saldo se obtendria aumentando en uno o dos por mil la contribucion de haberes en las diversas comunas del departamento de Antofagasta, contribucion que seria satisfecha en las tesorerias fiscales respectivas.

*
* *

Tenemos así, en resumen, que para ejecutar las obras en los puertos de Antofagasta i Mejillones, si no fuera posible dedicarle el saldo que resulte del empréstito ya hecho para ejecutar las similares de Valparaiso i San Antonio, bastaria que el Congreso dictara una lei en la que se consultaran las siguientes disposiciones:

1.º Autorizacion para contratar, con tal objeto, un empréstito hasta por quince millones de pesos oro de 18 peniques, que ganaria un interes de $4\frac{1}{2}\%$ i una amortizacion de $\frac{1}{2}\%$, cuyo servicio seria hecho por el Estado i

2.º Si el Fisco no se creyera en situacion de atender esa deuda i previa consulta de las casas salitreras, acordara:

a) Un derecho *extra de cinco centavos oro* por cada quintal de salitre que se exportara por los puertos de Antofagasta i Mejillones, desde el dia en que se entregasen las obras al servicio público; o, en subsidio.

b) Que ese derecho o impuesto *extra* se limite a *tres centavos oro* por quintal exportado, aumentándose, para obtener el saldo, *en un tanto por mil* la contribucion de haberes del departamento de Antofagasta, contribucion que seria pagada en Tesoreria Fiscal i que no se podria dedicar a otra cosa que al pago del servicio i amortizacion de la deuda a que hemos hecho referencia.

No conozco exactamente a cuánto ascienden los avalúos municipales de la propiedad departamental; pero tengo datos para creer que bastaria con un aumento de *uno por mil*, para completar ese saldo.

*
* *

Estas tres soluciones que propongo para ejecutar las obras portuarias de Antofagasta i Mejillones i que con igual criterio i facilidad podrian aplicarse a Iquique, Tocopilla i Taltal, merecen, a mi juicio, ser analizadas i estudiadas por los poderes públicos, i es por eso que al consignarlas en el presente artículo, me *hago* un deber de dedicarlas al distinguido político i amigo que, con jeneral aceptacion, desempeña hoi el Ministerio de Hacienda.

Será medida de absoluta prevision política i de amplia proyeccion comercial el que se preste al mejoramiento de nuestros puertos del Norte el mismo criterio e intereses que se vienen gastando en Talcahuano, San Antonio i Valparaiso.

La apertura, ya próxima, del Canal de Panamá; los ferrocarriles internacionales que unen La Paz con Arica, Mejillones i Antofagasta i que convierten a Bolivia en tributaria de nuestros puertos, i todavia el ferrocarril, próximo a iniciarse, que ha de unir Mejillones i Antofagasta con Salta i que dejará en iguales condiciones a tres importantes provincias argentinas, manifiestan la importancia que tiene la *política portuaria* que he insinuado en este artículo i aconsejan que nos preocupemos, sin demora, ni escatimar fondos, en darle pronta i eficaz solucion.

Santiago, 6 de Setiembre de 1911.