

# DOCUMENTOS

## Tonelaje de las mercaderías movilizadas por los puertos de la República en los años 1910 i 1911

(Datos tomados de la publicación oficial *Estadística Comercial de Chile*)

PUERTOS (*Puertos mayores)	1911 toneladas			1910 toneladas		
	Embarques	Desembarques	TOTALES	Embarques	Desembarques	TOTALES
* Arica .....	13 551	49 176	62 727	12 151	54 594	66 745
* Pisagua .....	134 003	68 461	202 464	115 245	67 304	182 549
Junin:.....	83 814	42 360	126 174	81 316	41 826	123 142
* Iquique.....	578 691	421 388	1 000 079	695 611	462 666	1 158 277
Punta de Lobos ...	14 964	920	15 884	.....	.....	.....
Caleta Buena.....	263 796	97 428	361 224	268 961	97 382	366 343
* Tocopilla .....	309 920	76 628	386 548	244 906	65 268	310 174
Gatico .....	3 546	11 487	15 033	2 732	4 809	7 541
* Antofagasta .....	455 037	395 461	850 498	456 361	352 357	808 718
Mejillones .....	397 754	196 515	594 269	292 472	136 809	429 281
Coloso .....	143 355	96 156	239 511	152 773	59 591	212 364
* Taltal .....	292 771	166 473	459 244	289 194	165 735	454 929
Paposo .....	3 470	636	4 106	3 612	554	4 166
* Caldera .....	14 323	58 467	72 790	16 312	38 437	54 749
Chañaral .....	9 488	11 976	21 464	10 117	19 301	29 418

PUERTOS	1911 toneladas			1910 toneladas		
	Embarques	Desembarques	TOTALES	Embarques	Desembarques	TOTALES
Carrizal Bajo.....	7 033	22 587	29 620	545	8 659	9 204
* Huasco.....	15 982	43 666	59 648	16 932	20 991	37 923
Peña Blanca .....	1 872	2 826	4 698	1 597	4 507	6 104
Sarco .. .....	877	169	1 046	1 481	233	1 714
* Coquimbo.....	43 720	130 256	173 976	41 991	112 010	154 001
Totalillo .....	30 351	6 215	36 566	10 960	3 304	14 264
Guayacan .....	6 910	46 937	53 847	8,488	59 000	67 488
Tongoi' .....	783	11 951	12 734	873	6 638	7 511
Puerto Oscuro.....	695	2 797	3 492	1 087	2 486	3 573
* Valparaiso .....	389 102	1 141 910	1 531 012	407 172	1 076 395	1 483 567
Quinteros.....	952	102	1 054	1 235	165	1 400
Los Vilos.....	10 024	43,378	53 402	6 371	41 352	47 723
Pichidangui .....	1 567	382	1 949	2 125	267	2 392
San Antonio .....				1 913	1 055	2 968
Matanzas .....	1 249	25	1 274	721	22	743
Curanipe .....				16		16
Constitucion.....	7 900	3 230	11 130	5 625	2 217	7 842
* Talcahuano.....	84 081	207 474	291 555	136 692	202 863	339 555
Tomé.....	20 255	5 043	25 298	25 946	5 335	31 281
Penco .....	43 398	38 007	80 405	55 782	13 215	68 997
San Vicente .....	430	1 451	1 881			
* Coronel .....	343 604	13 545	357 149	247 769	14 643	262 412
Lota.....	201 599	10 410	212 009	173 781	20 292	194 073
Lebu .....	55 857	14 233	70 090	54 172	6 153	60 325

PUERTOS	1911 toneladas			1910 toneladas		
	Embarques	Desembarques	TOTALES	Embarques	Desembarques	TOTALES
* Valdivia.....	82 652	77 146	159 798	57 892	78 279	136 171
Bajo Imperial.....	1 002	96	1 098	639	346	985
Carahue.....	565	398	963	2 702	218	2 920
Queule.....	328	37	365	784	162	946
* Puerto Montt.....	6 874	18 760	25 634	9 709	20 973	30 692
Calbuco.....	19 355	3 978	23 333	17 409	3 654	21 063
* Ancud.....	4 778	5 802	10 580	4 503	8 233	12 736
Achao ..	317	235	552	132	67	199
Quemchi.....	20 905	3 136	24 041	14 837	1 537	16 374
Melinka.....	11 443	620	12 063	6 970	390	7 360
Quellon.....	3 663	4 287	7 950	4 150	4 053	8 203
Quicavi.....	8 443	751	9 194			
Maullin.....	7 272	1 282	8 554	3 145	1 301	4 446
Castro.....	2 350	2 998	5 348	2 969	3 606	6 575
Pto. Grille(Queilen)	11 234	2 035	13 269	9 893	699	10 592
* Punta Arenas..	66 662	95 666	162 328	61 341	77 685	139 026
TOTALES.....	4 233 567	3 657 353	7 890 920	4 042 112	3 369 638	7 411 750

NOTA.—Para los tonelajes correspondientes a los años 1907, 1908 i 1909, véase los ANALES de 1909 (páj. 526), 1910 (páj. 557) i 1911 (páj. 278).

