



ESTUDIO ECONOMICO - ADMINISTRATIVO - SOCIAL DEL TERRITORIO DE MAGALLANES

POR EL SEÑOR

MANUEL CHAPARRO RUMINOT

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de
Leyes i Ciencias Políticas de la Universidad de Chile

(Continuacion)

Dije ya que la mercadería-trabajo del obrero se encuentra sujeta especialmente a la lei económica de la oferta i la demanda, es decir, su valor está espuesto a bajar indefinidamente en razon directa del aumento de brazos, pero la justicia i la razon dicen claramente que este descenso ha de tener un límite.

Ahora bien, ¿cuál es éste?

Con esto entro a una de las cuestiones mas discutidas por la Economía Social: las reglas que fijan la tasa de los salarios.

A mi entender, es casi imposible dar una solución absoluta, porque ella debe depender necesariamente de las circunstancias especiales de la región en que se aplique. Así, no puede ser el mismo salario que se pague en una parte en que la vida sea cara; al que se pague en otra en que sea barata. Deben, además, tomarse en cuenta las necesidades de la vida del trabajador, su preparación e inteligencia, porque las necesidades que tiene que satisfacer serán mayores o menores según esas circunstancias.

Reconocer al obrero solo un salario que baste para sustentar la vida, esto es, su comida i su vestido, es condenarlo para siempre a la categoría de obrero, negándole todo derecho de prosperidad. Ya han pasado los tiempos en que era considerado como un ser inferior por haber nacido pobre; hoy es un ciudadano en las repúblicas igual a cualquier otro, i ningún ascenso, ningún deseo de mejoramiento puede estarle, no digo impedido, sino aun trabado o entorpecido, debiendo por el contrario, facilitársele en cuanto sea posible aquellos medios para que mejore su condición. Así lo reclaman los principios de igualdad de que todos usufructuamos i que, aun cuando mera teoría en muchas partes, deben ser convertidos en realidad para el bien i el progreso de las naciones, dentro de las cuales el obrero es el elemento más numeroso.

La base de todo mejoramiento en el obrero estriba en su bienestar económico. Por eso la Economía Social, al tratar de mejorar al proletario, tiende a reconocerle mayores salarios que los precisos para su subsistencia, i dejarle, de esta manera, la puerta abierta para futuros progresos.

Fija tambien un límite al descenso en el valor de la mercadería-trabajo, que se conoce con el nombre de costo de produccion de esta mercadería, i que comprende: 1.º Lo que ha costado la preparacion del obrero; 2.º el valor que representa su mantencion física e intelectual; i 3.º la remuneracion misma del obrero.

La exigencia determinada en el número 1.º se toma en cuenta en cualquier otro trabajo: un abogado, por ejemplo, al hacer un escrito i fijar su valor, considera no solo el trabajo material que le ha costado su escritura i redaccion, sino el interes que representa el capital invertido en su preparacion para adquirir el título, i aun ese precio será tanto mas alto cuanto mayores sean su competencia i conocimientos. Seria, pues, injusto desconocérselo al obrero, por esto, i porque el aumento que experimenta su jornal por tal capítulo es casi insignificante, ya que, por lo jeneral, poco ha costado su preparacion.

La exigencia del número 2.º tiende a sacar al obrero de su triste condicion de trabajador físico, diré, para darle márjen a un cultivo psíquico, indispensable si se desea su progreso.

Pero, por desgracia, todavía en Chile no se toman en cuenta, para fijar los salarios, las dos circunstancias anteriores; un obrero se siente feliz si, trabajando regularmente, puede asegurarse su alimento i vestido.

Todas las luchas entre patrones i obreros se producen por el tercero de los factores indicados.

En Magallanes el elemento trabajador, si bien ha obtenido por intermedio de la Federacion el mejoramiento de sus habitaciones, alimento i otras cosas,

siempre continúa luchando, i a ello se deben las huelgas que se producen, por el mejoramiento de su salario, que talvez sea el mas alto de Chile, cosa que nada significa, pues, como dije, ello depende de las condiciones de la vida de cada lugar i de la calidad de los obreros. El de Magallanes es el mas instruido de Chile i por tanto tiene mayor número de necesidades a que atender.

Por otra parte, en cualquiera otra rejion del pais un hombre puede vivir descalzo todo el año, sin que su vida o su salud peligre; aquí no puede hacerlo porque se espondria a perder sus dedos, con el frío en el invierno, i a recojer un reumatismo en el verano, a consecuencia de las lluvias i de los cambios frecuentes de temperatura.

Su casa debe tener cierto confort i abrigo para contrarrestar los fríos, i formar en ella un ambiente agradable que lo aleje de la taberna durante el invierno, en el que, el trabajador de campo por lo ménos, está obligado a un paro forzoso.

La ropa debe ser mas abundante i de mejor calidad, i por último, su alimentacion debe ser mas fuerte i nutritiva, porque el organismo necesita gastar mayor cantidad de enerjía para luchar con los elementos naturales.

En cada conflicto que se suscita entre patrones i obreros, aquéllos alegan que el salario que pagan es el mas elevado en el pais, olvidando que este valor debe guardar, ademas, cierta relacion con las enormes ganancias que obtienen, sin que ello signifique una participacion obligada en los beneficios.

En efecto, si el empresario en unos pocos años de trabajo ha hecho una enorme fortuna i los obreros

desmejoran (los hijos nacen raquíuticos i enclenques, sin que estos defectos nazcan de los vicios de los padres) puede decirse que, a ojos vistas, hai una desproporcion injusta, entre el beneficio del empresario i el salario que paga al obrero, al cual se le puede calificar inmediatamente de insuficiente. Pues bien, ámbas cosas se pueden ver con frecuencia en Magallanes, i ya he dicho que basta hacer un paseo por Punta Arenas, para constatar un enorme porcentaje de niños con los huesos torcidos i la espina dorsal desviada.

Otra circunstancia fundamental, que ha venido a trastornar las relaciones entre patrones i obreros en Magallanes, i a hacer mas cruda la lucha por causa del salario, ha sido la implantacion del réjimen aduanero, materia que trataré en el capítulo siguiente.

De lo dicho anteriormente se desprende, claro como luz del dia, que la Federacion Obrera de Magallanes es una asociacion de resistencia i de mejoramiento mutuo, que no tiene, ni puede tener, el carácter subversivo que se le achaca, aun por el elemento oficial, que es el que precisamente debiera conocerla mejor, i por aquellas razones aun protegerla.

Sin embargo, es mui triste constatar que dicho elemento no asume en las luchas entre el capital i el trabajo por causa del salario, el papel que le corresponde; por el contrario, ataca a quien nada hace, provocando, al mismo tiempo, con medidas inconsultas, la tranquilidad del obrero magallánico.

Me correspondió presenciar el año último la huelga je-

neral de todos los obreros del campo i la ciudad, motivada, como siempre, por una peticion de aumento de salario: se basaba en que las Compañías de Navegacion habian obtenido autorizacion para elevar en un 40% el valor de los fletes, lo que habia recargado las mercaderías en igual cantidad, circunstancia que ponía otra vez al obrero en situacion crítica; para remediarla pidieron por término medio un aumento de 15% en el salario.

