

Chile en la Exposición de Quito

El Comercio interior
de Chile

POR

LUIS GALDAMES

PROFESOR DEL INSTITUTO COMERCIAL DE SANTIAGO



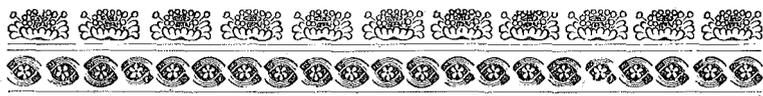
SANTIAGO DE CHILE

SOCIEDAD IMP. Y LIT. "UNIVERSO"

1909



42187



Obsequio de la Prensa a la Biblioteca Nacional 28 de Mayo de 1914

DIRECCION
de
"El Esmeralda"
Diario de la tarde
Quito - Ecuador

SUMARIO



EL COMERCIO INTERIOR DE CHILE

CAPÍTULO I

Pág.

Zonas de producción y de consumo.—Rasgos topográficos de Chile.—Diversas zonas del país, según su clima, aspecto y producciones, con la respectiva división política, la extensión y la población.—*Primera zona:* mineral ó de los desiertos (mapa).—*Segunda zona:* agrícola y mineral ó de los «valles transversales» (mapa).—*Tercera zona:* agrícola ó industrial, sección norte del valle central (mapa).—*Cuarta zona:* agrícola y maderera, sección sur del valle central (mapa).—*Quinta y última zona:* ganadera ó magallánica (mapa). Gráfico de las «zonas comerciales de Chile», según su extensión y población.—La industria pesquera y su importancia en Chile.—Cuadro sinóptico de las «zonas comerciales de Chile»..... 9

CAPÍTULO II

Principales materias de intercambio.—Situación comercial de la zona de los desiertos respecto á las zonas centrales. Los productos minerales de esta zona: su importancia. Exportación y consumo ó reserva nacional. El consumo nacional

del salitre. Producción y comercio del salitre en los últimos ocho años.—La zona magallánica; su importancia y sus relaciones comerciales con el resto del país. — El comercio entre las zonas centrales. Los cultivos agrícolas; intensidad de su producción y del consumo nacional. La exportación. El área cultivada.—La maderería y la ganadería: comparación estadística de la producción y de la importación.—Los productos minerales en todo el país. El cobre; producción y consumo ó beneficio nacional. Comercio del cobre (gráfico). —El carbón de piedra; comparación estadística entre lo que el país consume y lo que produce. — Principales artículos extranjeros del comercio interior..... 27

CAPÍTULO III

Condiciones generales del comercio interior.—El comerciante y la legislación. Las garantías legales del comercio. El crédito comercial. Importancia social del comerciante en Chile.—Las contribuciones.—Los pesos y las medidas.—La moneda. Moneda metálica y papel moneda en circulación. Desvalorización de la moneda de papel; su efecto en el comercio y en la industria.—El cambio internacional y sus oscilaciones desde 1907 (gráfico).—Los precios. Cuadros del precio corriente de algunos artículos desde 1907.—Influencia de las oscilaciones del cambio y del régimen monetario de papel en los consumos y en la tasa de interés del dinero..... 36

CAPÍTULO IV

Vías terrestres de comunicación y de transporte.—Situación del país en otros tiempos en cuanto á sus comunicaciones. Situación actual. Extensión de los caminos y de las vías fluviales de navegación.—Ferrocarriles. Kilometraje de nuestras líneas férreas. Líneas de los particulares y del Estado en explotación á principios de 1908 (gráfico).—Material rodante de los Ferrocarriles del Estado en la «red central», —Tarifas diferenciales.—El servicio de correos y sus diversas secciones y tarifas. Movimiento postal desde 1901 hasta 1908 (gráfico).—Los telégrafos. Tarifas y extensión de sus líneas. El Telégrafo del Estado y su desarrollo en relación con el comercio, desde 1901 hasta 1908 (gráfico).—Los teléfonos. Extensión de este servicio. Observación general..... 45

CAPÍTULO V

Pág.

Movimiento ferroviario. —Importancia de la intensidad del tráfico ferroviario del país para valorizar nuestro comercio interior. — Los <i>ferrocarriles particulares</i> . Datos estadísticos del movimiento de carga y pasajeros en cada una de las líneas (mapas). — Los <i>ferrocarriles del Estado</i> . Sus diversas secciones y su importancia comercial.—Política ferroviaria. —Datos estadísticos del movimiento de carga y pasajeros en los últimos ocho años (mapas). Naturaleza de la carga transportada.—La «red central» y la producción agrícola del país.....	61
---	----

CAPÍTULO VI

Comunicaciones y transportes marítimos. —La extensión de nuestras costas, comparada con el área del territorio. Importancia del tráfico marítimo en nuestro país.—Enumeración de los puertos «mayores» y «menores» de Chile. Sus condiciones de embarque y desembarque.—Incremento de la navegación marítima. Estadística de 1907. Proporción del tráfico, entre la marina mercante nacional y la extranjera.—Movimiento marítimo de los principales puertos de Chile en 1907. — El comercio de cabotaje. Datos estadísticos correspondientes á 1907. Naturaleza de este tráfico. — Empresas de transportes marítimos. La primera compañía de navegación á vapor. Guillermo Wheelwright. Las diversas compañías actuales. Número y tonelaje de sus naves. Los fletes de carga. La marina mercante nacional. La Compañía Sud-Americana de Vapores. Su importancia y su movimiento.—Balance del segundo semestre de 1908. —Impulso que procura dar el Estado á la navegación marítima.—Los astilleros nacionales.....	77
--	----

CAPÍTULO VII

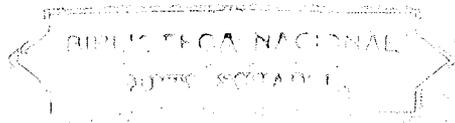
Capitales en circulación. —Los Bancos nacionales y extranjeros. Su naturaleza y su movimiento. — Balance de sus operaciones principales en 1908. — Extensión del crédito. Interés de los depósitos y de los préstamos.—Los Bancos Hipotecarios y su régimen. Importancia de sus operaciones. — Las compañías de Seguro. Su naturaleza y sus giros. Los	
---	--

seguros comerciales. Su desarrollo en 1908. Siniestros pagados. Utilidades. — Las compañías extranjeras; movimiento de valores.—Las sociedades anónimas. Su número y sus capitales. Clasificación. Importancia de sus giros.—El ahorro en Chile. El impulso que le imprime el Estado. Su incremento en los últimos años.—Resumen.....	89
---	----

CAPÍTULO VIII

Enseñanza Comercial. —Origen y principios de esta enseñanza en Chile. Desarrollo que ha alcanzado. Esfuerzos del Estado y de los particulares.—Régimen á que se ajustan los distintos establecimientos del Estado en que se proporciona. Falta de uniformidad. Programas regionales. — El Instituto Comercial de Santiago. Su tendencia y su programa de estudios.—Desarrollo de los diversos cursos.—Su movimiento en los últimos nueve años.—Exito de su enseñanza. Su influencia docente y económica.....	99
---	----





EL COMERCIO INTERIOR DE CHILE



La Prensa

EL COMERCIO INTERIOR DE CHILE

— 13 —
CAPÍTULO I

DIRECCION
de
"La Prensa"
Diario de la tarde
Quito - Ecuador

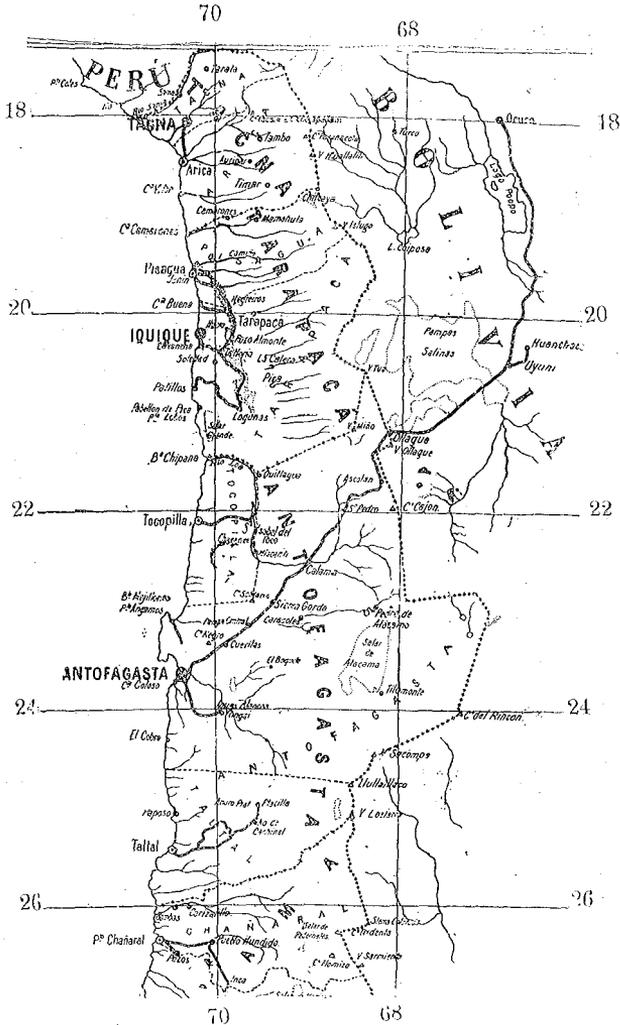
ZONAS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO

El territorio de Chile presenta una configuración especialísima que impone á la actividad comercial de sus habitantes condiciones especiales también. Extendido junto al Océano Pacífico, sobre una latitud próxima á 39 grados (entre el 17° i el 56° S) y recorrido por dos cadenas de montañas—la de los Andes y la de la Costa—que se ramifican en todas direcciones, su ancho es excesivamente escaso (de 100 á 400 kilómetros) y su relieve muy irregular. Sus vías de comunicación y de transporte deben por eso confluir al océano y su capacidad productora, así como la naturaleza de sus productos, sufrir las considerables modificaciones que determinan la composición y la altura del suelo conjuntamente con el clima. Si deseamos, pues, darnos cuenta de cómo y en qué proporciones se verifica el comercio interior de la República, es menester que distingamos antes las zonas de producción y de consumo en que puede dividirse el país.

La PRIMERA ZONA abarca todo el Norte del territorio, entre los paralelos 17 y 27 S., y comprende las provincias de Tacna, Tarapacá, Antofagasta y parte de la de Atacama, hasta el valle

de Copiapó. Su extensión alcanza á 220,000 kilómetros cuadrados y su característica es el desierto, de aridez casi absoluta, interrumpido apenas por unos cuantos angostos valles ó *quebradas*, orientados de la cordillera al mar. Sólo los de Taena tienen cursos de agua mas ó menos constantes; pero que rara vez llegan á la costa. Basta, sin embargo, con su riego para mantener pequeños cultivos de hortalizas, alfalfaes, viñedos y huertas. Las quebradas de mas al sur no conservan otra huella apreciable de su antigua fertilidad que algunos escasos manantiales, últimos restos de corrientes ya extintas. El único rio de esta vasta región, el *Loa*, es en la mayor parte de su curso, salado. En cuanto al clima, lo que mas se hace notar es su sequedad permanente. Las lluvias faltan y la temperatura, que en la costa es moderadamente cálida, tiene en el interior los caracteres de continental, con transiciones extremas y bruscas del día á la noche.

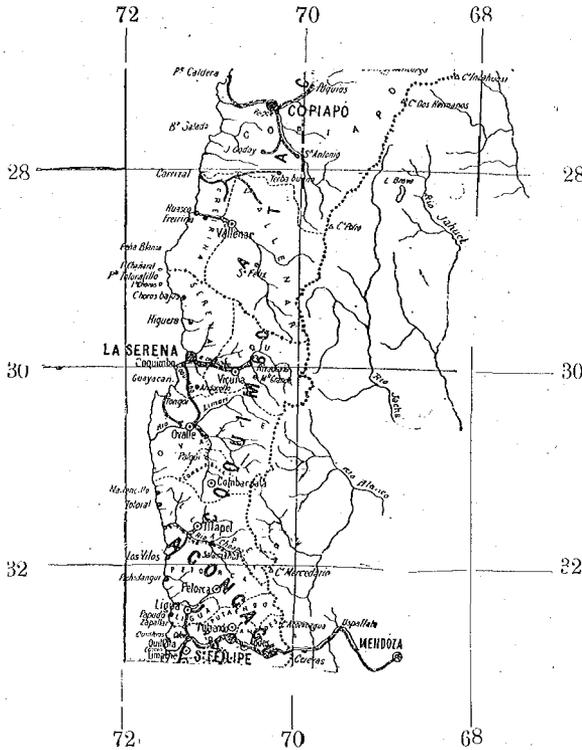
A pesar de tales condiciones geográficas, viven en ese territorio 260,000 personas, vinculadas todas á la extracción y beneficio de las inmensas riquezas minerales que allí representan en conjunto, el salitre, el yodo, el borato, el guano, el cobre, la plata y el azufre. La población se concentra principalmente en la costa, aun cuando casi todas las faenas mineras se hallan en el interior, y ha llegado á formar ciudades relativamente populosas, si se toman en cuenta las dificultades que oponen á la vida la falta de producción vegetal y animal y la escasez de agua potable. Iquique y Antofagasta, las dos metrópolis de esa región, son ciudades y puertos de 40,000 y 32,500 habitantes respectivamente. Y secundan su actividad en el litoral, Arica, Pisagua, Taltal y otras menores. En el interior, Taena tiene avccindadas no ménos de 10,000 personas y las poblaciones de Tarata, Tarapacá y Calama consiguen mantenerse desde hace muchos años en medio del desierto.