## Estudio comparativo de las Tarifas vijentes en los Ferrocarriles del Estado con las de diversos Ferrocarriles europeos i americanos.

Trabajo presentado al Consejo Consultivo de los Ferrocarriles del Estado, por el Sub-secretario del Ministerio de Ferrocarriles, señor LUIS SCHMIDT.

### HONORABLE CONSEJO:

En cumplimiento de la comision que se me confirió en la sesion de fecha 27 de Mayo último, para hacer un estudio comparativo de las tarifas vijentes en los Ferrocarriles del Estado, con las de otros paises europeos i americanos, he podido reunir los datos necesarios para formar el siguiente cuadro de las tarifas medias vijentes en los Ferrocarriles de Italia, Austria-Hungría, Suiza, Rusia, India, Norte-América, Argentina i Chile, comprendiendo los ferrocarriles particulares de Antofagasta, Copiapó, i Arauco, que son los mas importantes i los únicos, ademas del de Iquique (del que no he tenido datos) que se puedan comparar con los Ferrocarriles del Estado.

CUADRO COMPARATIVO DE LAS TARIFAS MEDIAS DE PASAJEROS I DE CARGA EN LOS DIVERSOS PAISES, REDUCIDAS A PESOS DE 9½ PENIQUES.

PAISES	Años	Pasajero — Kilómetro	Tonelada — Kilómetro
Alemania.....	1905	0,0374	0,0475
Francia.....	1907	0,0362	0,044
Italia.....	1903	0,0404	0,055
Austria-Hungría.....	1904	0,0321	0,0457
Suiza.....	1903	0,0478	0,0878
Rusia.....	1904	0,0255	0,0320
India.....	1905	0,0552	0,0409
Norte-América.....	1905	0,0634	0,0276
Argentina.....	1909	0,0589	0,0551
Chile... {	Antofagasta.....	1909	0,0658
	Copiapó.....	1909	0,060
	Arauco.....	1909	0,0658
	Ferrocarriles del Estado.....	1909	0,0362
			0,039 *)

\*) Debe advertirse que las tarifas de los Ferrocarriles del Estado han esperimentado un alza posteriormente a estos datos; en efecto, por decreto número 2 188 de 26 de Julio de 1911 se elevaron en 12% las tarifas de pasajeros, en 33% las de equipajes, en 30% las de carga i en 50% las de animales.

NOTA.—Los datos correspondientes a Alemania, Francia, Norte-América e India, están tomados de la *Revue Générale des Chemins de Fer* de Junio, Julio i Agosto de 1908; los de los demas países europeos de la obra *Tariffe Ferroviaire* del Injeniero italiano Filippo Tajani (1909) páj. 28; los de los Ferrocarriles arjentinos de la Estadística de 1909, pájs. 196 i 199; i los de Chile de la Oficina de Ferrocarriles Particulares i de la Memoria del Director de Ferrocarriles del Estado de 1909, pájs. 50 i 51. Las tarifas de los Ferrocarriles europeos, de India i Norte-América, están calculadas en francos i las de los chilenos i arjentinos en pesos de 9½ peniques.

Dada la dificultad que existe para reunir datos de esta naturaleza, no he considerado posible, dentro del tiempo de que he podido disponer, hacer una comparacion de las tarifas correspondientes por artículos, limitándome a comparar las tarifas medias. Sin embargo, he podido reunir los precios por tonelada a cien kilómetros correspondientes al carbon, vino, trigo i cereales, en los Ferrocarriles de Alemania, Holanda, Béljica, Suiza, Francia, Italia i Chile, i en los Ferrocarriles arjentinos del Pacífico, Gran Oeste, Sur i Central Arjentino. Estos precios se consignan en el siguiente cuadro:

PAISES	Carbon fósil	Vino	Trigo	Cereales	
Alemania.....	\$ 3,25	\$ 7,50	\$ 5,62	\$ 5,62	
Holanda.....	3,15	5,75	3,15	3,15	
Béljica.....	3,60	9,50	5,25	5,25	
Suiza.....	4,00	10,00	8,00	8,00	
Francia.....	5,00	8,00	5,23	5,23	
Italia.....	5,15	6,70	6,18	6,18	
Chile.....	2,10	4,90	3,60	3,60	
Arjentina ...	Ferrocarril del Pacífico.....	6,60	10,20	7,20	6,60
	Gran Oeste.....	6,90	10,80	8,70	7,20
	Central Arjentino.....	7,10	15,10	8,70	7,10
	Ferrocarril del Sur.....	10,40	15,70	7,80	5,80

Asimismo van a continuacion algunos datos de las tarifas de papas, maderas i animales, por tonelada a cien kilómetros respectivamente, por los Ferrocarriles chilenos i arjentinos, calculados al cambio de 11d:

PAISES	Papas	Maderas	Animales
<i>Argentina:</i>			
Ferrocarril del Pacifico.....	\$ 7,20	\$ 8,70	\$ 3,00 c/u.
Gran Oeste.....	12,40	8,70	.....
Ferrocarril del Sur.....	8,00	8,40	.....
Ferrocarril Argentino.....	8,70	8,70	.....
<i>Chile:</i> Ferrocarriles del Estado.....	3,60	2,10	1,90 c/u.

NOTA.—Ferrocarril del Pacifico (Argentina), el carro con 20 animales, a cien kilómetros, \$ 60,00. En Chile, el carro con 16 animales, a igual distancia, \$ 30,20.

De los datos apuntados resulta que las tarifas medias de los Ferrocarriles mas baratos del mundo son, para los pasajeros, las de Francia, Chile, Austria-Hungría i Rusia; i para la carga, Francia, Chile, India, Rusia i Norte-América.

Los mas caros corresponden a Norte-América, India, Argentina i Suiza, para los pasajeros; i a Suiza, Italia i Argentina, para la carga.

El siguiente cuadro da una idea de conjunto sobre el particular:

#### TARIFAS MEDIAS DE PASAJEROS

PAISES	Pasajero Kilómetro
Norte-América.....	0,0634
India Inglesa.....	0,0552
República Argentina.....	0,0589
Suiza.....	0,0478
Italia.....	0,0404
Alemania.....	0,0374
Francia.....	0,0362
Chile.....	0,0362
Austria-Hungría.....	0,0321
Rusia.....	0,0255

## TARIFAS MEDIAS DE LA CARGA

PAISES	Tonelada Kilómetro
Suiza .....	0,0878
Italia.....	0,055
República Argentina.....	0,055
Alemania ... ..	0,0475
Austria-Hungría.....	0,0457
Francia.....	0,044
India.....	0,0409
Chile.....	0,039
Rusia.....	0,0320
Norte-América.....	0,0276

En vista de estos datos no he creído necesario entrar a analizar en todos sus detalles el cuadro comparativo de las tarifas de carga de Chile con las de los Estados Unidos, publicado en el *Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura* de fecha 15 de Julio de 1908 i de que se hizo mencion en la sesion del dia 17 de Mayo último, dando por sentado que las tarifas de carga americanas son inferiores a las de nuestros ferrocarriles. Debo sí, observar que la tarifa media 0,020, por tonelada-kilómetro que si asigna en este cuadro a los ferrocarriles americanos, la he encontrado mas reducida que la que figura en las publicaciones que por mi parte he tenido a la vista i que dan como tarifa media 0,0275.

Para terminar este informe creo del caso hacer presente al Honorable Consejo que los datos que he consignado, si bien corresponden al precio medio real de los trasportes, reducidos a una misma moneda, no son comparables entre sí, pues los gastos de explotacion en cada ferrocarril son mui distintos de los demas ferrocarriles, por no ser nunca iguales las características de la línea, los precios de los materiales de consumo, etc.

En efecto, las tarifas de líneas de naturaleza bastante accidentada como las nuestras no pueden compararse con las de los Ferrocarriles europeos, norte-americanos i arjentinos, que son principalmente a nivel. Además, los precios del carbon en los paises europeos, como en Alemania i Béljica, segun datos que he tenido a la vista, son tres veces menores que en Chile i aun para un combustible de mejor calidad.