Ellos elijen siempre, para dar mayor eficacia a estas peticiones, la época de las faenas del campo, algunas de las cuales no pueden retrasarse sin grandes pérdidas, como ser la esquila. Si al animal no se le quita la lana a tiempo, se le cae en gran parte, i, lo que es peor, si la oveja pierde por cualquier causa el contacto de sus patas, que son muy cortas, con el suelo, ya no puede volver a adquirirlo porque el peso de su lana se lo impide, i allí queda botada en el campo, con las estremidades al aire, hasta que vienen los caranchos i gaviotas i les comen los ojos i la lengua.

Se produjo, pues, el conflicto. No habiendo quien interviniera como mediador, i no pudiendo tampoco ponerse de acuerdo ninguno de los dos bandos, no habia esperanzas de que se solucionara en forma amigable.

La Federacion sostenia la huelga tranquila i serenamente, como jamas lo he visto en el Norte en casos semejantes. Para ello cuenta con fondos propios, que entonces alcanzaban a mas de \$ 100.000 en dinero efectivo, fuera de la ayuda del pequeño comercio, que en jeneral la apoya siempre, no sólo moral, sino tambien materialmente, con especies que entrega a los obreros para su alimento i vestido.

La autoridad local, con laudable fin seguramente, pero con gran ignorancia al mismo tiempo, temió que

bajo esa aparente tranquilidad se fraguara algun intento revolucionario para atentar contra ella i la propiedad, i quiso detener el avance de los obreros en los largos caminos patagónicos, pues, como es costumbre en casos semejantes, despues de declarada la huelga no se les da ni alimento ni alojamiento en las estancias, de modo que todos ellos deben replegarse a Punta Arenas; pero se produjo un conflicto entre la primera autoridad civil i la militar, en la que esta última se negó a cumplir semejante órden por estimarla atentatoria contra el derecho de trasladarse de un punto a otro del territorio de la República, que la Constitucion reconoce a todos los habitantes, miéntras éstos no den motivos para hacer temer por la seguridad pública.

Unos cuantos dias despues habia en Punta Arenas cuatro mil obreros i ocho soldados para su custodia.

Nada prueba mejor que este hecho el carácter i tendencias de la Federacion: si hubieran querido, podian haber saqueado la ciudad, procurándose en seguida la impunidad con solo pasar la frontera Argentina, para todo lo cual les habrian bastado unas cuantas horas. Los auxilios que hubieran podido pedirse no habrian llegado antes de cuatro dias, *mínimum*.

Pero nada hicieron; ni siquiera se produjo el menor desórden; los obreros se limitaban a pasear tranquilamente por la ciudad, despues de recibir el alimento en el local de la Federacion.

Sin embargo, la autoridad comprendió su deber en forma bien orijinal.

Con desconocimiento absoluto del papel que en los conflictos entre patrones i obreros, por causa del salario, le corresponde al Estado, pidió cablegráficamente al Gobierno, el inmediato envío de un buque de la Arma-

da i tropas del Ejército para resguardar el orden, que nadie perturbaba, i que llegaron algunos dias despues. No teniendo en qué ocupar esta tropa, ni cómo justificar su venida, ordenó que los soldados se convirtieran en carreros i los marinos en cargadores en el muelle; a los oficiales, que naturalmente debian vijilar a su tropa, les correspondió el papel de capataces. Los soldados del Batallon Magallanes, como habitantes de la rejion, i entendidos en los negocios de campo, fueron destinados a trabajar en las estancias de esquiladores i peones.

Sentí, no puedo ocultarlo, vergüenza como chileno que he cargado tambien el uniforme de la Patria, ver que en Magallanes, rejion cosmopolita, a la vista de los estranjeros i ante los ojos de la nacion vecina, los marinos de la Armada volvian cubiertos de harina a sus cuarteles, i los soldados del Ejército pululaban en las calles manejando carretones i cargando bultos, para todo lo cual ni siquiera se les ordenó cambiar su uniforme militar, que es para mí, como la bandera, una representacion de la patria, por el traje de paisanos.

No sabia, en presencia de tales cosas, qué admirar mas, si el desconocimiento absoluto con que la autoridad entendia el cumplimiento de sus deberes, o la tranquilidad estoica i en cierto modo irónica, con que la clase obrera recibia estos ataques directos al mas eficaz de sus derechos: la huelga.

Hubo dos soldados del Batallon Magallanes, miembros pasivos de la Federacion que, mientras cumplieran con la patria el deber que les impone el servicio militar, dieron a la autoridad un ejemplo sugestivo i sangriento, pues, habiéndoseles ordenado trabajar como esquiladores en el campo, prefirieron quitarse la vida disparándose un balazo, como lo hicieron, ántes de faltar a una

orden del servicio que atacaba a sus compañeros, pues desconocía su derecho de huelga.

No pretendo hacer en este estudio la defensa de la clase obrera; si describo los actos de la autoridad, que ya por su frecuencia constituyen una norma de conducta en estos casos, es para mostrar la forma en que por lo jeneral se procede cada vez que se trata de un problema que requiere conocimiento de las condiciones especiales de la vida magallánica, conocimiento que las autoridades públicas no tratan de adquirir, guiándose solo en sus actos por viejos prejuicios, que consideran revolucionarios a los obreros que se unen i declaran no querer trabajar, cuando el salario no les satisface.

Yo considero censurable en este caso la actuacion de la autoridad:

1.º Porque desconoce el lejítimo derecho de huelga.

Ningun individuo puede ser obligado a trabajar cuando él no lo quiera, circunstancia que no varía por ser muchos los que se niegan a hacerlo. La Federacion de Magallanes forma un núcleo compacto i disciplinado, consciente de que su fuerza reside en la union mas absoluta; decretado por la cabeza directiva de ella el paro jeneral, todos se adhieren. La actuacion de la autoridad cabria desde el momento en que alguno de los miembros de la Federacion pretendiera, por medio de la fuerza, impedir que algun obrero trabajara, o que se atentara en cualquier forma contra la propiedad o la seguridad interior.

2.º Porque empleó para reemplazar a los obreros a las tropas del Ejército i la Armada, con lo cual se declaró partidaria de los capitalistas, intervencion que no

le corresponde, toda vez que el arreglo de la cuestion del salario es un contrato privado, ajeno a su conocimiento.

Los conscriptos que se enrolan en las filas son llamados por la lei para instruirse en todo lo que se relaciona con el ramo militar i poder servir, cuando se necesite su concurso, para la defensa nacional, tanto interior como exterior. Aquí no habia ataque de ninguna especie contra la seguridad interior i no podia pensarse que pudiera haberlo, dados los antecedentes que sobre la clase obrera he descrito, antecedentes que la autoridad está en la obligacion de conocer; solo eran hombres que se reunian pacíficamente para discutir con sus patrones al amparo de la Constitucion i de las Leyes, que garantizan su derecho—el contrato de salario, que se firma anualmente en Punta Arenas—en la época de las labores campestres, por representantes de ámbos bandos, i que esta vez no hubo acuerdo para celebrarlo. La Nacion mantuvo durante cerca de cuatro meses a dicha tropa, que no recibió durante todo ese tiempo la instruccion a que la lei la llamaba, lo cual encierra tambien una violacion de ella.