CHILE.-Zona mineral

Continúa al Sur la SEGUNDA ZONA, comprendida entre los paralelos 27 y 33 y denominada, por sus caracteres topográficos, región de los *valles transversales*. Es una sucesión de terrenos bajos, interrumpidos por cadenas montañosas que se desprenden de los Andes y regados por ríos de curso permanente, aunque de caudal poco considerable. Estos ríos contribuyen en gran proporción al desarrollo de variados cultivos agrícolas y de una vegetación espontánea que se va haciendo más nutrida cuanto más se aproxima á sus fuentes. Las lluvias empiezan también en el Norte de esta región. En el valle de Copiapó la precipitación es escasa y suelen pasarse cuatro á cinco años sin que se manifieste, pero en los valles de más al Sur aumenta, de tal modo que en el de Aconcagua, que cierra la zona en el grado 33, alcanzan á caer de 20 á 40 centímetros de agua por año. Las temperaturas son, en las proximidades de la costa, de una temperatura casi inalterable, y en el interior, esta uniformidad no sufre modificaciones muy sensibles sino en determinados parajes donde las montañas dificultan el libre curso de los vientos.

Estas favorables condiciones climáticas y la naturaleza aluvial de los terrenos que forman los valles, dan á toda la zona su carácter agrícola. El trigo, la cebada, el maíz, el poroto, la papa, la alfalfa, la vid, el tabaco, el cáñamo, el lino, y árboles frutales como el olivo, el durazno, la higuera y el naranjo, encuentran allí suelo propicio para desarrollarse, aunque no con la extensión que sería de desear. Y por otra parte, los ganados ovino y cabrío, prosperan también con ventaja, junto á las serranías que la lluvia fecunda. Algunas especies animales indígenas que ya van desapareciendo, como la «chinchilla» y la «vicuña», contribuyen á dar fisonomía propia á esta producción ganadera. Pero una gran porción de la riqueza de esa zona se halla fundada sobre la minería. Todas las montañas transversales que dividen los valles y se ramifican por ellos, contienen yacimientos valiosísimos de cobre y en menor proporción de manganeso y plata.



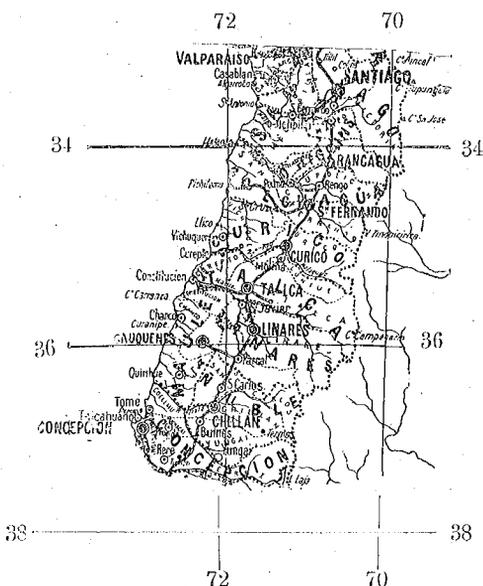
CHILE.—Zona mineral y agrícola

La parte Sur de la provincia de Atacama, las de Coquimbo y Aconcagua y todo el Norte de la provincia de Valparaíso, se extienden en esa región, sobre un área de 100,000 kilómetros cuadrados y con una población de 440,000 habitantes. Al revés de lo que ocurre en la zona de los desiertos, el mayor número de ciudades se agrupa en el interior, á orillas de los ríos y junto á los yacimientos minerales que, antes ó ahora, han proporcionado á sus explotadores más grandes beneficios. Es digno de observar que cada uno de los valles principales dispone de su puerto correspondiente, para dar salida á los productos de su suelo ó de su industria. Así, el de Copiapó, cuya ciudad del mismo nombre fué en otro tiempo un importante centro mineral, cuenta con el puerto de Caldera; el de Huasco, donde se levantan Vallenar y Freirina, con el puerto de Huasco; el de Elqui, donde están Se-

róna, Vicuña y Ovalle, con el puerto de Coquimbo; el de Choa-pa, cuya ciudad es Illapel, con el de los Vilos; y el de Aconcagua, cuyos centros más poblados son San Felipe, Los Andes y Quillota, sale al mar por el puerto de Valparaíso, el principal de la América del Sur en el Oeste, por su movimiento comercial y su población de 163,000 habitantes.

Al Sur de la región descrita se abre el gran *valle central de Chile*, comprendido entre las dos cordilleras antes mencionadas, la de los Andes y la de la Costa. Se prolonga sobre una latitud de cerca de 9 grados, hasta la isla de Chiloé, la cual, aunque separada del continente por un angosto estrecho, se puede incorporar también al valle, pues todos sus caracteres físicos indican que ha debido estar unida al continente en época geológica no muy lejana. El valle central es la región propiamente agrícola é industrial del país; pero, como presenta caracteres bastante distintos en su sección septentrional y en su sección austral, es preferible tratar estas secciones separadamente.

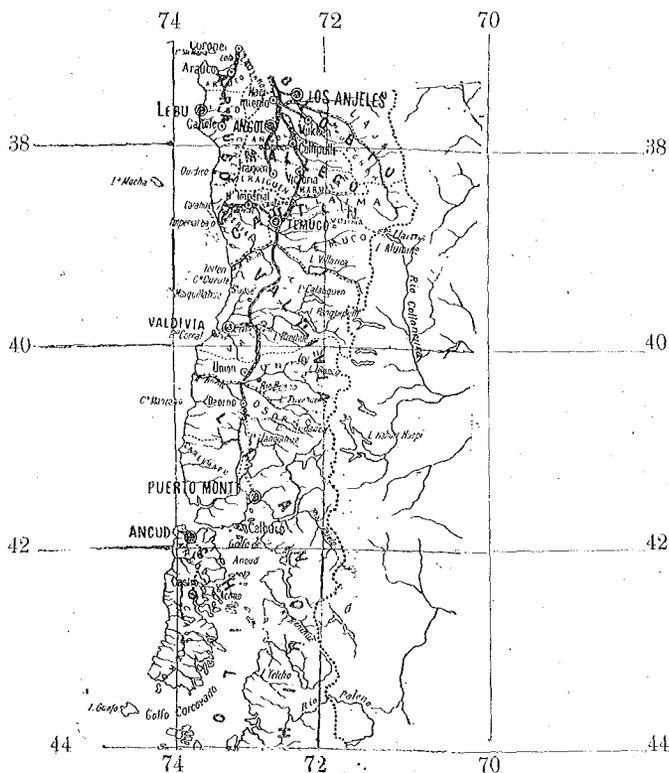
La región septentrional de este gran valle, que podemos considerar como la TERCERA ZONA del territorio chileno, se extiende entre los paralelos 33 y 37 aproximadamente, pues le sirve de límite Sur la línea de los ríos Laja y Bío-Bío. Su área no pasa de 83,000 kilómetros cuadrados; sin embargo, su población llega á 1.760.000 habitantes. Comprende el Sur de la provincia de Valparaíso y las de Santiago, O'Higgins, Colchagua, Curicó, Talca, Linares, Maule, Ñuble, y la mayor parte de la de Concepción. Numerosas ciudades de importancia, tanto en el interior como en la costa, desarrollan una actividad comercial é industrial bastante intensa. Desde luego, el puerto de Valparaíso, intermedio entre esta zona y la anterior, absorbe, no sólo el movimiento económico de la provincia de su nombre y de la de Aconcagua, sino también el de la capital de la República con sus 333,000 habitantes y el de todas las ciudades próximas á ella. Constitución, en la boca del río Maule, y Talcahuano, en la bahía de su nombre, tienen también un tráfico considerable. En el interior, después de Santiago están Rancagua, San Fernando, Curicó, Talca, Linares, Cauquenes, Chillán y Concepción, la tercera ciudad del país con 55,000 habitantes. Todos son centros comerciales é industriales de valiosa representación.



CHILE. - Zona agrícola é industrial

Lo que principalmente caracteriza esta zona es su abundante producción agrícola. Los cereales, en especial el trigo y la cebada; las plantas de chacarería, como el maíz, el poroto, la papa, la lenteja y la arveja; la más importante de las plantas industriales, la vid; las plantas forrajeras, como la alfalfa y el trébol, y todos los árboles frutales de las zonas templadas, prosperan allí en las mejores condiciones, dando origen á las múltiples industrias en que son susceptibles de aprovecharse. El clima favorece excepcionalmente su cultivo. Con estaciones bien demarcadas en el año, con veranos que no son demasiado rigurosos y con inviernos en que una lluvia moderada rara vez escasea, sólo la naturaleza montañosa de la mayor extensión del terreno limita y dificulta en algunas partes las labores de la agricultura. Los ríos, además, son numerosos, y aunque su caudal de agua no sea muy crecido, basta, sin embargo, para suministrar riego á una buena porción del área cultivable. Los ganados de todas calidades hallan, asimismo, un campo adecuado para su propagación, y si en realidad no alcanzan á abastecer el consumo local, ello se debe á que las plantaciones y los sembrados restringen considerablemente el pastoreo.

La CUARTA ZONA comercial del país se extiende al Sur de la anterior, desde el grado 37 y minutos hasta el 44, sobre el mismo valle central, y comprende también, como se dijo, el archipiélago de Chiloé. Su aspecto se caracteriza por la exuberancia de la vegetación primitiva que hasta ahora se conserva allí. Los grandes bosques que adquieren proporciones de verdaderas selvas; las montañas de la costa y del interior, cubiertas de árboles y pastos hasta la gran masa de los Andes, cuyas cimas se ven siempre nevadas; los llanos bajos donde los cultivos prosperan ampliamente, cubriendo en extensas manchas la región del centro y la del litoral; tales son los principales rasgos distintivos del suelo de esa zona. El clima es suave, aunque bastante húmedo. Las lluvias caen en abundancia, particularmente al Sur del grado 39, en las provincias de Valdivia, Llanquihue y Chiloé, que componen el sector territorial más lluvioso de todo el país, con una precipitación atmosférica de 2½ á 3 metros por año.



CHILE.-Zona agrícola y maderera

La riqueza forestal, la agrícola y la ganadera se dan allí la mano. El roble, el ciprés, el alerce y el laurel de los bosques suministran maderas valiosísimas; el trigo, la cebada, la papa y la arveja, aparte de otros cultivos semejantes y de algunos árboles frutales como el manzano, que ha llegado allí á producirse espontáneamente, forman la base de un comercio activísimo, no sólo con el resto del país sino también con el extranjero; y el ganado mayor, conjuntamente con el lanar y el porcino, cubren en grandes cantidades los terrenos que la agricultura no puede aprovechar. Una fuente más de recursos es allí el carbón de piedra, cuyos mantos principales, ricos en lignita, se extienden en la proximidad de la costa de Arauco, al Sur del Bío-Bío.