De aquí que en Chile, para un consumo de carbon de 460 000 toneladas en 1909 con un precio de \$ 30 moneda corriente (1), haya por este solo capítulo un mayor gasto de \$ 8 000 000, i no es raro que el señor Dorner haya dicho en una de las sesiones del Consejo, que el gasto de carbon representa un 20% de los gastos totales de los ferrocarriles, no alcanzando en ningun pais del mundo a mas de un 15%.

(1) Precio medio en 1908: \$ 37.85; en 1909: \$ 29.33; en 1910: \$ 29.00.

Al estudiarse las tarifas diferenciales, en 1908, por la comision especial nombrada por el Gobierno a peticion del Congreso, se procuró hacer un estudio mas o ménos análogo por via de comparaciones de las tarifas de Chile con las de otros paises, llegándose a la conclusion de que esta comparacion era inconducente, porque no arroja- ba ninguna luz acerca de la mayor o menor equidad de las tarifas diferenciales propuestas en aquella época. La Direccion Jeneral, emitió entónces la misma opinion al respecto. En un informe que lleva fecha 3 de Setiembre de 1908, el actual Director, señor Huet, decia, entre otras cosas, lo siguiente:

«El infracristo considera que no es posible juzgar el servicio i situacion económica de los Ferrocarriles del Estado, por medio de estudios comparativos con los ferrocarriles de otros paises, ni mucho ménos es posible estudiar por ese mismo medio las tarifas diferenciales vijentes hoi en la Empresa.

El estudio hecho en esa forma será inconducente, porque lo dificultan o imposibilitan diversos factores, entre los cuales se puede citar:

La diversidad de moneda producida por un cambio internacional siempre oscilante que no permite establecer fijeza para la comparacion de los gastos de Chile con los otros paises;

La diversidad de lonjitud en las líneas;

Las distintas configuraciones de la Red;

Los distintos perfiles;

Las diferencias de precios en jornales i materiales;

Distintos sistemas de proteccion a las industrias i a la produccion;

Distintos sistemas de tarifas;

Mayor o menor desarrollo en el tráfico; etc.»

Con lo anterior creo dejar cumplida la comision que se me confirió por el Honorable Consejo.

Santiago, 15 de Julio de 1911.

---

## Puerto de Valparaiso

---

Núm. 1301.—Santiago, 11 de Mayo de 1912.—Hoi se decretó lo que sigue: Vistos estos antecedentes i las propuestas presentadas para llevar a cabo la construccion de las obras de mejoramiento en el puerto de Valparaiso, en virtud de la autorizacion contenida en las leyes número 2390, de 7 de Setiembre de 1910 i 2536, de 9 de Agosto de 1911, por las siguientes firmas:

Augusto Galtier, S. Pearson and Son Ltd., Phillip Holzmann i C.<sup>a</sup> i Sir John Jackson Limited,

### CONSIDERANDO:

Que todas estas propuestas cumplen con el Pliego de Condiciones respectivo, aprobado por decreto número 2744, de 29 de Setiembre de 1911;



Que la mas ventajosa para los intereses fiscales es la de la firma S, Pearson & Son Ltd.;

Que de los certificados de competencia que ha presentado esta firma, de acuerdo con el artículo 17 del Pliego de Condiciones respectivo, consta que ha ejecutado en forma enteramente satisfactoria obras marítimas de importancia;

Visto lo informado por la Comision de Puertos,

DECRETO:

1.º Acéptase la propuesta presentada por don Edward Ernest Pearson, mandatario debidamente autorizado de la Sociedad S. Pearson & Son Limited, de Lóndres, para ejecutar las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso, en conformidad con el proyecto oficial, por la suma alzada de treinta i siete millones quinientos cincuenta i siete mil cuatrocientos ochenta pesos (\$ 37 557 480) de 18 d, en los plazos indicados en el artículo 25 del Pliego de Condiciones, i con las siguientes modificaciones ofrecidas por el proponente:

a) Empleo de bolones incorporados en el relleno de concreto de los cajones monolíticos del rompe-olas i del malecon de defensa i en los bloques artificiales, modificacion que significa una reduccion de la suma alzada de doscientos setenta i cinco mil pesos (\$ 275 000) de 18 d.

b) Reemplazo de los atracaderos de columna del muelle fiscal i su prolongacion, partida III del proyecto oficial, por malecones de bloques artificiales de concreto, contruidos en conformidad al tipo oficial para los malecones de la Aduana i con las fundaciones que corresponden en el proyecto oficial al caso de terreno fangoso, modificadas en vista de un dragado previo hasta la cota 18 metros, a ménos que se encontrare terreno firme a menor profundidad; esta modificacion significa una reduccion de la suma alzada de un millon cuatrocientos mil pesos (\$ 1 400 000) de 18 d.