Todas las medidas de seguridad que la autoridad pudo haber tomado para prevenir cualquier conflicto, que estaba en la obligacion de prever, debieron haber estado listas para ejercerse en el momento en que los obreros hubieran dado motivo para ello, ya sea atacando la propiedad o entorpeciendo la libertad de trabajo, pues solo entonces nace el derecho de ésta para intervenir con la tropa en la forma que lo estime conveniente. No habia antecedente alguno, en el caso a que me refiero, para considerar comprometida la seguridad interior.

Los patrones sufrieron grandes perjuicios, pero éstos

los experimentaron tambien los obreros, i en mayor grado que aquéllos, pues no contaban para su subsistencia sino con el fondo de reserva que para huelgas posee la Federacion.

En todo caso, los capitalistas tenian en su mano el medio de evitar la paralización de la industria i el comercio si no querian ceder en lo relativo al salario: buscando reemplazantes. Al fin así lo hicieron, con pésimos resultados, pues trajeron una muchedumbre de argentinos de Buenos Aires que, no solo no sirvieron, sino que ni aun pudieron acostumbrarse al clima magallánico.

La Federacion obrera, como un block, constituia, una verdadera fuerza que trataba de igual a igual al capitalista.

Este, es, precisamente, el ideal que en pro del mejoramiento de las clases pobres i desvalidas busca la Economía Social; el medio de equilibrar, por un lado, el capital, fuerte en todo caso, con el obrero, fuerte solo cuando está unido.

I a esta fuerza, que lleva encerrados muchos ideales de mejoramiento, de justicia i de progreso, i que en todos los paises mas adelantados se la alienta i la estimula, aquí fué atacada; se trató de hundirla por todos los medios que establece el derecho de la fuerza.

Si tal proceder, que a la luz de los conocimientos que he adquirido en el Curso de Leyes, califico de abusivo, se efectuara en cualquiera otra rejion del pais, no pasaria de ser un caso sin ulteriores consecuencias, porque no tendria sino trascendencia local; pero en Magallanes no sucede así.

En todo el curso del presente trabajo he querido demostrar la situacion escepcional en que se encuentra el Territorio dentro de la República, para que se adopten las medidas que en cada caso corresponden. Aquí se habla de las rejiones arjentinas vecinas, como en Santiago se habla de San Bernardo; tal es la comunidad de intereses que hai entre ellas, i, en cambio, pocas veces se oye hablar del resto del pais.

La riqueza i la tierra está en poder de extranjeros, i el único reducto importante en que se reconoce la Patria es en la Federacion Obrera, aunque en forma cada vez mas débil, precisamente por culpa de la autoridad chilena, que en todo caso trata de hostilizarla guiada, segun creo, por el temor que enjendra la ignorancia de los fines que persigue.

Todas las medidas autoritarias e inconsultas van, pues a repercutir en la nacion vecina, en forma inconveniente para la preponderancia chilena en el Territorio.

Como lo he dicho i voi a comprobarlo mas adelante al tratar de la Aduana, la Arjentina se ha trazado—supongo que deliberadamente—una política velada, que tiende a atraer a su Territorio a todos los capitales de esta rejion, cosa que ya ha conseguido en gran parte, i esta atraccion se ejerce tambien sobre los individuos, tanto chilenos como extranjeros, a quienes ofrece enormes facilidades en la colocacion de su dinero i en la reparticion de sus tierras, librando a los primeros de todo gravámen.

Si en el Territorio chileno se ataca, en la forma ilegal que he detallado, a los habitantes, ellos irán dejando poco a poco el lugar en que solo ataques reciben, para radicarse en la Patagonia arjentina en la

que, el bienestar tanto económico como político de que se disfruta, es bien conocido de los chilenos de Magallanes. No es posible, pues, que la autoridad ayude a la realizacion de la política argentina que, al arrancarnos al obrero, nos quita uno de los elementos de riqueza i sobre todo de poblacion, que tanto necesita el Territorio.

Léjos de mí suponer siquiera en autoridad alguna de Magallanes tales torcidos propósitos, pero es menester, en ocasiones, descubrir la llaga para aplicar el cauterio; con la mas pura intencion puede hacerse, i yo he creído encontrar el mal, por lo que a Magallanes se refiere, en la falta absoluta de estudio con que se tratan problemas que, como los que se relacionan con el obrero, requieren para su acertada resolucion, mas bondad i conocimientos que autoridad i derroche de fuerza.



TERCERA PARTE

Obstáculos que se oponen al indefinido progreso de Magallanes

J E N E R A L I D A D E S

Ya he estudiado a Magallanes productor, haciendo una lijera reseña de su enorme riqueza actual i de la jente que la ha formado. Réstame, pues, para proseguir desarrollando mi esquema, hablar de las causas que entran su indefinido progreso i que son dos: la Aduana i la indivision de las tierras, materias ámbas que trataré en capítulos separados.

Son tan fuertes las razones que aconsejan quitar desde luego la primera, i proceder tambien a la division de las últimas, que he debido meditar mucho para explicarme cómo, a pesar de estos inconvenientes, el progreso de la industria i el comercio ha ido en constante aumento.

La esplicacion la encuentro mas bien en una lei física, aplicada por analogía a la sociedad, que en las leyes económicas. En efecto, la base del adelantamiento del Territorio está en la Ganadería. Durante muchos años todas las utilidades de esta industria se ocuparon por sus dueños, no en gastos suntuarios o de lujo, sino en cimentar el pedestal en que descansa, construyendo edificios, galpones, caminos, alambrados, etc., i en una palabra, todas las instalaciones modernas con que hoy cuentan las estancias. Una vez terminadas éstas, la riqueza se tradujo en oro, que empezó a llegar en grandes cantidades al territorio, i fué entónces tambien cuando se estableció la Aduana.

La ciencia económica dice claramente que este progreso debiera haberse detenido con tal traba, pero la lei física de la inercia que, propia o impropriamente aplico en este caso, lo impidió: era tan grande la fuerza ascensional de ese progreso, que destruyó i arrasó todos los obstáculos que se le opusieron.

Pero las leyes económicas del proteccionismo i del libre cambio producen, durante su ejercicio, los mismos efectos que las leyes naturales i ya he insinuado que empiezan a hacer sentir su poder cada año mas fuertemente sobre la industria magallánica, no directamente hasta hoy sobre ella misma, pero si sobre el brazo productor, el obrero, i sobre la preponderancia de Punta Arenas en toda la Patagonia chilena i argentina.

CAPITULO I

Aduana

En capítulos anteriores he esbozado la idea de que todo estudio que se haga sobre Magallanes será siempre incompleto i erróneo si se le considera aislada i localmente, o solo con relacion al resto de la República, sin tomar en consideracion a la nacion vecina.

Sobre esta base, que no necesita otras esplicaciones que las ya dadas, paso a estudiar uno de los mas importantes problemas locales.

Mui conocidas son, para reproducirlas aquí, las cuestiones relativas al libre cambio i al proteccionismo que ocuparon, ocupan i seguirán ocupando la atencion de los Gobiernos, por lo cual me limitaré a decir en qué consiste cada una de estas cuestiones.