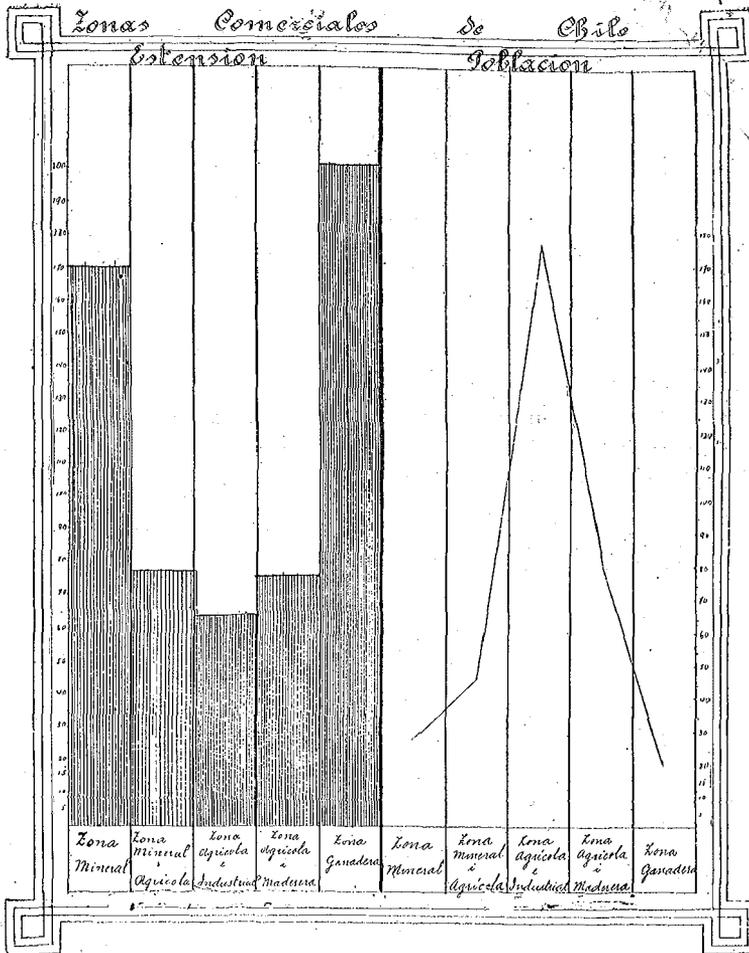
Alcanza á unos 770,000 el número de habitantes que pueblan esa zona, distribuidos en las provincias de Arauco, Bío-Bío, Malleco y Cautín, que constituyen el antiguo territorio de los araucanos, y en las de Valdivia, Llanquihue y Chiloé; en todo, una extensión de 93,000 kilómetros cuadrados. Los centros de comercio é industria establecidos en esas provincias aumentan en importancia rápidamente. La mayor parte de sus productos busca salida al Norte, por los ferrocarriles, y al mar, por Talcahuano, que, debido á esa causa y á la circunstancia de ser el puerto militar de la República, ha logrado reunir una población que se aproxima á los 17,000 habitantes. Los centros carboníferos de Lota y Coronel son, asimismo, puertos de no escaso tráfico; y Valdivia, metrópoli del Sur con cerca de 20,000 habitantes, concentra un movimiento mercantil y una actividad industrial de vastas proporciones. Por sus condiciones de puerto fluvial, á orillas del río de su nombre, en cuyo estuario la rada de Corral (á sólo 18 kms.) le franquea la salida al océano, ha conseguido atraer los productos de toda una región, ya sea para suministrar á sus fábricas la materia prima ó para seguir camino hacia el mar. Más al Sur, y en el fondo del extenso golfo que pone término al valle central, se levanta Puerto Montt, ciudad de considerable importancia también, por su creciente industria derivada de base ganadera. Por último, en la isla grande de Chiloé, Ancud y Castro atraen la producción agrícola de casi todo el archipiélago.

Al Sur de este grupo de islas empieza la QUINTA Y ÚLTIMA ZONA del país, y sigue hasta concluir en el archipiélago de Tierra del Fuego, que con sus ramificaciones, cubre todo el extremo meridio-

nal del continente americano. Ninguna de las otras zonas de la República es más extensa que ésta y ninguna tampoco es menos poblada. Para 260,000 kilómetros cuadrados, no cuenta con más de 18,000 habitantes. En una vasta porción no se la ha ni explorado todavía. Políticamente se la divide en tres secciones: la faja continental, hasta la península de Taitao inclusive (que termina en el grado 47), se anexa á la provincia de Llanquihue; los archipiélagos que siguen al Sur de Chiloé, hasta la misma península nombrada, forman parte de esta provincia; y tanto la faja continental como la insular que continúan al Sur del grado 47, componen el distrito llamado «Territorio de Magallanes». En las dos primeras secciones la población es casi nula. Sólo hay uno que otro centro maderero, en los cuales se agrupan los cortadores de bosques, y en el Territorio de Magallanes, sólo los contornos del estrecho albergan una población más ó menos nutrida. Punta Arenas, en la mitad de este paso marítimo, es la única ciudad de toda esa región. Es también la más austral del mundo y el único puerto franco de Chile. La pueblan unos 12,000 habitantes.

No obstante la escasez de sus pobladores, aquellas comarcas han dado vida y prosperidad extraordinaria á la ganadería lanar, á tal punto que la mitad del total de esta especie en el país se desarrolla en Magallanes. Es su riqueza más importante, circunscrita también, como su población, á los alrededores del estrecho. Algunos lavaderos de oro y algunos mantos carboníferos; el producto de la pesquería, y el beneficio de ciertas especies de animales indígenas, como el huanaco y el avestruz, completan su haber económico.

Nada es más fácil que explicar el relativo abandono de esa inmensa zona. Su orografía y su clima han sido hasta ahora los mayores obstáculos opuestos, no sólo á su población, sino aún á su exploración misma. Las montañas y los valles se suceden en el continente con irregularidad extremada, y los bosques apenas dejan paso al explorador. Las lluvias se prolongan durante varios días sucesivos y las nevadas cubren á veces la cordillera y el llano hasta el mar. La costa, sumamente recortada y montañosa, del tipo de las costas de fiordos, es seguida casi sin interrupción por una multitud de islas de todas dimensiones, donde la naturaleza se ha manifestado sumamente severa, pues la vegetación aprovechable es allí poco menos que nula. Los fuertes vientos, las formidables tempestades de nieve que baten las islas y la costa, completan el cuadro de sus desfavorables condiciones geográficas. Sólo las tierras de los contornos del estrecho hacen excepción al conjunto. Aquí la temperatura es moderadamente fría. Las lluvias, si bien son harto irregulares, pues caen en toda época del año, nada tienen de excesivo, y las mismas nevadas no son muy frecuentes. Por eso es allí donde la población se ha agrupado con preferencia á todo otro paraje. Sin embargo, no sería extraño que las montañas del interior, convenientemente exploradas, y hasta los valles que se guardan entre ellas, diesen á conocer riquezas que hasta ahora ni presumimos.

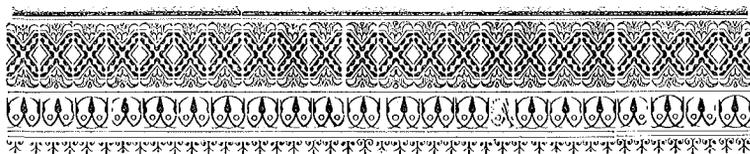


Una fuente más de producción, común á todo el territorio de Chile, porque á todo él es común el océano, se halla en la PESCA. Nuestro mar es riquísimo en peces y mariscos de todas calidades, algunos de los cuales constituyen alimentos escogidos. El robalo, el congrio, la còrvina, la liza y otra multitud de especies diferentes, encuentran mercado en todo el país. La langosta y el bacalao de las islas de Juan Fernández son también de fama nacional. Las sardinas viven en nuestros mares, en cardúmenes incalculables; sin embargo, no son aún objeto de una industria sostenida. Entre los mariscos, el erizo, el choro, la ostra, sobre

todo en los mares del Sur, y el ostión en los del Norte, á los cuales se añaden la jaiva, los camarones, la macha y otros cien más aún. son consumidos en todas las mesas. Y entre los animales marinos, el lobo y la ballena no escasean tampoco, principalmente en las regiones meridionales.

Nuestros ríos mismos, guardan en sus remansos, y nuestros lagos en toda su extensión, cantidades inagotables de peces, que son objeto de una explotación amplia y libre, aunque no organizada, por lo cual parece que no representarían un gran papel en el movimiento económico del país, si bien lo desempeñan en la economía doméstica. Los pejerreyes, las truchas, los bagres, constituyen platos muy gustados y de ninguna manera extraordinarios en todas las ciudades del centro y del Sur.

A pesar de la abundancia de peces, moluscos y animales marinos que dejamos bosquejada, la industria de la pesca es en Chile la más atrasada de todas. Aun no se ha pensado detenidamente en la inmensa riqueza que podría representar su explotación en grande escala. Pero, así y todo, es hoy por hoy, uno de los recursos alimenticios más abundantes y baratos dentro del país.



BIBLIOTECA NACIONAL

CONSEJO NACIONAL

CAPITULO II

PRINCIPALES MATERIAS DE INTERCAMBIO

Distribuidas las zonas del país en la forma que ha podido observarse, no es ya difícil señalar las principales materias que son objeto de intercambio interior, así como darse cuenta de la intensidad de este movimiento mercantil.

La zona desierta de nuestro territorio, es un mercado nacional seguro é invariable, de materias animales, vegetales y objetos manufacturados para el consumo de sus 260,000 habitantes. Hacia allá afluye, por eso, una gran porción de los productos de las zonas de más al Sur, ricas en esa clase de elementos. Puede estimarse en unos 100.000,000 de pesos el valor de las mercaderías de esta especie, consumidas en el año 1907 por las provincias de esa región. La internación verificada por los solos puertos de Iquique y Antofagasta, representa las dos terceras partes de ese tráfico:

La zona, en cambio, devuelve a las regiones del Sur una proporción muy escasa de sus productos minerales, pues la casi totalidad de ellos busca la salida al exterior. Se calcula que en el año 1907, sólo un 12% de su producción fué consumida en el país.

El siguiente cuadro explica este movimiento:

**PRINCIPALES PRODUCTOS DE LA ZONA MINERAL
DE LOS DESIERTOS EN EL AÑO 1907**

EXPORTACIÓN Y CONSUMO NACIONAL

Productos	Producción en kilogramos	Exportación	Consumido ó reservado en el país	Valor total en \$ de 18d
Salitre.....	1,846.035,822	1,656.084,500	189.951,322	230.939,079
Yodo.....	289,826	289,826	.....	4.202,477
Boratos.....	28.374,098	28.292,350	81,748	3.472,374
Sal común.....	18.981,769	.....	18.981,769	949,088
Azufre.....	2.905,101	16,100	2.889,001	406,714
Acido sulfúrico...	1.672,000	56,680	1.615,320	167,200
Guano.....	7.518,165	.....	7.518,165	300,727
Cobre fino.....	15.028,662	6.300,098	8.728,564	10.820,635

La producción mineral que queda dentro del país, afluye principalmente á las provincias centrales. El salitre y el guano, sin embargo, se aprovecha en la misma región desierta, en todos aquellos pequeños valles, en donde el cultivo puede hacerse aunque sea con dificultad, y en uno que otro punto del resto del territorio. Dará una idea más clara de la escasísima extensión que abarca, en el mismo país del salitre, el aprovechamiento de este abono irremplazable, la nómina de los puertos y demás localidades hacia donde fué destinado en 1907.

CONSUMO NACIONAL DE SALITRE EN 1907

Arica	88,182	Kilógramos
Calama	69,368	„
Antofagasta (interior).....	1,978	„
Huasco.....	19,228	„
Coquimbo.....	161,690	„
Freirina.....	27,462	„
Valparaíso.....	724,230	„
Tomé.....	98,684	„
Talcahuano.....	345,900	„

TOTAL..... 1.536,722 Kilógramos

Por lo demás, como se sabe, la riqueza del salitre es privativa de Chile únicamente, y para que pueda tenerse concepto de su influencia en el desarrollo económico del país, indicamos á continuación su movimiento en los últimos ocho años:

COMERCIO DEL SALITRE

De 1901 á 1908

Año	Producción quintales métricos	Exportación quintales métricos	Consumo ó reserva nacional quintales métricos
1901.....	13.288.480	12.920.310	368.170
1902.....	13.493.000	13.331.817	161.183
1903.....	14.852.792	14.432.860	319.932
1904.....	15.590.914	15.001.906	589.008
1905.....	17.546.046	16.503.635	1.042.411
1906.....	18.221.439	17.279.652	941.787
1907.....	18.460.358	16.560.845	1.899.513
1908.....	19.703.742	20.336.122	.....