c) Reemplazo en los machones del muelle para carbon, partida VI del tipo oficial, de los tubos hincados por aire comprimido, por el tipo de columnas de concreto armado i pilotaje ofrecido por el proponente, i reemplazo del estribo de concreto fundado por aire comprimido, que el proyecto oficial consulta para este mismo muelle, por el tramo sobre ocho columnas adicionales i prolongacion del talud de enrocados con revestimiento de bloques naturales, ofrecido tambien por el proponente; esta modificacion representa en total una reduccion de la suma alzada de un millon ochocientos ochenta mil pesos de (1 880 000) de 18 d. El proponente queda obligado a llevar las fundaciones del muelle hasta las cotas de penetracion del proyecto oficial, de acuerdo con lo ofrecido en su propuesta i que se ha traducido gráficamente en el anexo VI del informe de la Comision de Puertos por una suma mui inferior a seiscientos treinta mil novecientos veinticuatro pesos (\$ 630 924 000) de 18 d.

Para mayor penetracion de las fundaciones, el precio se fijará de acuerdo con el artículo 173 del Pliego de Condiciones respectivo.

d) Supresion de los items de la utilería, partida X del proyecto oficial, que se han

agrupado en el informe de la Comisión de Puertos bajo la dominación de partida Xb, cuya supresión significa una reducción de la suma alzada de un millón doscientos treinta i ocho mil ochocientos cincuenta pesos (\$ 1 238 850) de 18 d.

2.º En consecuencia, deséchanse las demás propuestas presentadas para la ejecución de dichas obras, i devuélvanse las garantías acompañadas.

3.º El presente decreto se reducirá a escritura pública, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 41 del Pliego de Condiciones respectivo, dentro del plazo de treinta días, a contar desde la fecha de esta resolución.

4.º Junto con la escritura a que se refiere el número anterior, se protocolizarán, firmados por los contratantes, i sellados, los siguientes documentos que formarán parte integrante del contrato.

a) Proyecto de puerto de Valparaíso elaborado por la Comisión de Puertos, a saber: una memoria descriptiva i justificativa de las obras i una carpeta de planos, aprobado por decreto supremo número 554, de 22 de Febrero de 1911;

b) Pliego de Condiciones para la ejecución de las obras, aprobado por decreto supremo número 2744, de 29 de Setiembre de 1911;

c) Presupuesto oficial revisado;

d) El decreto del Ministerio de Hacienda número 1050, de 16 de Abril de 1912, relativo al modo de resolver las dificultades que ocurran en la interpretación, cumplimiento, resolución o liquidación del contrato;

e) La propuesta presentada, con todos los antecedentes i documentos anexos;

f) Una copia legalizada de la escritura social que comprueba la organización de la sociedad S. Pearson & Son Ltd.

g) El informe de la Comisión de Puertos, número 312, de 8 del actual, relativo a las propuestas de que se trata, con todos los documentos anexos.

5.º Antes de firmarse la escritura pública a que se refiere el número 3, deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 45 del Pliego de Condiciones respectivo;

6.º Autorízase al Director del Tesoro para que firme, en representación del Fisco, la escritura pública correspondiente.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletín de Leyes i Decretos del Gobierno*.—BARROS LUCO.—Pedro N. Montenegro.

---

Núm. 1320.—Santiago, 14 de Mayo de 1912.—Hoy se decretó lo que sigue.—  
Vistos estos antecedentes,

DECRETO:

1.º Fijase en cuatrocientos mil pesos de 18 d (\$ 400 000) la suma a que se ha hecho referencia en la parte final del inciso c del artículo 1.º del decreto número

1301, espedido por el Ministerio de Hacienda el 11 del actual i por el cual se acepto la propuesta presentada por la casa S. Pearson & Son Ltd para llevar a cabo la ejecucion de las obras marítimas de mejoramiento del puerto de *Valparaiso*.

2.º El presente decreto formará parte integrante de la citada resolucion número 1301, i deberá reducirse a escritura pública, que firmará al Director del Tesoro en representacion del Fisco.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletín de Leyes i Decretos del Gobierno*.—BARROS LUCO.—Pedro N. Montenegro.