El proteccionismo consiste en la obstruccion del comercio internacional por medio de los derechos de aduana, principalmente, para fomentar la industria nacional; i el libre cambio, en abrir los puertos nacionales al comercio extranjero sin trabas de ninguna especie.

Naturalmente, en la época actual no se aplica este sistema con el rigor que se usaba en los tiempos de Cromwell, en Inglaterra, ni de Colbert en Francia, que casi cerraron por completo sus puertos al comercio extranjero. Hoi, aun cuando impera el proteccionismo en la mayor parte de los paises mas adelantados, no se ha abolido el libre cambio de ciertos artículos, que algunos paises producen en cantidad enormemente mayor que la precisa para atender a sus necesidades.

Usan un sistema misto: proteccionista para algunas cosas, i libre cambista para otras, segun la conveniencia particular de cada uno.

Fluye lójicamente de aquí que si una nacion adopta este sistema misto, la reciprocidad se impone con respecto a los demas paises, no pudiendo, por lo tanto, existir un estado absolutamente proteccionista o libre cambista.

Si aceptamos esta hipótesis, ¿cuándo i mediando cuáles circunstancias i para qué artículos debe un pais ser libre cambista o, recíprocamente, proteccionista?

A mi entender, la base de la cuestion, reside en esta pregunta, que depende de los variadísimos factores económicos i políticos que dejan sentir su influencia natural i constante, sobre el progreso i la vida de las naciones.

Punta Arenas era hasta 1912, como he dicho, un puerto franco que recibia todas las mercaderías destinadas a esta parte sur chilena i arjentina, i por la que salia tambien lo que las mismas rejiones producen. El Gobierno dictó una medida proteccionista i creó la Aduana.

Tiene tal importancia este acto, que en un estudio de Magallanes, como el presente, no pueden faltar algunas consideraciones sobre la Aduana. Su permanencia, segun mi opinion, cambiará el porvenir grandioso del Territorio en otro que diviso oscuro i plagado, como las noches australes, de luces i destellos, que constituirán en el futuro, otras tantas preocupaciones graves para el Gobierno de Chile.

De la historia i discusion de la lei en el Congreso se desprende que los móviles que guiaron al Gobierno a dictarla, fueron mas o ménos los siguientes, que agru-

paré convenientemente para hacer de ellos un exámen mas claro:

1.º Formarse una entrada extraordinaria para cubrir el déficit fiscal;

2.º Evitar los contrabandos de mercaderías extranjeras que se efectuaban por distintos puertos de la República;

3.º Abrir el mercado de la plaza a los productos nacionales;

4.º Robustecimiento de la accion chilenizadora; i

5.º Disponer de una estadística completa i fidedigna de las importaciones i esportaciones habidas por el puerto.

1.º PUNTO.—Las siguientes son las entradas percibidas por la Aduana desde 1912:

1912, \$ 305,098.26; 1913, \$ 580,523.85; 1914, \$ 688,565.70; 1915, \$ 601,593.95; 1916, \$ 766,705.20.

De estas sumas habria que descontar anualmente unos \$ 150,000, por pago de empleados, arriendo de local, muelle, etc., es decir, \$ 750,000 en los 5 años, que, deducidos de los \$ 2.942,486.96, forman en los mismos 5 años una entrada líquida de \$ 2.192,486.96.

Los datos espuestos demuestran una mayor entrada anual, pero estas cifras nada significan, ya que su valor es relativo a las pérdidas que por otra parte experimenta el territorio, de las cuales, por desgracia, no hai una estadística, pero que se dejan ver con absoluta claridad, mediante las consideraciones que mas adelante haré.

2.º i 3.º PUNTO.—Son las principales razones en pro del réjimen aduanero.

Se decia que el puerto franco del Estrecho orijina-ba tales contrabandos en el Norte, que con ellos dis-

minuian las rentas fiscales, i hacian desgraciada competencia al comercio importador honrado. Cabe, desde luego, una observacion previa: ¿Cómo podria hacerse la afirmacion que antecede, i ademas, cómo pudo saberse que tal contrabando procedia del puerto franco de Punta Arenas?

Para aseverar ámbas cosas era necesaria una estadística de los contrabandos, i conocer el puerto de desembarco de las mercaderías, respectivamente.

Si contrabando es la introduccion oculta i fraudulenta de mercaderías no sorprendidas ántes del consumo, es imposible, materialmente, tener constancia acerca de su magnitud. Cuando se ha consumado, es porque ni el resguardo ha dado cuenta de él, ni mucho ménos, por supuesto, lo ha registrado la estadística para conocer su número, cuantía o importancia, i poder afirmar que disminuye las entradas de la nacion, con perjuicio, al mismo tiempo, del comerciante honrado.

Ahora, si al hablar de contrabando se referian al comprobado o sorprendido ántes del consumo, en ningun caso habria disminucion sino, por el contrario, aumento de entradas fiscales, i el comercio estaria mui léjos de sufrir la competencia deshonestá de que se le hacia víctima.

Segun esto, no podía el Gobierno ordenar la creacion de la Aduana en Punta Arenas, pues, en realidad, del monto de los supuestos contrabandos nada se sabía, ni ménos se tenia la seguridad de que ellos se orijinaran en dicho puerto.

Pero, colocándose en el peor de los casos, i suponiéndolos efectivos, el remedio no estaria en establecer la medida decretada, sino en ordenar una mas estricta vijilancia en los puertos del Norte que se presumian per-

judicados por el contrabando, i no en crear para el Territorio, con saludable intencion, sin duda, pero con absoluto desconocimiento tambien, el mayor de los castigos que pudiera habersele infringido.

Por lo demas, basta mirar durante un momento el mapa para convencerse de que si el fin del Gobierno era el evitar los contrabandos, no lo ha conseguido con la Aduana en la forma en que está establecida, pues ni siquiera dispone de una mala lancha para la vijilancia, no digo dentro del Territorio, sino aun dentro de la Bahía.

Hai en Magallanes un sinnúmero de caletas, puertos i ensenadas fáciles de abordar, i alejadas en absoluto de la vista del hombre, en las que fácilmente se pueden desembarcar las mercaderías que se quieran e internarlas por tierra en Punta Arenas, sin que la Aduana se percate de ello.

Se necesitaria para esta vijilancia de una flotilla de vapores especialmente dedicada a este objeto en el mar, i de un ejército de guardas en tierra para que cerraran la entrada abierta i cómoda, formada por las inmensas llanuras suavemente onduladas que comunican a Punta Arenas con la Costa Arjentina, cuyos puertos están libres de derechos.

En cambio, la facilidad para efectuar el contrabando, ha traído en este caso un perjuicio evidente para el alto comercio magallánico.

Este interna sus mercaderías en enormes cantidades por Punta Arenas, donde posee muelles propios i donde paga los correspondientes derechos de aduana, pero el pequeño comercio casi todo lo trae por tierra de los puertos arjentarios, i viola los derechos fácilmente, ya que no hai un puesto aduanero en el trayecto que se lo im-

pida, orijinando para el comercio al por mayor i serio, una competencia ruinosa, que constituye para él una amenaza de muerte, mas patente toda vez que el réjimen aduanero continúa i no hai esperanzas de que el Supremo Gobierno piense en abolirlo.