El otro mercado seguro de las zonas centrales es la región austral o magallánica, si bien una porción considerable de su comercio es absorbida por los mercados argentinos. Según el

“Censo General” de aquel territorio, que fué levantado en 1906, el comercio de cabotaje de Punta Arenas—ya que solo este comercio es posible con el resto de la República—se distribuyó en ese año, según los siguientes valores

Destino de la extracción del cabotaje		Procedencia de la introducción del cabotaje	
Valparaíso	\$ 1.133,407	Valparaíso	\$ 781,709
Talcahuano	159,148	Tomé	203,718
Coronel	31,944	Talcahuano	140,492
Coquimbo	21,437	Valdivia	139,057
Iquique	20,625	Ancud	19,044
Río Aysen (Patagonia)	11,500	Antofagasta	13,065
Antofagasta	10,150	Coronel	9,579
Valdivia	8,220	Lota	9,062
Taltal	6,550	Coquimbo	8,277
Caldera	832	Puerto Montt	7,835
Tocopilla	110	Penco	650
		Corral	617
TOTAL	\$ 1.406,923	TOTAL	\$ 1.333,100

Estas cifras no han variado mucho, proporcionalmente, en el año 1907. Su aumento, eso sí, no ha sido escaso; pues ese movimiento comercial de cabotaje subió aproximadamente en este año á 3.000.000 de pesos, de solo 2.740.000 que era en 1906. Las materias de intercambio no necesitan casi ser detalladas. En el haber de Magallanes entran los animales vivos, la lana, la grasa, el sebo, el jabón, los cueros, las badanas, los jamones, el aceite de ballena, las plumas de avestruz; y en su debe: el trigo, la harina, la avena, la cebada, los frejoles, las papas, las frutas, los vinos, etc.

Tanto esta zona del extremo Sur como la del extremo Norte, tienen, pues, con respecto á las zonas centrales una gran semejanza. La del Norte desarrolla su riqueza mirando siempre hacia el exterior y no depende de las demás zonas sino en cuanto se trata de su abastecimiento; la del Sur, es lo mismo: la exporta-

ción de su inmensa producción de lanas y demás materias derivadas de base animal, y con mercado seguro y favorable en Argentina, Inglaterra, Alemania, Bélgica y Francia, la coloca en situación de estar siempre observando el movimiento de los mercados exteriores. Así, al paso que su comercio de cabotaje no fue en 1907 sino de 3.000,000 de pesos, su exportación contribuyó al movimiento comercial del país con 8.500,000 y su importación con 10.000,000, todo aproximadamente.

Un carácter diverso presentan los giros mercantiles en las otras zonas del país; sus territorios están más estrechamente ligados y tienen una suma crecida de productos similares. La mayor parte de la producción se distribuyó y se consume en ellos mismos, en el abastecimiento de sus numerosas poblaciones y de sus múltiples empresas industriales. No existe una estadística, ni siquiera aproximativa de la producción agrícola dentro de estas zonas; pero la del trigo y la cebada que se formó en 1906, aunque no muy segura y completa, puede dar una idea del movimiento interior del comercio de materias vegetales. Se cosecharon en 1906, según esa estadística, 4.293,498 quintales métricos de trigo y 978,664 de cebada. Pues bien, según la estadística del comercio exterior en ese mismo año, se importaron al país 506 mil 978 quintales métricos de trigo y sólo se exportaron 2,454, lo que manifiesta claramente que nuestra agricultura debió producir 500,000 quintales métricos más para abastecer el consumo nacional. En cuanto á la cebada, la importación fue insignificante comparada con la cifra de la exportación, que alcanzó á 132,872 quintales métricos. Un exceso semejante de producción sobre los consumos locales, hubo ese año en el afrecho, las arvejas, la avena, las lentejas y los frejoles.

Oportuno, sin embargo, es dejar constancia de que en el año siguiente, 1907, la importación de trigo bajó á 101,355 quintales métricos, al paso que la exportación subió á 354,317, y que en 1908 la importación fué casi nula, al paso que la exportación alcanzó á la crecida suma de 1.346,490 quintales métricos. Los demás productos vegetales que figuraban en años anteriores como excediendo á los consumos, han subido también en los últimos años, principalmente en 1908, las cifras de su exportación.

Aun cuando falta el dato estadístico para estimar en qué proporciones ha trascendido este incremento de la producción sobre

el área de terrenos cultivados dentro del país, un cálculo bastante apreciable la hacía subir en 1908 á 1:800.000 hectáreas, distribuídas en esta forma:

Trigo	1,100.000	hectáreas
Cebada	220.000	„
Maís y frejoles	200.000	„
Viñedos	110.000	„
Papas	60.000	„
Arvejas	30.000	„
Lentejas y garbanzos	10.000	„
Cultivos diversos	70.000	„
<hr/>		
Total	1,800.000	hectáreas

No ocurre con las maderas explotadas en los grandes bosques de las provincias del Sur lo mismo que con los citados productos agrícolas. Casi en su totalidad buscan aquéllas los mercados de la región del centro, sobre todo las poblaciones más numerosas; y aún este mismo ramo figura en las casillas de la importación en cantidades no despreciables anualmente.

Con los ganados pasa igual cosa y en mucho mayores proporciones. Según el censo ganadero de 1906, había en ese año dentro del país 746,150 animales equinos, asnales y mulares, y sin embargo, en ese mismo año se internaron como 17,000 más. Bovinos existían 2.674,666, y no obstante se importaron como 50,000; ovinos había 4.598,109 y fueron internados 26,500; la cifra de los cabríos era 476,338 y, sin embargo, se internaron 32,100. Sólo los porcinos, con sus 338,993 cabezas, no tuvieron competencia exterior. Y estas cifras de la importación ganadera, si han sufrido alteraciones en los últimos dos años, ello ha sido en favor de los importadores, pues no han hecho sino aumentar.

Lo mismo pasa también con nuestros productos industriales, derivados de base vegetal ó animal. Aparte de la exportación de lanas, cueros y suelas, charqui y miel de abejas, que sólo considerando estos artículos en conjunto representa una suma apreciable, todo lo demás es poco menos que de exclusivo consumo nacional, y objeto, por consiguiente, del comercio interior. Pero el monto de este intercambio es imposible apreciarlo, faltando como falta una estadística especial al respecto.

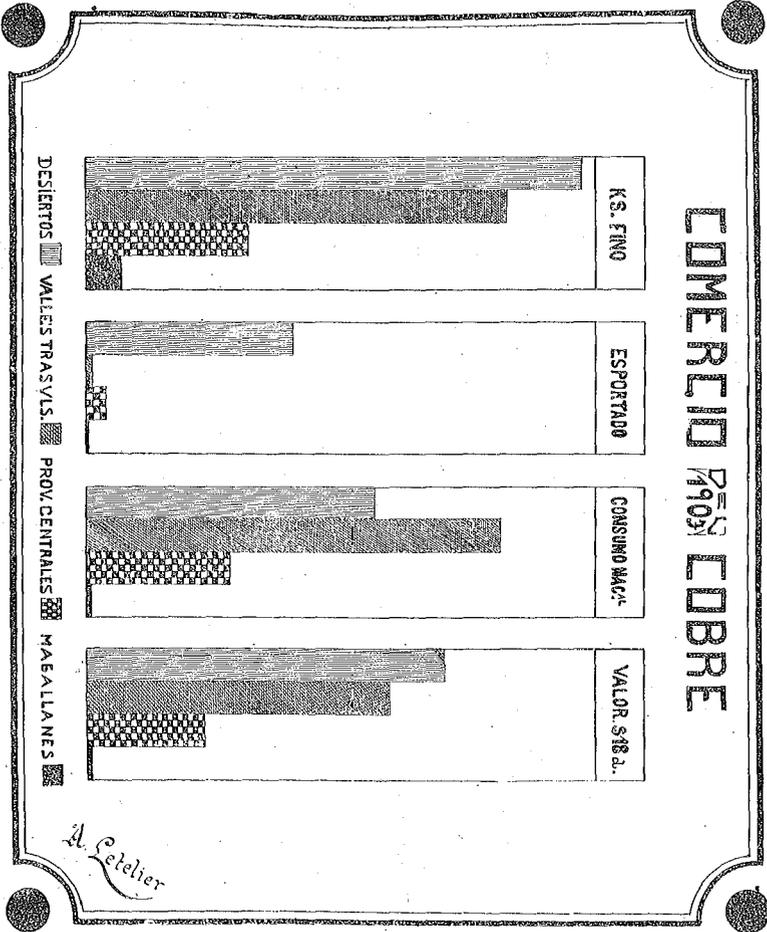
En cuanto á los productos minerales, es curioso observar que las minas de oro y plata se hallan casi exclusivamente en la zona de los valles transversales y cuando más, alcanzan á la latitud de Santiago; en cambio, los lavaderos de oro están distribuidos en todo el país y en los últimos años ha sido Magallanes uno de sus centros más favorecidos. La producción no ha alcanzado, sin embargo, proporciones cuantiosas. La mayor parte del oro es de consumo fiscal para la amonedación; y de la plata, sólo una porción generalmente escasa queda en el país.

La distribución del cobre ofrece una particularidad análoga á la de los minerales de plata. Sus centros más valiosos están en la zona de los desiertos, según ya lo anotamos antes, y en los valles transversales; pero se benefician también minerales hasta la provincia de O'Higgins, y después reaparece la explotación en Magallanes.

El cuadro siguiente, formado según los datos que suministra nuestra Estadística Minera, da noticia de a producción de minerales de cobre y del destino que ella tuvo en 1907.

**MOVIMIENTO DE LOS MINERALES DE COBRE
PRODUCIDOS EN CHILE EN 1907**

ZONAS DE PRODUCCION	Producción kilógramos de fino	Exportado	Beneficiado ó consumido en el país	Valor calculado en \$ 18d
Desiertos.....	15.028,662	6.300,098	8.728,564	10.820,636
Valles trasversales, excluyendo á Aconcagua.....	12.732,567	172,711	12.559,836	9.167,458
Aconcagua, Valpa- raíso, Santiago y O'Higgins.....	4.921,902	600,654	4.321,268	3.543,769
Magallanes.....	160,017	45,229	114,788	115,212
TOTALES.....	32.843,148	7.118,692	25.724.456	23.647,075



El carbón de piedra tiene un consumo casi exclusivamente nacional, y su producción es de todo punto escasa para las necesidades industriales del país. La producción total fue en 1907 de 832,612 toneladas, cuyo valor se estimó en 14.153,404 pesos de 18d. De esas 831,612 toneladas, fueron esportadas 250,005, y el resto lo consumieron los vapores nacionales ó extranjeros y nuestros ferrocarriles y fábricas. En cambio, se importaron, ese mismo año, 1.521,653 toneladas, con un valor de 38.421,738 pesos de 18d.

No obstante sus grandes riquezas de naturaleza mineral, vegetal ó animal, Chile es, relativamente á su población, uno de los países americanos que más compran al extranjero materias y artículos destinados al consumo de sus habitantes. Desde luego, carece de los productos tropicales de universal provecho y sus fábricas de tejidos representan una porción insignificante del comercio total en este ramo; sus fundiciones no elaboran el fierro de sus montañas en proporciones apreciables y, en general, su industria manufacturera está sólo en principios. De ahí las proporciones de su importación, que en 1908 alcanzó á 267.254,169 pesos de 18d., contrabalanceada, eso sí, por una exportación de 319.149,072.

Fuera de las materias que hemos indicado al hablar de nuestro comercio de base agrícola, ganadera y mineral, entran por sumas crecidas, en el comercio interior de procedencia extranjera, las conservas de leche, salmón y sardina; el arroz, el café, el té, la yerba-mate y el tabaco; el aceite de oliva, el azúcar y el oblón; la madera y la resina de pino; el hierro y el acero en todas sus formas; el bronce, el zinc, el plomo, el alquitrán, el cemento y los cristales; el cáñamo y el algodón con sus manufacturas y lo mismo el lino, la lana y la seda. Vienen, en seguida, las pinturas y el papel, y luego los licores finos y los productos de farmacia. Y por cierto que alcanza sumas enormes la internación de maquinarias de toda especie, para las explotaciones industriales con base en la producción nacional, y la de útiles de construcción, de locomoción y de transporte.



CAPÍTULO III

CONDICIONES GENERALES DEL COMERCIO INTERIOR

El comerciante de profesión está sujeto, dentro del país, á una legislación especial que le impone determinadas obligaciones, con el objeto de garantizar la seriedad de sus giros en sus relaciones con el público y con los demás comerciantes. La base de esa legislación es el Código de Comercio, completado y reformado más tarde por diversas leyes particulares. Sus prescripciones no restringen en forma alguna la libertad de acción del individuo dedicado al comercio; antes bien, la aseguran y la garantizan. Eso sí, debe escriturar ciertos actos mercantiles ante notario público y llevar una contabilidad ordenada y metódica. Si trabaja asociado, sus obligaciones naturalmente aumentan; y si su negocio toma la forma de sociedad anónima, la constitución y el giro de la misma están reglamentados por la ley, atendiendo principalmente á la garantía de los accionistas.

