

Nuestros lectores recordarán que el Senado de la República aprobó un proyecto de ley, que autorizaba al Ejecutivo para invertir hasta la suma de veitiseis millones de pesos en la construcción de un puerto moderno en la bahía de Antofagasta.

La Comisión de Hacienda de la Honorable Cámara de Diputados, no informó este proyecto, estimando, tal vez, que el alza del interés de las sumas que se invertirían en la construcción del puerto vendría a gravar considerablemente las nuevas obras.

La Comisión de Salitre, estudió en la comisión del Sábado, dicha moción, y acordó informarla favorablemente y aún reclamar de la Cámara su inmediato despacho.

Uno de los miembros de la Comisión nos manifestó que la demora en la realización de esas obras en la situación actual era, según la opinión de todos sus colegas, mucho ~~más~~ más injustificada que antes de que se declarara la guerra europea.

El país está obligado, nos dijo la persona a quien nos venimos refiriendo, a tomar apresuradamente todas las medidas tendientes a conseguir para los productores un abaratamiento del salitre puesto a bordo.

Si bien es cierto que las obras costarán tres o cuatro millones ~~más~~ de pesos más por causa de la guerra, detener la construcción del puerto por esta consideración, es postergarla indefinidamente, pues nada indica que el interés del dinero pueda experimentar un descenso.

Las condiciones económicas en que se haría el movimiento de embarque y desembarque, una vez terminadas las obras portuarias, permitirían al Fisco cobrar tarifas que ~~permitirían~~ que logran en pocos años amortizar el capital invertido y que significarán una economía considerable para los salitreros.

En la actualidad, el termino medio que se paga por tonelada de mercadería movilizada en el puerto de Antofagasta, alcanza alrededor de cuatro pesos cincuenta centavos oro de 18 peniques; después de construido el puerto bastaría la aplicación ~~de~~ una tarifa de un peso veintidos centavos para su mantenimiento y para el servicio del empréstito que su construcción originara.

Suponiendo que el valor de las obras aumentara, por causa del conflicto europeo, de la suma que ~~indicamos~~ indicamos en el primer párrafo, a más de treinta millones de pesos, aún así, bastaría con cobrar un peso cuarenta centavos oro de 18 peniques por ~~tonelada~~, el embarque de la tonelada de mercadería, para cubrir el exceso de interés y de amortización, que habrían ocasionado las circunstancias excepcionales por que atravezamos.

Si bien se toma en cuenta que en la actualidad se paga cuatro pesos cincuenta centavos oro de 18 peniques por tonelada, el cobrar un peso cuarenta centavos, significaría para los productores una economía de tres pesos diez centavos por tonelada, las que darían en total una economía para los salitreros, que ascendería a más de seis millones de pesos al año.

Es muy laudable la nueva orientación que la iniciativa de la Cámara ha tomado en estos últimos días, encaminándose resueltamente a los problemas de interés general.

Los representantes del norte tienen un ancho campo de acción para servir a las ricas regiones que representan, aportando su valioso concurso a la protección de la industria salitrera.

El celo manifestado por la Comisión y la presencia en ella de representantes que conocen el norte, son una garantía de que el proyecto del puerto de Antofagasta no dormirá, como tantos otros, en los archivos de la Cámara. El señor Jorge Prieto Echaurren, representante de Antofagasta y activo miembro de la Comisión citada, ~~quien~~ quien tanto ha trabajado en la elaboración de este proyecto, lo impulsará, sin duda, ya que con ello, no solo beneficiará a sus representados sino al país entero