Al respecto se ha comparado a Magallanes con un gran campo sin cercado pero con una puerta de entrada que es la Aduana. Pasando por ella, hai que pagar el peaje, pero haciéndolo por otra parte, se le evita.

Puede decirse, con razon, que el impuesto aduanero en Punta Arenas no es tal, sino mas bien una facultad, cuyo cumplimiento está basado únicamente en la confianza de que el comercio serio del puerto no ha de querer enlodarse con un fraude que, como se ve, nada le costaria ejecutar.

Por lo que a la proteccion al comercio e industria nacional se refiere, mui poco es lo que se ha ganado.

En efecto, la industria chilena esportable está aun en ciernes; sus precios son elevados i su calidad mediocre. No ha desalojado a la similar extranjera, ni puede hacerlo todavía. Esto por lo que se refiere al lugar mismo de su produccion; pero considerándola puesta en Magallanes, las ventajas se convierten en perjuicios.

Existe, como he dicho, solo la línea de vapores de Braun i Blanchard, que pueda traer acá los productos chilenos. Esta falta de competencia hace que dichos artículos se recarguen enormemente en su precio de costo, valor que no está, ni por la calidad del producto, ni por el monto del derecho de aduana que paga el extranjero, ni por el precio de este último, que es igual o inferior al nacional, en condiciones de afrontar con ventaja la competencia.

Si se agregan las facilidades que existen para inter-

nar de contrabando durante todo el año, i en forma constante, aquellos artículos, sobre todo en materia de licores, tabacos i, en jeneral, todos los de poco volumen i alto precio, la proteccion a la industria nacional resulta casi nula.

No obstante, la Memoria de la Aduana de 1916 acusa, debido a la guerra europea, una gran internacion de calzado chileno, que si bien protege el negocio de unos dos o tres industriales del centro del pais, causa en miles de obreros magallánicos un grave perjuicio.

Las botas inglesas, por ejemplo, que usaban ántes, estaban hechas en forma tal, que los preservaban de la humedad en que permanecen durante todo el dia los peones i trabajadores de campo, miéntras que hoi, debido a la falta de ellas, o a su elevado precio, se ven obligados a usar la botá chilena, cuyassuelas i cuero no tienen aun las condiciones de impermeabilidad de aquéllas, lo que es causa de reumatismos, que en edad temprana inutilizan para las faenas del campo a muchos trabajadores.

Se dice, jeneralmente, que en esta forma, abriendo nuevos mercados, se protege la industria nacional, pero, en lo que a Magallánes respecta, esta razon parece mas especiosa que sólida.

Si se aumenta el mercado, no solo dentro de Chile sino aun fuera de él, a una industria cuyos productos han llegado a un grado aceptable de perfeccion, está bien, pero si se procede en esta forma con la que se encuentra solo en pañales, con la que produciendo un artículo casi de buena calidad, resulta siempre inferior al extranjero, no se la protege, segun mi parecer, sino que se la espone a caer arruinada por cualquiera competencia, pues le falta la base: la calidad del producto.

Cuando hai demanda se vende hasta lo malo, i como siempre se gana dinero, se perdura en la costumbre de negociar con esa clase de artículos, i no es lo malo lo que debe protegerse, sino lo bueno.

Refiriéndome al calzado chileno, creo que nadie podría sostener que fuera malo, pero en Magallanes resulta así porque no es de la calidad del inglés, al que no pasa el agua ni la constante humedad del suelo.

Fuera de las papas de Chiloé que siempre se han internado i se seguirán internando, no hai otro producto nacional de gran demanda que los vinos, pero, desgraciadamente, su precio es tan alto, como el importado, por efecto tambien del flete, de modo que tampoco ha resultado la proteccion en este caso, que, para que pueda llamarse eficaz, debe desalojar en absoluto al similar extranjero, para lo cual no está aun preparada nuestra industria nacional.

4.º PUNTO.—Este propósito, o no lo comprendo bien en su exacto significado o, segun mi parecer, alegándolo como justificativo de la Aduana, se destruye por sí mismo.

Me imagino a un individuo que para atraerse la amistad de otro le cobra lo que le debe. Yo entiendo que, por el contrario, debiera remitirle el pago.

Así me esplico la accion del Gobierno en este caso: —para atraerse a Magallanes, cuyos comerciantes i hombres de valer son todos extranjeros, les grava las mercaderías que importan con derechos de Aduana que los obligan: o a cerrar sus casas liquidando sus negocios, o a irse con los mismos a la Arjentina, como está pasando.

En resúmen, creo haber demostrado que los buenos propósitos que tuvo el Gobierno para atraerse a Maga-

llánes han sido erróneos i contraproducentes; i todo ello se debe a la absoluta i jeneral ignorancia que se tiene en el Norte del país sobre las verdaderas conveniencias del Territorio.

5.º PUNTO.—Son medidas de órden admistrativo que en ningun caso justifican el mantenimiento de la Aduana, pues pueden llevarse a cabo tan bien con, como sin ella.

Hecho el exámen de las causas que tuvo el Gobierno para crear la Aduana, paso a considerar las que, segun mi entender, debiera haber tomado en cuenta para no crearla, o abolirla inmediatamente de establecida.

Debo advertir que en Magallánes se cree en su próxima supresion, opinion de que comparte el Administrador de la Aduana misma, de lo que oficialmente ha dejado constancia en las Memorias presentadas a la Superintendencia desde 1912 en adelante; tan convencidos están de que su permanencia es funesta para el desarrollo i progreso del Territorio.

Voi a agruparlos en la misma forma anterior:

1.º Dificultades económicas i sociales producidas por el encarecimiento de la vida.

2.º Retiro de parte de los capitales con que jiran los principales comerciantes, trasladando sus negocios a los puertos del Atlántico, i dejando aquí solo la oficina centralizadora i sucursales de relativa importancia.

3.º Retroceso de Magallánes en su desarrollo comercial, pues, de metrópoli que era de toda la costa arjentina, está pasando a ser subordinada de sus puertos.

4.º Desarrollo rápido de los puertos arjentinios a espensas de la pérdida de la prosperidad de Punta Arenas.

5.º Imposibilidad de evitar la introduccion clandestina

tina de mercaderías extranjeras dada la estension enorme de las costas magallánicas, sus numerosos puertos, caletas i ensenadas, i gastos considerables que demandaria al Fisco un buen servicio aduanero, en relacion con las entradas.

6.º Pésimo funcionamiento de la Aduana misma.

1.º PUNTO.—Cuando traté de la cuestion social, tuve oportunidad de estudiar las causas que motivaron la separacion de las clases en que está dividida la poblacion de Magallanes, i establecia como uno de los motivos de la lucha establecida entre el capitalista i el obrero, el continuo aumento de salarios que el último ha estado pidiendo desde 1912, lo que a su vez ha nacido, en gran parte, de la carestía de la vida oriñada por el establecimiento de la Aduana. Dije tambien que la lucha de las dos clases era constante, lo que impedia la iniciacion de nuevas industrias, pues el capitalista teme esponer su dinero, por mui brillante que se presentara un negocio, los que, ademas de las eventualidades que por lo jeneral les son inherentes, lleva tambien envueltas las consecuencias del «paro».