La calidad de comerciante puede adquirirla el individuo desde los 17 años, y tanto la mujer casada como la soltera, que ejercen el comercio, son reconocidas también en esa misma categoría.

Una legislación especial sobre marcas de fábrica y sobre privilegios exclusivos garantiza á los industriales las utilidades que les proporcionen sus inventos ó los productos propios de sus fábricas.

Por otra parte, el crédito de los profesionales del comercio se halla bastante desarrollado, tanto en los altos como en los bajos giros, de tal modo que no es raro el caso de individuos que sin dinero efectivo de que disponer, se establecen con negocios ventajosos que casi siempre prosperan, mediante su crédito profesional y nada más.

Esto, y el constante desenvolvimiento de la riqueza nacional sobre la base de un comercio cada vez más vasto y complejo, han elevado la dignidad social del comerciante, no siempre bien considerado en anteriores épocas. La esfera de los negocios se ha ensanchado así en la República, hasta contar entre sus profesionales á hombres de todas condiciones y categorías.

No tiene, por lo demás, el comerciante otro gravamen gubernativo en el ejercicio de sus empresas, que la contribución ó patente que debe pagar al municipio en que se halla instalado, en conformidad á la naturaleza de su negocio y la cuantía de sus giros. Esas patentes son, por lo común, moderadas, salvo el expendio al por menor de bebidas alcohólicas, que es gravado en una forma especial y relativamente onerosa.

Bien entendido que aquí no tomamos en cuenta las contribuciones aduaneras que gravan el comercio exterior y en ningún caso al interior.

En materia de pesos y medidas, hace más de sesenta años que se ha adoptado oficialmente en Chile el sistema métrico decimal; pero, en la práctica, el antiguo sistema español sigue predominando, sobre todo en el pequeño comercio. En lugar del kilogramo, se usa aquí la libra de 46 decágramos; en lugar del metro, la vara de 83 centímetros; en lugar del hécetoliro, se acostumbra la fanega de 97 litros y aun el almud, que es la doceava parte de la fanega; en vez del quintal métrico, el quintal español de 46 kilogramos ó la arroba de $11\frac{1}{2}$ kilos, y para los líquidos la arroba de 35 ó de 40 litros; en vez del área ó la hectárea se mide por cuadra cuadrada, que equivale á 157 áreas.

Las monedas tienen una clasificación más sencilla; por lo menos las que están en uso. Bajo el régimen metálico, que no es el actual, se usaban el cóndor, el doblón y el escudo de oro, con valor de 20, de 10 y de 5 pesos, respectivamente; la moneda divisionaria de plata, de un peso, de cincuenta, de veinte, de diez y de

cinco centavos, y la de cobre, de $2\frac{1}{2}$, de 2, de 1 y de $\frac{1}{2}$ centavos. De esto, hoy por hoy, queda poco. El papel moneda expulsó la moneda de oro que contenía 11,12 de ley en fino. Las monedas de un peso y de cincuenta centavos, que tenían primero 835 milésimas y después 0.700 en fino, se fueron en seguida también, y hasta las de 20, de 10 y de 5 centavos que tenían la misma ley, emigraron en gran proporción. Posteriormente, en 1907, han debido acuñarse monedas de este mismo valor y de cuarenta centavos, con 0,400 de fino, á las cuales ha sido prohibido exportar, lo mismo que las que quedaban de las acuñaciones anteriores.

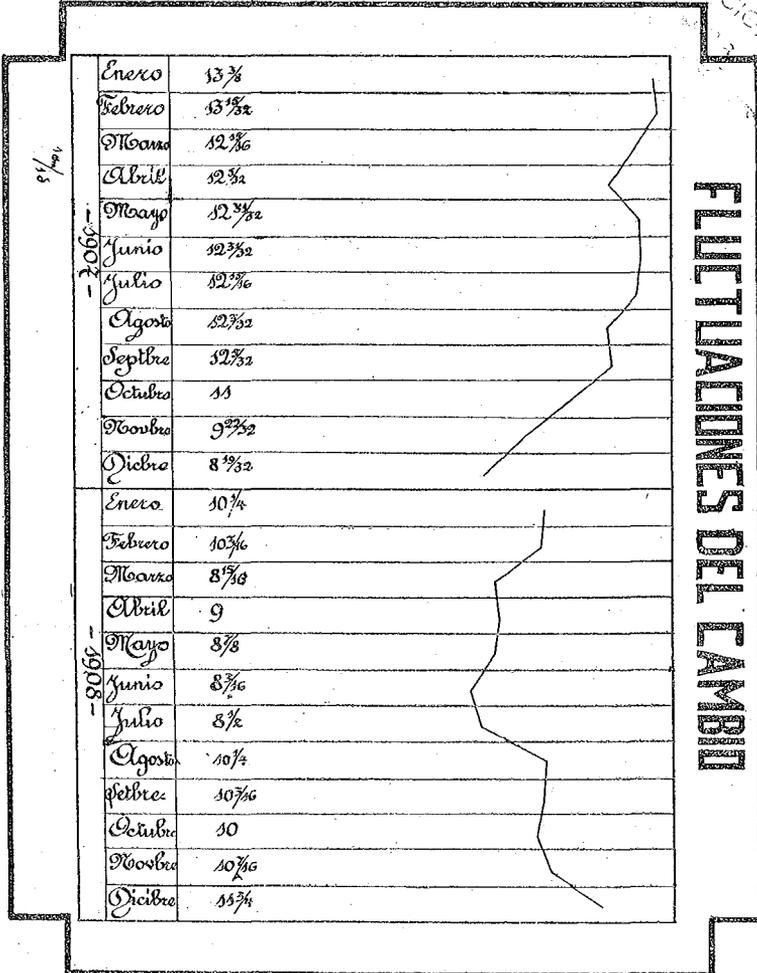
El papel moneda en circulación y emitido por el Estado, con rescate en oro de 18d para 1910, alcanza á 150 millones de pesos, y á medida que las emisiones han ido aumentando, se ha observado una baja persistente del cambio internacional, en medio de fluctuaciones continuas. Las perturbaciones que esta inestabilidad de los valores ha traído al comercio son incalculables, de tal manera que el precio de todos los artículos, tanto nacionales como extranjeros, ha debido estar subordinado á ese género de alternativas. Lo mismo los jornales, los alquileres y el costo de producción de todas las manufacturas del país.

He aquí un cuadro de las fluctuaciones del cambio en los años 1907 y 1908, según su término medio mensual:

MESES	1907	1908
Enero.....	13 $\frac{3}{8}$	10 $\frac{1}{4}$
Febrero.....	13 $\frac{15}{32}$	10 $\frac{3}{16}$
Marzo.....	12 $\frac{15}{16}$	8 $\frac{5}{16}$
Abril.....	12 $\frac{5}{32}$	9
Mayo.....	12 $\frac{31}{32}$	8 $\frac{7}{8}$
Junio.....	12 $\frac{31}{32}$	8 $\frac{3}{16}$
Julio.....	12 $\frac{15}{16}$	8 $\frac{1}{2}$
Agosto.....	12 $\frac{3}{32}$	10 $\frac{1}{4}$
Septiembre.....	12 $\frac{5}{32}$	10 $\frac{3}{16}$
Octubre.....	11	10
Noviembre.....	9 $\frac{22}{32}$	10 $\frac{7}{16}$
Diciembre.....	8 $\frac{19}{32}$	11 $\frac{3}{4}$

En lo que va corrido del presente año, el cambio ha fluctuado

BIBLIOTECA NACIONAL
OFICINA



FLUCTUACIONES DEL CAMBIO

entre 13 y 9 $\frac{1}{4}$, con diferencias considerables de alza y de baja entre una y otra semana. Como se comprende, el comercio interior ha debido seguir estas fluctuaciones en la cotización de sus productos. En cuanto á las materias importadas, las tiendas de venta han tomado la práctica de fijar el valor de las mercaderías en oro de 18 peniques, entregándolas al comprador con el recargo correspondiente, según el cambio del día.

A fin de dar una idea de las variaciones de los precios con relación al cambio, hemos formado los cuadros siguientes, respecto á alguno de los artículos de consumo más general. Nos sirve de base *La Revista Comercial* de Valparaíso, mercado en donde las cotizaciones revisten mayor firmeza.

Precios corrientes de algunos artículos en Valparaíso - Año 1907

ARTÍCULOS	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sept.	Octb.	Nov.	Dic.
Arroz de la India, qq. esp.	8,50	9,50	10,00	9,57	10,00	10,00	10,00	10,50	10,00	10,75	10,00	10,00
Azúcar refinada, @...	6,00	5,80	5,80	5,95	6,15	6,15	6,15	6,10	6,10	6,40	7,20	7,05
Café Guayaquil, qq. esp.	34,00	35,00	37,50	36,00	36,00	34,00	34,00	34,00	36,00	36,00	34,00	34,00
Charqui vacuno, qq. esp.	80,00	80,00	80,00	95,00	100,00	150,00	140,00	95,00	95,00	95,00	90,00	90,00
Trigo candéal, 73,60 kilos.	11,00	9,00	9,50	11,00	11,00	11,00	10,50	10,50	10,50	10,50	11,00	11,00
Harina blanca, qq. esp.	9,50	9,50	9,50	10,00	10,25	10,50	11,00	10,50	10,50	10,75	11,25	11,50
Frejoles caballeros, 92 kilos...	14,00	14,00	15,00	18,00	17,00	17,00	16,00	16,25	16,00	16,00	17,50	17,00

Precios corrientes de algunos artículos en Valparaíso - Año 1908

ARTÍCULOS	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sept.	Octb.	Nov.	Dic.
Arroz de la India, qq. esp.	9,50	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25	9,70	9,70	9,70	9,70	9,70
Azúcar refinada, @...	8,05	8,05	9,45	9,45	9,15	10,15	10,55	9,75	8,75	8,55	7,75	6,55
Café Guayaquil, qq. esp.	34,00	35,00	35,00	35,00	34,00	34,00	32,00	33,00	31,00	30,00	28,00	28,00
Charqui vacuno, qq. esp.	90,00	.....	.....	110,00	140,00	130,00	120,00	125,00	125,00	123,00	140,00	140,00
Trigo candéal, 73,60 kilos.	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	14,00	14,00	14,00	15,00	15,00	16,00	17,00
Harina blanca, qq. esp.	12,00	11,00	11,00	11,00	10,50	11,00	12,00	12,50	12,50	12,25	12,00	12,00
Frejoles caballeros, 92 kilos...	16,00	14,00	14,00	11,00	13,00	16,00	19,00	17,25	16,50	17,00	20,00	19,00

Precios corrientes de algunos artículos en Valparaiso.—Año 1909.

ARTÍCULOS	ENERO	FEBR.	MARZO	ABRIL	MAYO
Arroz de la India. qq. Esp.	9,60	9,70	11,00	11,00	10,25
Azúcar refinada @	5,65	5,25	5,85	6,25	7,05
Café Guayaquil. qq. esp.	30,00	34,00	34,00	36,00	36,00
Charqui vacuno .qq. esp.	140,00	. . . . .	120,00	150,00	160,00
Trigo candeal. 73.60 kls.	13,00	13,00	14,00	15,00	16,00
Harina blanca. qq. esp.	11,00	10 80	11,00	12,50	4,00
Frejoles caballeros. 92 kls.	19,00	19,00	19,00	25,00	29,00

La simple inspección de los cuadros anteriores, prescindiendo de la competencia mercantil, permite apreciar las variaciones de los precios con relación al cambio en el mes correspondiente. Pero estas diferencias de cotización que ahí se observan, se refieren solamente al comercio por mayor, á las compras que se hacen por partidas más ó menos considerables. El consumidor que adquiere esos y los demás artículos necesarios para su sostenimiento, los pagá á precios mucho más subidos. Y la proporción en que estos precios aumentan, es siempre superior á la del alto mercado. Aquí tiene perfecta aplicación una ley económica no bien estudiada todavía. Es la solidaridad entre todos los consumos de un país. Basta que uno aumente en su precio, para que todos los demás sufran también el retrogolpe del recargo, en razón de que el comerciante es á la vez un individuo como otro cualquiera, con sus mismas necesidades, y, por consiguiente, consumidor también, así de los propios artículos que expende como de los que no entran en sus giros.