Núm. 2049 bis.—Santiago, 1.º de Agosto de 1912.—Hoi se decretó lo que sigue: Vista la nota que precede de la Direccion Fiscal de las obras del puerto de Valparaiso, en la que manifiesta que los señores S. Pearson and Son Ltd, contratistas de dichas obras, han presentado el plano de los terrenos ubicados en Las Salinas que fijan para la estraccion de materiales de piedra i arena para la construccion de esas obras i piden que se les conceda permiso para ocupar la parte de túnel construida en el ramal del ferrocarril llamado de Las Salinas como depósito de explosivos, i ademas el permiso necesario para construir un muelle;

Teniendo presente que los espresados señores están conformes en aumentar la estension de desmonte prevista en el cerro de Bueras para la estraccion de materiales para la formacion de los terraplenes de las malecones de atraque, con lo que se obtiene un mayor ensanche de la parte plana en ese sitio;

Visto lo dispuesto por los artículos 88, 153, 156 i 158 del Pliego de Condiciones de las referidas obras;

Con lo informado sobre el particular por la espresada Direccion Fiscal, que presta su acuerdo a estas peticiones, i lo informado por la Comision de Puertos, i teniendo presente la inspeccion practicada en otros terrenos que se ofrecian para el mismo objeto.

#### DECRETO:

1.º En cumplimiento de la obligacion que el respectivo Pliego de Condiciones impone al Gobierno de entregar los terrenos necesarios para la estraccion de piedra i arena que el contratista fijare para la ejecucion de las obras, se aprueba el acuerdo prestado por la Direccion Fiscal de las obras del puerto, respecto de los sitios ubicados en Las Salinas i designados por los señores Pearson and Son Ltd. para la estraccion de materiales de piedra i arena que necesiten para la ejecucion de las obras en referencia en la estension que han señalado como bastante i en conformidad al plano que han presentado con dicho objeto firmado por ellos i por la Direccion Fiscal.

En consecuencia, procédase a la espropiacion de los terrenos particulares en conformidad al referido artículo 158 del Pliego de Condiciones i, una vez obtenida la

posesion de ellos, hágase entrega a los señores Pearson and Son Ltd., por la Direccion Fiscal de los mismos i tambien de los terrenos fiscales comprendidos en el plano ántes citado.

2.º Permítase aumentar el desmonte previsto en el cerro Bueras, donde está el Depósito de Marineros con el objeto de destinar el material a la formacion de los terraplenes de los malecones de atraque, debiendo hacerse el desmonte con las precauciones que indique la Direccion Fiscal, a fin de dejar plano i a nivel con las calzadas adyacentes el terreno que quede despues de desmontar el cerro, lo que se efectuará dejando los caminos de subida que se estimen necesarios i conforme el Pliego de Condiciones.

3.º Se permite al contratista el uso de la parte construida del túnel que existe en el ramal proyectado a Las Salinas con el objeto de guardar esplosivos, bajo las siguientes condiciones:

El contratista se constituye responsable de la conservacion del túnel i de la reparacion de cualquier desperfecto que pueda ocasionarse en él, i si se llegara a destruir por alguna esplosion, cualquiera que sea la causa, el contratista deberá dejarlo en condiciones de seguridad para el tráfico, todo a su costa:

4.º Se concede al contratista el permiso necesario para construir un muelle en Las Salinas conforme a los planos que deberá someter a la aprobacion del Gobierno, muelle que destinará a su servicio durante la ejecucion de las obras, bajo las siguientes condiciones:

a) El permiso se le concede únicamente por el tiempo que dure la construccion de las obras, i terminadas éstas, el muelle pasará a ser propiedad del Estado, sin compensacion alguna para el contratista.

b) El contratista queda sometido a todas las prescripciones que rijen en la actualidad o que se dicten en lo futuro en lo relativo al servicio del muelle, ya sean ellas de carácter aduanero o de policia marítima.

c) El contratista queda obligado a pagar a su costa el personal de aduana necesario para la vijilancia, a fin de que no se haga por el muelle embarque o desembarque de mercaderías o se hagan contrabandos.

d) El contratista deberá usar el muelle para el embarque i desembarque del material destinado a la construccion de las obras, pero no podrá permitir su uso con otros objetos sin espresa autorizacion del Gobierno.

5.º Las autorizaciones concedidas en los números 2.º i 3.º de este decreto deberán ser confirmadas por los departamentos de Marina e Industria respectivamente.

6.º El presente decreto se reducirá a escritura pública que suscribira el Director Fiscal de las obras en representacion del Fisco i el representante de la Casa Constructora.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.—BARROS LUCCO.—*Samuel Claro Lasterria.*