Esta carestía repercute naturalmente sobre el mas débil, sobre los que precisamente son mas acreedores al apoyo del Gobierno, por esta circunstancia, i por la de ser chilenos: el empleado público i el obrero.

La situacion de los primeros es casi siempre crítica, pero en Magallanes toma caractéres alarmantes, ya que en el desempeño de sus funciones requieren, sobre todo en medio de una sociedad extranjera i rica, cierta holgura. Lo contrario es esponer a sus conciencias a una continua tentacion en la que, por desgracia para el elemento chileno honrado, han caido ya muchos, dejando

tras de sí, no solo el desprestijio personal, sino tambien para los chilenos en jeneral.

El comerciante tiene el capital i con él la libertad de trasladarse i arrancar del lugar en que se ponen trabas a su industria o, en último caso, aumenta el precio de sus artículos hasta compensarse de las pérdidas que aquéllas le orijinan, lo que no sucede respecto al empleado público, ni ménos al obrero: si se van, pierde aquél su carrera i éste su pan.

Las peticiones de aumento de salario han sido siempre justas. Las resistencias opuestas por sus patrones son humanas, i, segun creo, ni una sola vez se han solucionado pacíficamente sin apelar al último recurso de la huelga, que en ocasiones ha durado dos meses, lapso de tiempo durante el cual el patron i el obrero han perdido mas dinero, con el consiguiente atraso económico de la rejion, que los dos millones de pesos que ha percibido el Fisco por derechos de internacion desde la creacion de la Aduana.

Por causa de ésta, dos fuerzas poderosas de engrandecimiento social, el capital i el trabajo, en vez de unirse, se disyuntan i empiezan a odiarse. Sus actividades, igualmente grandes, se anulan en una lucha estéril, en la cual tal vez nunca llegarán a entenderse, porque el mal en este caso no está en ella sino en la Aduana, que, encareciendo la vida, hace que el obrero necesite mas salario, aumento que el patron por lo jeneral niega, pues no siempre está en situacion de satisfacerlo, i, aunque lo esté, siente su amor propio de tal justamente humillado al ver que sus propios dependientes le imponen condiciones que solo él debe regular.

Ademas de la carestía jeneral de la vida, el gravámen que pesa sobre ciertos artículos ha venido a traer conse-

cuencias que atañen ya, no solo a la satisfaccion de las necesidades, sino a la existencia misma de los niños, los pobladores de mañana, i esto entre el elemento chileno, que es el pobre. Me refiero al impuesto sobre la leche condensada.

En el Territorio no hai lecherías, puede decirse, porque no es económico mantener vacas, cuyo forraje, para que den leche, debe venir del norte, pues el raquíptico pasto que aquí crece no es lo suficientemente alimenticio, sobre todo en invierno; ademas, no siempre se encuentran buques que lo trasporten.

La lei gravó la leche condensada extranjera, que ántes valia \$ 0.40 el tarro, para abrir el mercado a los industriales del norte. Los gastos de transporte del artículo nacional lo recargan en tal forma, que el comercio lo espense a \$ 1.20 el tarro, que es precisamente el precio actual del extranjero, cuya calidad es mejor que la del nacional, lo que hace que este último se venda solo cuando aquél escasea.

Una familia pobre i numerosa, como son por lo jeneral las chilenas, debe dedicar, pues, gran parte de su salario diario a la compra de leche para sus vástagos. Es preciso advertir, ademas, que las condiciones del clima en Magallanes cortan la leche de la madre, en absoluto a veces, i en el mejor de los casos, nunca puede durar mas de 3 meses el amamantamiento de la criatura.

Las consecuencias de esta situacion pueden observarse en el enorme número de párvulos atacados de raquismo, con sus huesos torcidos i sus columnas vertebrales desviadas.

I son chilenos los que soportan este martirio en su propia patria, a la vista del extranjero, para luego des-

pues ser motejados de anarquistas, porque levantan su voz pidiendo aumento de salario!

Nada de esto, estoy seguro, lo conoce el Gobierno; por eso es menester que se sepa, para que al dictar medidas proteccionistas, en abstracto i desde Santiago excelentes, no vengán a encontrar en su aplicacion práctica circunstancias que en vez de resultar protectoras, destruyan.

2.º PUNTO.—El comercio magallánico puede decirse que está concentrado en algunas grandes firmas, las principales de las cuales son: Braun i Blanchard, Menéndez, Stubenrauch, Montes, Sara Braun, etc.

Estas firmas, como ya lo he demostrado, lo abarcan todo: estancias, frigoríficos, flotas de vapores, minas, ferrocarriles, muelles, aserraderos, criaderos de aves, etc. Muchas veces alcanza su poder hasta un despacho cualquiera, dirigido por un individuo, o un taller de herrería, de los que a veces son los dueños absolutos, o ha sido su dinero el que ha servido para formarlos.

Cuando se estableció la Aduana, estas firmas hicieron lo posible para obtener su abolicion, haciendo presente al Gobierno que tal medida los perjudicaria enormemente, i los obligaria a ir abandonando poco a poco el Territorio para radicarse en los campos i puertos libres de la Patagonia Arjentina.

Dicha resolucion habia sido tomada porque, con ojos de estadistas, veian la proteccion con que el gobierno arjentino mira sus puertos patagónicos i el incremento de la marina de cabotaje, vigorosamente apoyada por él.

Comprendieron entonces que si ellos no se adelantaban a establecerse en la vecina república, otros ciudadanos les arruinarían su comercio con ella, pues no podrían competir, ya que el precio de sus artículos está gravado con derechos de aduana, mientras que los otros eran de

libre internacion. De proveedores que eran, se iban a convertir en proveídos. Urjia, pues, trasladar gran parte de sus capitales a la Argentina i lo hicieron.

Este proceder es humano. Ellos son extranjeros, sus fortunas las han formado con su trabajo i sin la ayuda del Gobierno, por lo que no guardan mayor motivo de agradecimiento para con el país.

Los chilenos que miraban con orgullo el grandioso porvenir de Magallanes, observan con tristeza su paulatina decadencia.

Las casas Braun i Blanchard i Menéndez fundieron gran parte de los capitales con que jiran en Punta Arenas, i fundaron la Sociedad Anónima Importadora i Exportadora de la Patagonia, que cuenta con 17 casas comerciales en la Patagonia Argentina, cada una de las cuales es un verdadero emporio, i cuyo mercado total, sin competencia aún, comprende una estension de 500,000 Km.

La casa Stubenrauch fundó 4 sucursales en la costa argentina. La casa Braun i Blanchard, por su parte, hizo igual cosa.

Todas estas firmas tienen su asiento en Punta Arenas donde están radicadas, como he dicho, las oficinas centralizadoras, que pagan aquí una patente menor i donde han conservado, tres de ellas, sendas casas comerciales para atender a sus antiguos clientes, los habitantes del Territorio.