No ha tenido tampoco el papel moneda entre nosotros, como muchos lo creyeron en un principio, la virtud de provocar un descenso en los intereses de los préstamos bancarios. En este sentido, el capital sigue ejerciendo un predominio casi sin límites; pues sus intereses corrientes rara vez bajan de un 10%

añual; dándose el caso muy frecuente de préstamos usurarios, en que el interés sube hasta un 20%.

Este aspecto de nuestra situación monetaria, que necesariamente tiende a gravar tanto las condiciones del trabajo como el costo de producción en la industria y el precio de las mercaderías en el comercio, no ha motivado, sin embargo hasta ahora, una preocupación especial en el país.



CAPÍTULO IV

VIAS TERRESTRES DE COMUNICACION Y DE TRANSPORTE

No han transcurrido aún sesenta años desde el día en que una locomotora cruzó por primera vez nuestro territorio. Hasta mediados del siglo XIX, no hubo en el país otras vías de comunicación que los caminos carreteros y las sendas labradas por el continuo tráfico en las laderas de las montañas y en las campiñas de pastoreo y de cultivo. Ni hubo tampoco otros medios de transporte terrestre que el carromato de dos ruedas tirado por bueyes y la tropa de mulas con sus costales encima del lomo. Hasta hoy, estos elementos de tráfico se mantienen, prosperan y están lejos de desaparecer; pero, desde aquellos años, las cosas han cambiado mucho.

Los caminos unen todas las zonas centrales del territorio; son, por lo común, amplios, libres y si no muy cuidados, perfectamente traficables. Suman un total de más ó menos 36,000 kilómetros de largo, con un ancho que fluctúa entre 10 y 20 metros. A ellos se añaden más de mil kilómetros de líneas de navegación fluvial, en ríos y lagos del Sur del país, y el transporte por carretas ó mulas está reducido casi completamente á las comunicaciones vecinales. Los ríos son salvados por más de cuatrocientos puentes, por los cuales pueden atravesar toda clase de vehículos.

Sin embargo, mucho mayor importancia han adquirido en

los últimos tiempos los ferrocarriles. Se aproxima ya á 6,000 kilómetros, la extensión de las líneas férreas con que cuenta el país. La mitad, más ó menos, corresponde al Estado y la otra mitad á los particulares. La mayor parte de las líneas particulares se hallan en la zona de los desiertos. Allí la riqueza de los yacimientos minerales ha permitido, impulsado y hecho indispensable su construcción, á fin de transportar desde el mar al desierto los operarios destinados á las faenas, conjuntamente con las herramientas y útiles de la explotación y los víveres del consumo, y de devolver en seguida á la costa las pastas arrancadas á la tierra, para llevarlas á los grandes mercados.

En cambio, el Estado se ha contraído especialmente á dotar de ferrocarriles las zonas centrales, en donde la población se acumula en mucho mayor número y lleva la vida estable de la agricultura.

Al comenzar el año 1908, última fecha á que alcanzan las estadísticas publicadas, había en Chile 5,342 kilómetros de líneas férreas en explotación, que se distribuían así:

Ferrocarriles particulares	2,868 Kms.
„ del Estado.....	2,474 „
	<hr/>
Total en explotación.....	5,342 Kms.

Estaban en construcción 1,533 kilómetros, distribuidos de esta manera:.....

Particulares.....	417 Kms.
Del Estado	934 „
	<hr/>
Total en construcción.....	1,351 Kms.

Había, además, en estudio líneas por una extensión total calculada en 1,030 kilómetros.

En el transcurso del mismo año 1908, se dictó la ley que autoriza al Ejecutivo para llevar á término el ferrocarril longitudinal, con la construcción de todas las secciones que faltan para que el riel una á Tacna con Puerto Montt, marcando una línea de 3,394 kilómetros de los cuales hay ya en explotación 1,947. De consiguiente, esa ley ha importado decidir la construcción de 1,447 kilómetros más. En ellos se está ya trabajando.

Los ferrocarriles particulares en actual explotación, con su kilometraje respectivo, son los siguientes:

1.	De Arica á Tacna.....	63	Kms.
2.	„ Pisagua á Lagunas y ramales.....	560	„
3.	„ Junín á Carolina y ramales.....	90	„
4.	„ Caleta Buena á Agua Santa y ramales..	103	„
5.	„ Granjas á Cerro Gordo y ramal.....	36	„
6.	„ Tocopilla á El Toco y ramales.....	112	„
7.	„ Antofagasta á Bolivia y ramales.....	667	„
8.	„ Coloso á Aguas Blancas y ramales....	153	„
9.	„ Taltal á Cachinal y ramales.....	272	„
10.	„ Caldera á Algarrobo.....	39	„
11.	„ Caldera á Puquios y San Antonio, pa- sando por Copiapó.....	278	„
12.	„ Carrizal Bajo á Cerro Blanco y ramales	186	„
13.	„ Los Andes al Portillo (Sección chile- na del Trasandino).....	70	„
14.	„ Santiago á Pirque.....	22	„
15.	„ Santiago á San Bernardo (eléctrico)..	15	„
16.	„ Concepción á Lirquen (pasando por Penco).....	17	„
17.	„ Concepción á Curanilahue y ramales..	103	„
18.	„ Concepción á Talcahuano (eléctrico).	14	„
19.	„ Trasandino por Antuco, con empalme en Monte Aguila (Sección entregada al tráfico).....	73	„
20.	„ Punta Arenas al mineral de Loreto..	9	„
	Total.....	2,882	Kms.

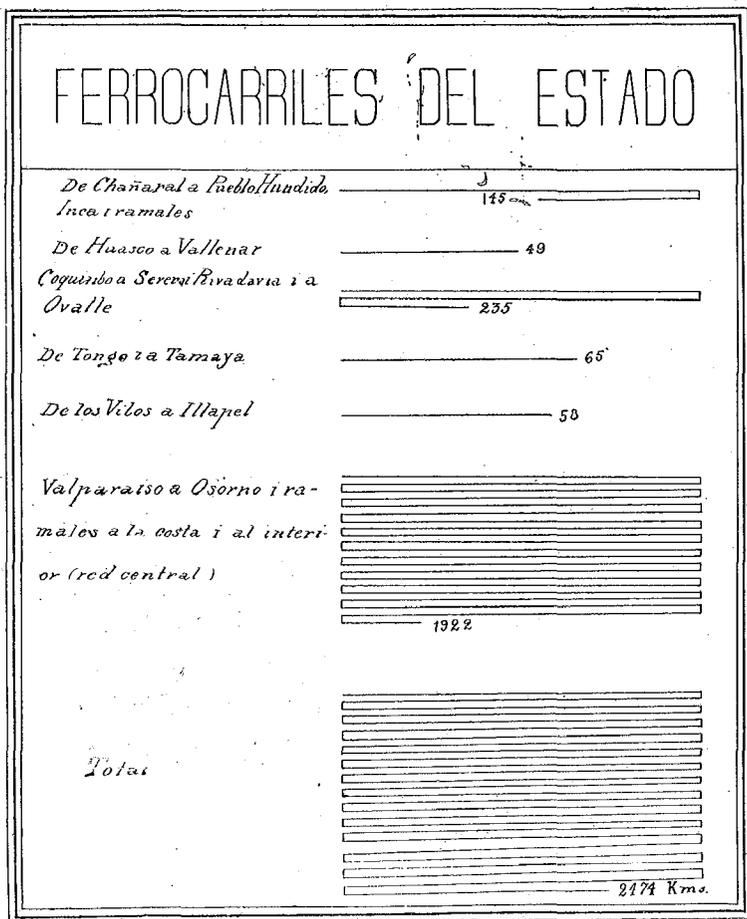
Estas veinte líneas férreas particulares tienen servicio de carga y pasajeros y se rigen por tarifas especiales adecuadas á la zona que sirven. Entre ellas está el primer ferrocarril que ha habido en Chile, en toda la América del Sur y aun en todo el hemisferio austral: el de Caldera á Copiapó, inaugurado en 1851 y extendido ahora mucho más al interior del valle.

Las líneas férreas del Estado, si bien tan extensas como las particulares, son mucho ménos numerosas, porque constituyen,

en su mayor parte, un conjunto más homogéneo y continuo.
Eran á principios de 1908:

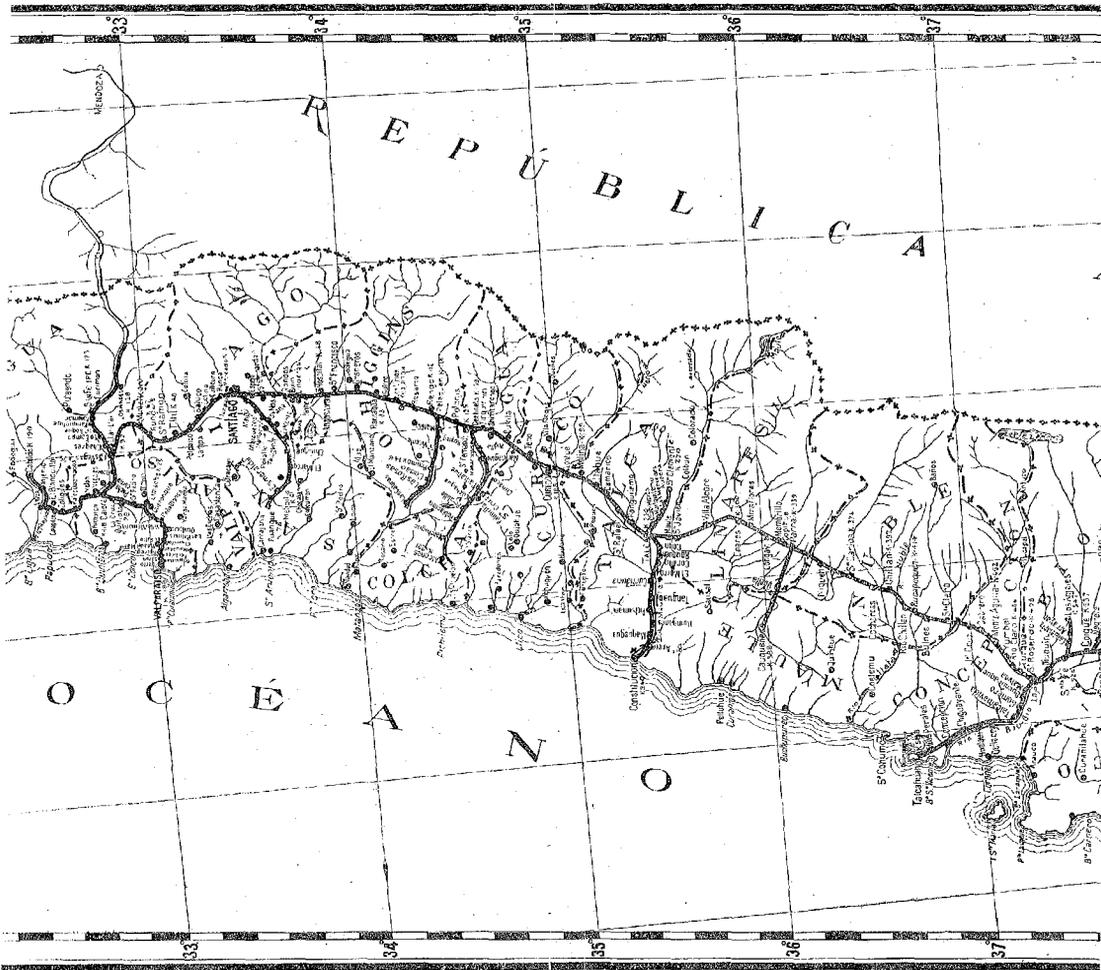
1. De Chañaral á Pueblo Hundido, Inca y ramales	145 Kms.
2. „ Huasco á Vallenar.....	49 „
3. „ Coquimbo á Serena y Rivadavia y á Ovalle.	235 „
4. „ Tongoy á Tamaya.....	65 „
5. „ Los Vilos á Illapel.....	58 „
6. „ Valparaíso á Osornó y ramales á la costa y al interior (red central).....	1,922 „
<hr/>	
Total.....	2,474 Kms.