No puede ser mas evidente el mal si se le contempla por este lado. Cuando el capital se va, el lugar que deja se empobrece, la propiedad pierde su valor, el crédito restringido impide el desarrollo de la industria, la vida se torna lánguida, i en una palabra, el progreso desaparece.

Es lo que está sucediendo a Punta Arenas.

3.º i 4.º PUNTOS.—Las anteriores razones en pro de la supresion de la Aduana tienen trascendencia mas bien local, pero las comprendidas en estos dos puntos asumen a mi ver una gravedad enorme, pues si no se les toma en cuenta pronto, no tardará Chile en sentir frio en los pies de la República, así como ha sentido dolores de cabeza en la zona Norte.

Punta Arenas, repito, era la metrópoli comercial de ambas Patagonias i Territorios de Santa Cruz, Chubut i Tierra del Fuego.

Las líneas de vapores inglesas i alemanas venian de Buenos Aires directamente, descargaban aquí enormes cantidades de mercaderías, que luego los consignatarios en Punta Arenas repartian en los pequeños vapores regionales a todos los lugares nombrados, dejando una soberbia utilidad a los habitantes del Territorio, que sirvió para aumentar la riqueza de esta parte de Chile.

Ademas, todos los pobladores de las zonas indicadas, cuando querian salir de la soledad de las pampas i darse un tiempo de descanso i sociedad, venian a Punta Arenas, lo que aumentaba tambien la importancia de ésta.

Tres causas han venido a disminuir en forma alarman- te esta preponderancia hasta amenazar destruirla: la Aduana, la Guerra Europea y la apertura del Canal de Panamá, circunstancias las dos últimas fáciles de contrarrestar si no hubiera sido por la primera.

La Aduana, gravando los artículos extranjeros, i las mercaderías que forzosamente debian internarse para ser reembarcadas a los puertos arjentinos, que no tienen condiciones para el fondeo de los trasatlánticos, hizo que el Gobierno arjentino, miéntras termina la elabora-

cion de los proyectos para la mejora de sus puertos, salvara estas dificultades protejiendo el cabotaje nacional e imponiendo a los vapores chilenos iguales gravámenes que a los trasatlánticos ingleses i alemanes, cargas que naturalmente aquéllos no podian soportar.

Mató con estas medidas las carreras periódicas de barcos chilenos, algunos de los cuales cambiaron su matrícula i bandera para hacerse arjentinos.

La guerra interrumpió casi completamente el tránsito de vapores ingleses i en absoluto el de los alemanes.

I por último, la apertura del Canal de Panamá ha desviado por aquella via el tráfico que ántes se hacia por el estrecho hácia el Pacífico, contribuyendo tambien a disminuir las entradas i facilidades de esportar e importar al comercio e industrias magallánicas.

Ya he descrito la importancia que cada dia adquieren las rejiones arjentinas merced al capital chileno emigrado de Punta Arenas. Sus puertos, constituidos por cuatro o cinco casas ántes de la creacion de la Aduana en Punta Arenas, son hoi grandes ciudades en formacion con todos los servicios modernos.

No obstante, los dichos puertos son mui bajos, inconvenientes que detendrán aun durante algunos años la muerte de Punta Arenas.

El servicio de vapores por otra parte que hai entre Punta Arenas i los puertos arjentinos, i el mismo servicio a los del pais no admite comparacion.

Para atender al primero existe la flota de la casa Menéndez, compuesta de buques de gran tonelaje i apropiados para entrar en los puertos arjentinos (son planos de quilla, lo que les permite vararse en la arena i efectuar cómodamente la carga i descarga).

Para atender al segundo, hai solo dos buques, cuyo viaje demora 23 dias, por lo regular.

Esta escasez ha causado la victoria de los productos argentinos sobre los nacionales en el mercado puntarenense, pues, a pesar del régimen proteccionista de Chile, el artículo argentino resulta mas barato por el menor recargo en el flete i por su mejor calidad.

El Ferrocarril de Bahía Blanca a Gallegos está mui adelantado i, lo que es peor, se acaban de aprobar por el Gobierno vecino los estudios del Ferrocarril que unirá a Rio Gallegos con Lago Argentino, a traves de la enorme pampa patagónica, que se costeará con capitales puntarenenses. Este Ferrocarril, unido a la construccion del puerto de Gallegos, concluirá con la arjentinizacion completa de Magallanes.

Ya no serán los productos argentinos los que saldrán por Punta Arenas, sino que los rejionales ahorrarán la vuelta siempre difícil del Estrecho, para ser trasportados por tierra, hasta Gallegos, donde los tomarán los trasatlánticos, para llevarlos a Europa, su mercado.

Por la inversa, no vendrá ningun producto de Chile porque no hai vapores pero sí de Buenos Aires en un viaje de 5 o 6 dias, cortísimo en comparacion con los 15 mínimos que demoran los que vienen del pais.

En buenas cuentas, Punta Arenas, de centro se transformará en extremo, i todavía en extremo abandonado, porque el dia en que Gallegos tenga puerto, ese será el término de la carrera de los trasatlánticos ingleses i alemanes, con lo que se ahorrarán la travesía del Estrecho, siempre peligrosa, sobre todo en el lado del Pacífico.

El comercio de la costa de este mar se hará por Panamá, seguramente, pues así no pagarán falsa marinería

durante los 6 días mínimos que demora el recorrido de Gallegos a Corral, ni los elevados derechos de faros i balizas por el uso de las luces del Estrecho.

Punta Arenas quedaria aislada en medio de dos mares, sin otros medios de transporte que los que ella pudiera proporcionarse. Muerto su comercio, los capitales se irian sin escepcion a Gallegos; una medida proteccionista habria concluido con la antigua metrópoli del Estrecho, que en adelante no seria sino una estrella sin brillo al lado de los riquísimos puertos arjentinos, de quienes iba a depender.

Bajo el punto de vista de la seguridad nacional las consideraciones son tan graves que considero mas conveniente no estamparlas, pero sí dejar constancia de que, bajo la accion intelijente i callada de la Arjentina, i la dulce inaccion de Chile, se jenera un problema que presenta los mas graves caractéres para este último. La aparente tranquilidad e indiferencia actual es como una mar boba, dé lisa superficie, pero ajitada en el fondo: cuando una ondulacion se rompe, la tempestad se desencadena.

Cualquiera persona del Norte que me lea creerá que soi un triste agorero de desgracias, pero no es tal mi ánimo.

He sentido íntima satisfaccion al esbozar en esta memoria las riquezas enormes que guarda el suelo magallánico, las que he tenido ocasion de conocer personalmente, i aquella alegría es igual a la tristeza que ahora siento al imaginar las desventuras reales, i ya mui tanjibles, que aniquilarán a Punta Arenas dentro de pocos años, si no se decreta la abolicion de la Aduana i, en jeneral, si el Gobierno no se preocupa de conocer i estudiar en forma conveniente las disposiciones que le afectan, las

que no pueden ser las mismas que las dictadas para cualquiera otra parte de Chile.

En efecto, ¿no es real la construcción del ferrocarril que unirá a Buenos Aires con Gallegos, i que avanza al sur de Bahía Blanca a pasos ajigantados? ¿No es real la aprobación por el Gobierno argentino de los estudios del ferrocarril de Gallegos a Lago Argentino, hecho por el ingeniero Cobos, i costado por capitales puntarenenses? ¿No es real la construcción del puerto de Gallegos? i, por último, ¿no es también real la emigración de parte de la riqueza magallánica a los puertos i pueblos argentinos de la Patagonia, del Chubut i Santa Cruz?

I siendo todo esto público i notorio en Magallanes, ¿por qué podrían ser falsas las deducciones que, basándome en aquellos hechos, he estampado?

No obstante, ninguna de esas obras está terminada i todas son de largo aliento.

Aun es tiempo de consolidar la situación de Magallanes bamboleante, suprimiendo la Aduana.

El progreso de una región es lento, pero cuando está cimentado sobre bases sólidas como aquí, lento es también su decaimiento i su muerte.

Punta Arenas tiene el pedestal de acero de su ganadería que siempre producirá, pero, de esta utilidad, ni Chile, ni los chilenos reportarán ningún beneficio, porque de metrópoli del Estrecho pasará a ser factoría argentina, i como sus comerciantes i terratenientes son en su inmensa i más importante mayoría extranjeros, i poseen bienes más considerables en la Argentina que en Chile, no tardarán en inclinarse francamente a favor del país que abre para ellos un horizonte más amplio facilitando el incremento, en forma estupenda, de sus riquezas i abandonando el país en que ellas nacieron.

5.º PUNTO.—Ya he tratado sobre esta materia.

6.º PUNTO.—Como si todas las razones anteriores fuesen pocas, réstame hablar de otra que no podría tomarse como motivo para suprimir la Aduana propiamente, sino para mejorar su funcionamiento, si se la quiere dejar en forma que no constituya un verdadero ataque al comercio de Punta Arenas, como pasa actualmente.

Toda persona que visite el territorio quedará asombrado al ver, que en un centro de la importancia de Punta Arenas, se ha establecido este servicio en un segundo piso de una casa edificada sobre postes, con una plazoleta de unos 70 metros cuadrados al frente, sin un muelle para el desembarco de las mercaderías, ni un galpon para resguardarlas de las inclemencias del tiempo, en que la escepcion es ver el sol i lo corriente, en verano la lluvia, i en invierno la nieve i la escarcha.

Las mercaderías, despues de ser desembarcadas por el muelle de Braun i Stubenrauch, van a quedar depositadas en el patio de la Aduana. Aquí esperan un plazo que puede durar de quince dias a seis meses a que el vista las avalúe, recibiendo durante todo este tiempo las lluvias, la escarcha i la nieve, que a veces cuesta trabajo remover.

Los empleados de la Aduana tienen que esperar, i es natural que así sea, un buen tiempo para proceder al avalúo, tanto para que la mercadería no se destruya, como para conservar su propia salud, que podria resentirse gravemente con una estadía de pié, durante varias horas, sobre la nieve i la escarcha, o bajo el agua.

A veces el mal tiempo se prolonga i las mercaderías forman hacinamientos de cinco o mas metros de alto i, como es preciso abrir cajon por cajon, los vistas tienen que ejercitar su ajilidad ántes de subir a esas piras.

Con el clima de Magallanes, ademas, no debiera haberse dispuesto el funcionamiento de la Aduana con el mismo rigor que en Valparaiso, Iquique o Arica.

En efecto, es absurdo subordinar a las mismas disposiciones que en aquellos puertos rijen el despacho de las entradas i salidas, porque acá, sobre todo en verano, el tiempo es por lo jeneral pésimo i, si no se aprovechan los momentos de calma, los buques están obligados a aguardar dias i dias a que venga uno sereno que les permita el descargue, pagando, entre tanto, falso flete, falsa marinería i falso carbon.

Ademas, cuando se trata de mercaderías que van a reembarcarse para la costa arjentina, la situacion es aun peor, pues la falta de comodidades i de espedicion, hace que lleguen a poder de los consignatarios despues que éstos han consumido las pedidas con posterioridad a Buenos Aires, puerto en que el Gobierno Arjentino ha destinado un muelle especial, en que en unas pocas horas la Oficina de Estadística toma nota de las mercaderías que las líneas nacionales deben transportar a los puertos libres de la Patagonia.

Esta disminucion en los reembarques, cuya realidad constaté con lo establecido en la Memoria del Administrador de Aduana de Punta Arenas, va quitándole el cetro que ántes poseia, de metrópoli del Estrecho.

Los habitantes de Magallanes han pedido al Supremo Gobierno, en repetidas ocasiones, la supresion de la Aduana; no por librarse de pagar unos pobres derechos, que mui poco les significan, sino por las cargas i trabas sin fin que tales derechos llevan aparejadas i que, traducidas en dinero, representan tal vez diez o veinte veces su valor.

No rehusan el pago, pues, reconocen la participacion que deben tener en el mantenimiento de los servicios públicos, pero solicitan que esta participacion se reemplace por un impuesto ménos oneroso, en vista de que los derechos de Aduana, fuera de interrumpir sus negocios, no tienen en sí el carácter de impuesto, pues solo gravan al comerciante por mayor en beneficio del comerciante pequeño que lo elude, gracias a la imposibilidad de que puede jamas funcionar bien aduana alguna en Magallánes, dada su configuracion jeográfica.

Proponen, para reemplazarlo, un impuesto sobre la esportacion de las lanas, cueros i carnes conjeladas.

Pero, a mi vez, creo que este impuesto seria tambien desventajoso para el Estado, por muchas de las poderosas razones que he dado para la abolicion de la Aduana i por la facilidad con que podria eludirse, para lo cual bastaria trasportar los mencionados productos a la Argentina, por la via abierta i cómoda de la pampa, que es imposible de resguardar, o por mar.

A mi ver, lo que reemplazaria con ventaja a la Aduana, sin causar ningun perjuicio a nadie, i sin que fuera tampoco posible rehuirla, seria establecer un impuesto adicional sobre el suelo: por ejemplo cinco centavos por hectárea de tierra que actualmente esté produciendo.

Calculando en 8.000,000 el número de hectáreas que hoi se trabajan en Magallánes, se tendria una entrada anual de \$ 400,000 que es, mas o ménos, la entrada líquida actual que produce la Aduana, i que se cobraria fácilmente por medio de uno o dos empleados agregados a la Tesorería Fiscal.

Estoi seguro de que todos los estancieros, comerciantes e industriales, contribuirían gustosos a mantener los servicios públicos por este medio fácil i espedito, para

librarse del pesado gravámen que hoi representan los 33 artículos que deben pagar derechos de Aduana.

Este impuesto, aunque grava solo al tenedor del suelo, es justo, porque sus poseedores actuales, como lo voi a probar en el capítulo siguiente, han pagado por él, en jeneral, precios irrisorios.

El Gobierno haria obra patriótica salvando en esta forma a la Metrópoli del Estrecho de la ruina segura a que va encaminada, dejando para mas tarde, cuando la industria nacional esté formada i por el precio i calidad de sus productos, pueda competir con la extranjera, el propósito de protegerla.

(Continuará)