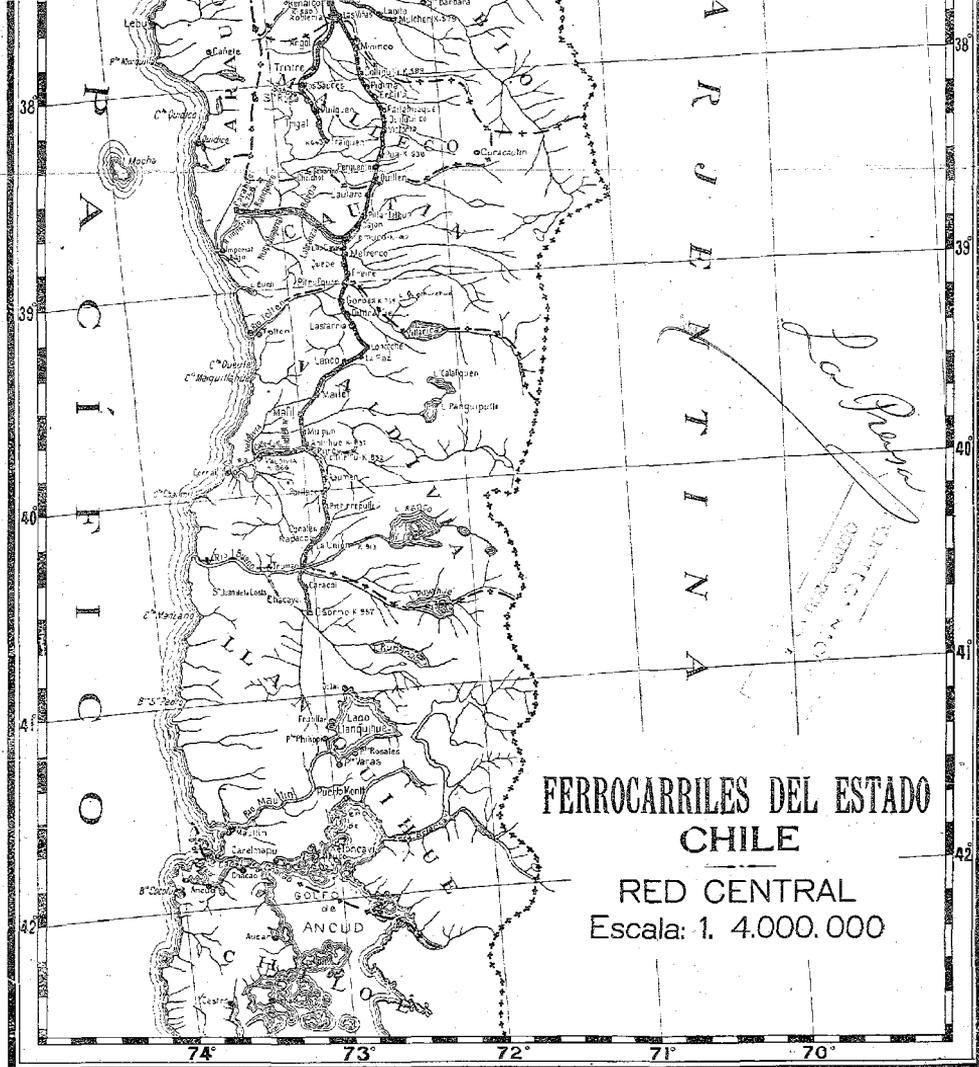
A estas líneas hay que añadir por lo menos 250 kilómetros más que, en el trascurso del año 1908 y en lo que va corrido del presente, se han entregado al tráfico en distintos ramales en construcción.



La línea de Valparaíso á Osorno que, naturalmente, es la de mayor movimiento, está dividida para su administración en cuatro secciones:

1.^a De Valparaíso á Santiago; 2.^a De Santiago á Talca; 3.^a De Talca á Victoria; 4.^a De Victoria á Osorno. A cada sección se le anexan los ramales correspondientes. Para la movilización de la carga y de los pasajeros se destinan actualmente al servicio en esa vía unas 500 locomotoras, y otros tantos coches de pasajeros. El número de carros de carga es superior á 7,000 con un





desplazamiento de unas 120,000 toneladas. De ellos un 10 % son particulares.

Se observa un contraste curioso en la explotación de los Ferrocarriles del Estado, comparada con la de los particulares. Al par que todos estos dejan utilidad á sus empresarios, los del Estado dejan anualmente una fuerte pérdida, que en cada uno de los últimos dos años, 1907 y 1908, ha subido á 20 millones de pesos. Todos los expedientes de que se ha echado mano para equilibrar siquiera los gastos con las entradas han resultado infructuosos. Debe tenerse presente, sin embargo, que las tarifas son relativamente bajas, que gran parte de los gastos de la empresa se pagan en oro, mientras los pasajeros y la carga pagan en billetes, cuyo valor efectivo depende del cambio, y que el Estado ve en este servicio, antes que un negocio, un medio de incrementar la producción del país, correspondiente á sus funciones de representante de los intereses públicos.

Son de aplicación casi reciente las *tarifas diferenciales* para la movilización de los pasajeros y el transporte de la carga y equipajes. Su base principal es la distancia del recorrido. El primer kilómetro cuesta proporcionalmente más caro que el segundo, éste más que el tercero y así sucesivamente. Este sistema se ha introducido con el preferente objeto de estimular los transportes de carga á larga distancia, de modo que las vinculaciones comerciales puedan hacerse más estrechas entre las zonas del país que, á pesar de su alejamiento recíproco, el ferrocarril une y activa. Indudablemente que, fuera de la distancia, las tarifas toman en consideración el peso, el volúmen y la naturaleza de la carga, según una clasificación ordenada.

En lo que respecta á correos, el Estado es el único encargado de la movilización de la correspondencia y para este objeto usa todos los medios de transporte de que se dispone en el país, desde el ferrocarril y el vapor hasta el caballo, de modo que no hay una sola población, por pequeña que sea, que esté postalmente aislada. El correo nacional se encarga también de la movilización de encomiendas y recibe órdenes de pago de una á otra localidad en favor de los particulares, mediante la consignación del dinero correspondiente en la oficina remitora. Es

el servicio de giros postales. Tiene, además, un servicio internacional que abarca, no sólo la correspondencia, sino también encomiendas y giros.

Las tarifas son moderadas; una carta puede circular por todo el país mediante un porte de sólo 5 centavos y por todo un departamento mediante el porte de 2 centavos. Si, para mayor seguridad, se la quiere certificar, de tal modo que la oficina remitora se haga responsable de que llegará á su destinatario y si no la devolverá al remitente, el costo es de 15 centavos. Bien entendido que tales franqueos sólo rigen hasta cierto peso, que es de 20 gramos; más allá la tarifa sufre un recargo proporcional al aumento de peso. En cuanto á las encomiendas, su costo mínimo es de 50 centavos y aumenta también si pasan del peso reglamentario.

Las tarjetas postales y los avisos impresos circulan con un franqueo insignificante. Los giros pagan el 1% de comisión sobre los valores remitidos. Una particularidad de nuestro régimen postal es la circulación libre de porte por sus oficinas, de todos los diarios y periódicos que se editan en el país.

El número de oficinas distribuidas en nuestro territorio era, el 31 de Diciembre de 1908, de 899, de las cuales 112 tenían todos los servicios en el interior y 16 de ellas con el extranjero; las demás eran sólo oficinas postales. Había también 74 oficinas ambulantes en los ferrocarriles.

El movimiento de correos ha ido aumentando en los últimos años de una manera rápida, y en algunos servicios, verdaderamente extraordinaria, lo que da una idea de la actividad industrial y comercial del país.

El cuadro siguiente explica este movimiento durante los últimos ocho años:

MOVIMIENTO DE CORREOS DE 1901 A 1908

Servicios principales

AÑOS	Oficinas postales	Piezas de correspondencia ordinaria	Correspondencia certificada	Impresos	Muestras comerciales	Encomiendas	Valores emitidos por giros
1901	789	16.021,960	184,075	20.350,830	27,609	410,459	9.840,144
1902	811	17.248,630	209,705	20.283,130	30,305	463,823	10.715,046
1903	824	19.247,974	312,128	28.883,494	44,134	523,658	11.697,628
1904	829	22.020,437	421,285	29.656,661	123,908	556,468	12.351,847
1905	854	23.591,235	395,637	33.936,275	36,951	622,550	14.000,727
1906	863	34.272,678	426,572	35.022,181	6,875	674,691	15.911,822
1907	894	40.510,516	432,304	35.930,749	26,087	720,801	19.193,003
1908	899	40.442,903	912,167	42.366,046	23,409	798,104	22.944,167

MOVIMIENTO DE CORREOS

1901	Correo ordinario	16 071 060
	Correo certificado	114 075
	Impresos	20 350 350
	Muestras comers	27 609
	Encamiondas	419 459
Valores de Juros		9 140 142
1902	Correo ordinario	17 248 630
	Correo certificado	2 09 705
	Impresos	20 283 130
	Muestras comers	30 355
	Encamiondas	463 223
Valores de Juros		14 795 046
1903	Correo ordinario	19 247 974
	Correo certificado	312 128
	Impresos	28 813 494
	Muestras comers	44 134
	Encamiondas	523 618
Valores de Juros		11 697 628
1904	Correo ordinario	22 022 433
	Correo certificado	424 285
	Impresos	29 656 661
	Muestras comers	123 901
	Encamiondas	556 468
Valores de Juros		12 551 247
1905	Correo ordinario	23 591 235
	Correo certificado	395 637
	Impresos	33 936 275
	Muestras comers	36 951
	Encamiondas	622 530
Valores de Juros		14 000 727
1906	Correo ordinario	34 272 678
	Correo certificado	426 572
	Impresos	35 022 181
	Muestras comers	6 878
	Encamiondas	674 691
Valores de Juros		12 911 222
1907	Correo ordinario	44 510 516
	Correo certificado	432 304
	Impresos	35 430 749
	Muestras comers	26 081
	Encamiondas	720 201
Valores de Juros		19 195 003
1908	Correo ordinario	46 442 903
	Correo certificado	912 167
	Impresos	42 366 046
	Muestras comers	25 409
	Encamiondas	798 104
Valores de Juros		22 944 167

Unidad: 1000000

Edición

Los telégrafos han tenido un incremento análogo en su actividad. Sin contar con las líneas de los Ferrocarriles del Estado, que sirven al tráfico de la misma empresa, ni con la de los ferrocarriles particulares del Norte, que prestan también sus servicios al público, hay en la zona central del territorio cinco empresas de gran movimiento, que ponen en comunicación constante a todas las ciudades de la República. Ellas son:

El Telégrafo del Estado.

El Telégrafo Americano

El Telégrafo Comercial

El Cable Central

El Cable West Coast

La primera de estas líneas cubre con sus hilos todo el territorio, desde Sama al Norte de Taena, donde se conecta con las líneas peruanas, hasta Quellón, al Sur de Chiloé. Sólo Punta Arenas queda fuera de esta red telegráfica; pero una línea que la une con puerto Gallegos, en territorio de la Argentina, la pone en comunicación con nuestro país, á través del telégrafo de esa República.

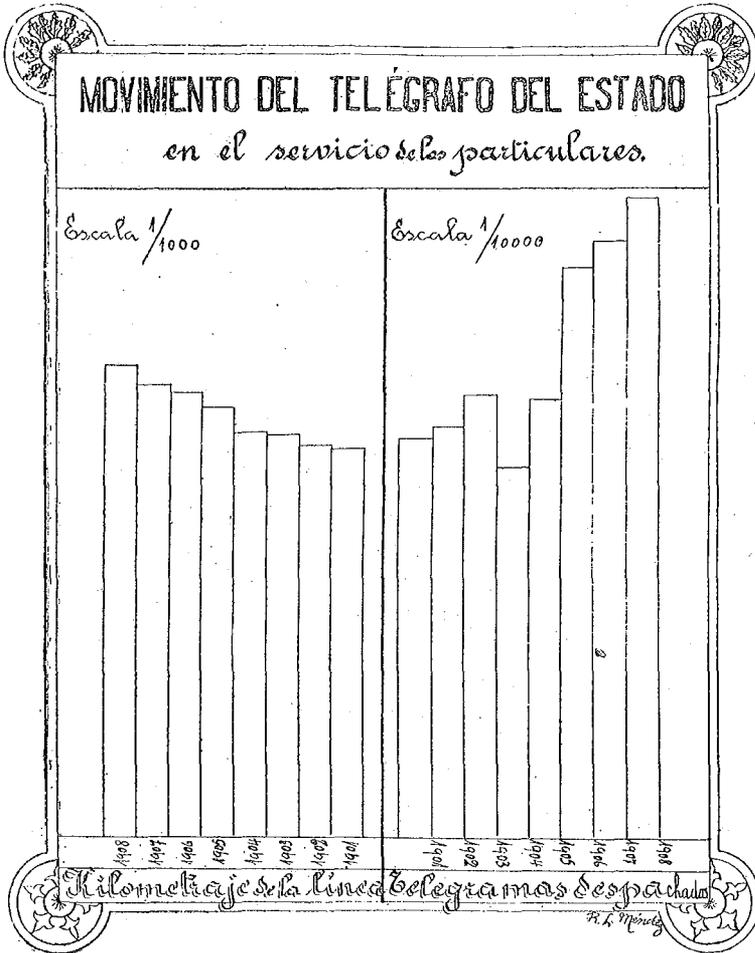
La extensión de las líneas telegráficas del Estado era, el 31 de Diciembre de 1908, de 14,520 kilómetros, algunas de ellas con tres, con cuatro y hasta con siete hilos, y estaban servidas por 343 oficinas. Su movimiento se divide en dos clases: el de los particulares, que es pagado, y el de la administración pública, que no se paga, aunque se cotiza y se carga al debe del Gobierno.

La tarifa para los particulares es de 30 centavos por despacho que no exceda de 10 palabras y no vaya más allá de la provincia de Atacama. Si se excede de ese número de palabras, por cada una de éstas se cobra 3 centavos, y si es dirigido á alguna oficina al Norte de Atacama, el despacho, hasta 10 palabras, vale 40 centavos y 4 centavos cada una de exceso. La prensa goza de una rebaja de 50%, siempre que sus despachos pasen del límite fijado.

El creciente movimiento de estas líneas, durante los últimos ocho años, á pesar de la competencia de las empresas particulares y del recargo de despachos administrativos, lo demuestra el siguiente cuadro de su servicio público:

MOVIMIENTO DEL TELEGRAFO DEL ESTADO EN EL SERVICIO
DE LOS PARTICULARES

AÑOS	Kilometraje de las líneas	Número de oficinas	Telegramas despachados	Palabras transmitidas	Valor de la transmisión	Promedio de palabras por telegramas	Importe medio de cada telegrama
1901	12,054	264	1.231,254	16.974,413	581,004.12	13.78	0.471
1902	12,081	269	1.275,500	17.952,151	592,519.89	14.07	0.464
1903	12,475	287	1.362,655	19.760,906	652,940.45	14.50	0.479
1904	12,579	301	1.143,856	20.449,370	646,762.07	17.87	0.565
1905	13,299	313	1.354,809	22.305,026	783,271.75	16.53	0.587
1906	13,792	329	1.766,493	29.826,277	1.133,537.74	16.88	0.630
1907	13,991	339	1.845,500	36.758,332	1.199,596.12	19.91	0.647
1908	14,520	343	1.975,738	33.021,744	1.184,528.62	16.71	0.599



El Telégrafo Americano tiene extendidas sus líneas desde Valparaíso á Santiago, y al Sur, hasta Valdivia, con cuarenta y tres oficinas, distribuidas en las principales poblaciones. El kilómetro de estas líneas, así como su movimiento, es más ó menos equivalente al del Telégrafo Comercial, que extiende sus hilos desde Valparaíso á Los Andes, y desde Valparaíso á Santiago, y al Sur, hasta Temuco. Cuenta esta última empresa con cincuenta y tres oficinas en un largo de más ó menos 1,000 kilómetros de

vía, con dos, tres, hasta cinco hilos. En 1908 movilizó despachos que le representaron cerca de 300,000 pesos de entrada.

Las tarifas de estos dos telégrafos son las mismas del Estado, sólo que ofrecen al público un servicio más, el de los *giros telegráficos*, mediante el cual, previo el depósito en una oficina, se remite orden inmediata de pago á otra, en favor del destinatario del giro. El Telégrafo Comercial movilizó de este modo, en 1908, más de 900,000 pesos, y no fué inferior la suma movilizada por el Telégrafo Americano. La comisión es de 2% sobre los valores remitidos.

Los cables Central y West Coast hacen el servicio telegráfico al extranjero hasta Estados Unidos y Europa; pero también tienen en el interior oficinas para transmisiones telegráficas entre algunas ciudades del país. Así, el Cable Central cuenta en el Norte con oficinas en Iquique y Antofagasta, pero su servicio es caro: 9 centavos oro de 50d, por palabra, lo que al tipo corriente de nuestros cambios viene á ser más ó menos 40 centavos; pero para el servicio entre sus dos oficinas principales, que son las de Valparaíso y Santiago, así como respecto de las otras dos de que dispone en Quillota y Los Andes, cobra según la misma tarifa que los demás telégrafos. Su movimiento, sin embargo, lo mismo que el del Cable West Coast, tiene dentro del país proporciones relativamente escasas. Su especialidad es la transmisión al extranjero.

El servicio de teléfonos se halla también bastante desarrollado: hay varias empresas particulares que explotan este medio de comunicación; pero ninguna ha adquirido tanto desarrollo como la «Chili Telephone Company», comunmente llamada entre nosotros «teléfono inglés». Sus hilos telefónicos recorren 24,000 kilómetros, distribuidos en cinco secciones, cuatro de las cuales converjen á Santiago y Valparaíso, y una está separada de estas ciudades.

Las secciones son las siguientes:

De Santiago á Talca
De „ á Valparaíso
De „ á San Felipe y Los Andes
De Valparaíso á San Felipe y Los Andes
De Chillán á Concepción.

El número de suscriptores que disfrutaban de este servicio era, á principios del año en curso, de 8,151, lo que más ó menos da uno por cada tres kilómetros de hilos.

Una observación de carácter general conviene tener en cuenta antes de concluir la materia desarrollada en este capítulo: el incremento constante de nuestros medios de comunicación y de transporte se debe principalmente, si no á la iniciativa, como en muchos casos, por lo menos al sistemático y sostenido impulso del Estado, el cual ha cumplido con esta función social sin que sus hombres dirigentes hayan hecho cuestión de tales ó cuales doctrinas económicas, inspirados sólo en las necesidades del país.



CAPÍTULO V

MOVIMIENTO FERROVIARIO

Los ferrocarriles del país, ya particulares ó fiscales, concentran la mayor parte del movimiento del comercio interior. Por eso, la noción que podamos formarnos de la capacidad y de la intensidad de su tráfico, nos permitirá apreciar, en sus lineamientos generales, la potencia económica desarrollada por la República en los últimos tiempos. Conocidas, como nos son ya, las líneas matrices que cruzan el territorio en todas direcciones, nos limitaremos á detallar su movimiento de pasajeros y de transporte, á fin de estimar hasta qué punto nuestros ferrocarriles satisfacen las necesidades económicas que están llamados á servir.

Tomaremos primero en consideración los

FERROCARRILES PARTICULARES

Los datos que vamos á suministrar respecto de ellos son, como podrá verse, bastante sumarios; pero es casi todo lo que le ha sido posible reunir al ingeniero don Santiago Marín Vicuña, empleado superior de este servicio en la Dirección de Obras Públicas, que ha publicado recientemente un extenso estudio sobre los ferrocarriles chilenos, en la obra «Chile en 1908», del cual copiamos las cifras que van en seguida:

1.^a Ferrocarril de Arica á Tacna.—Año de 1907.

Pasajeros movilizados.....	33,357
Toneladas de carga transportada.....	22,439

Comparadas estas cifras con las del año 1905, se observa un aumento en favor del año 1907: para los pasajeros, de 14,117 y para la carga, de 8,646 toneladas.

La mayor cantidad de la carga, un 70%, corresponde á la internación de Arica á Tacna, consistente en harina, carbón, arroz, vinos, azúcar, papas, frejoles, etc., y el resto, un 30%, á la extracción de Tacna á Arica, que consiste en azufre, sal y algodón, principalmente.

Desde Arica arranca ya otra línea en dirección á Bolivia, la cual llegará hasta La Paz. Se la ejecuta por cuenta del Gobierno de Chile y será un ferrocarril fiscal é internacional antes de cuatro años.

2.^a Ferrocarril de Pisagua á Lagunas, Iquique y ramales.—Año 1907.

Pasajeros movilizados.....	430,844
Toneladas de carga transportada.....	1.060,311

Este movimiento representa un exceso sobre el de 1904 equivalente á 29,589 pasajeros y á 142,037 toneladas de carga.

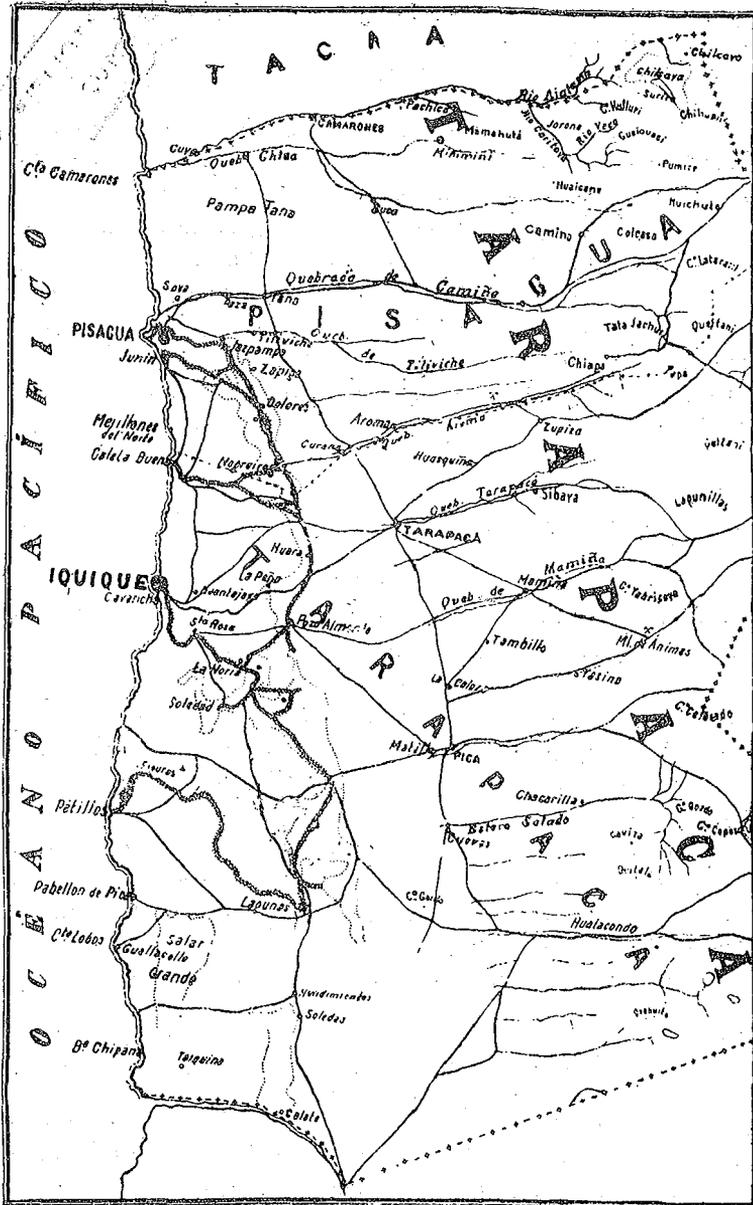
Es una línea férrea exclusivamente salitrera y cuyo desarrollo está sujeto al movimiento de esta industria, de modo que su prosperidad creciente en los últimos años, ha impuesto un incremento proporcional, no sólo en la extensión de las líneas férreas encargadas de servirla, sino también en la capacidad y la intensidad de su tráfico.

3.^a Ferrocarril de Junín á Carolina.—Año 1906.

Pasajeros movilizados.....	10,000
Toneladas de carga transportada.....	348,182

Comparado este tráfico con el de 1896, resulta que, en el espacio de diez años, esa línea ha decuplicado la movilización de pasajeros, y triplicado su movimiento de carga.

4.^a Ferrocarril de Caleta Buena á Agua Santa y ramales.—El último dato que se ha podido obtener sobre esta línea, exclusi-



FERROCARRILES DE TARAPACÁ

vamente salitrera, se refiere á 1904, año en que el número de pasajeros fué de 4,441, y el de las toneladas de carga, de 292,932, de las cuales 68,834 correspondieron á la internación por Caleta Buena, de carbón, cebada, pasto, harina y toda clase de víveres, y el resto, 224,598, á la extracción de salitre.

5.^a *Ferrocarril de Granjas á Cerro Gordo*.—No hay datos acerca de su movimiento, porque es una línea dedicada exclusivamente al tráfico de una compañía minera del último de los puntos mencionados. Carece por consiguiente, del servicio público que tienen las anteriores.

6.^a *Ferrocarril de Tocopilla á El Toco*.—Esta línea salitrera, al revés de las otras, presenta un caso raro de descenso en su tráfico desde 1905 á 1907, lo que proviene únicamente de la menor intensidad que en el correspondiente período, ha tenido la explotación del salitre. Este descenso lo demuestran los siguientes datos:

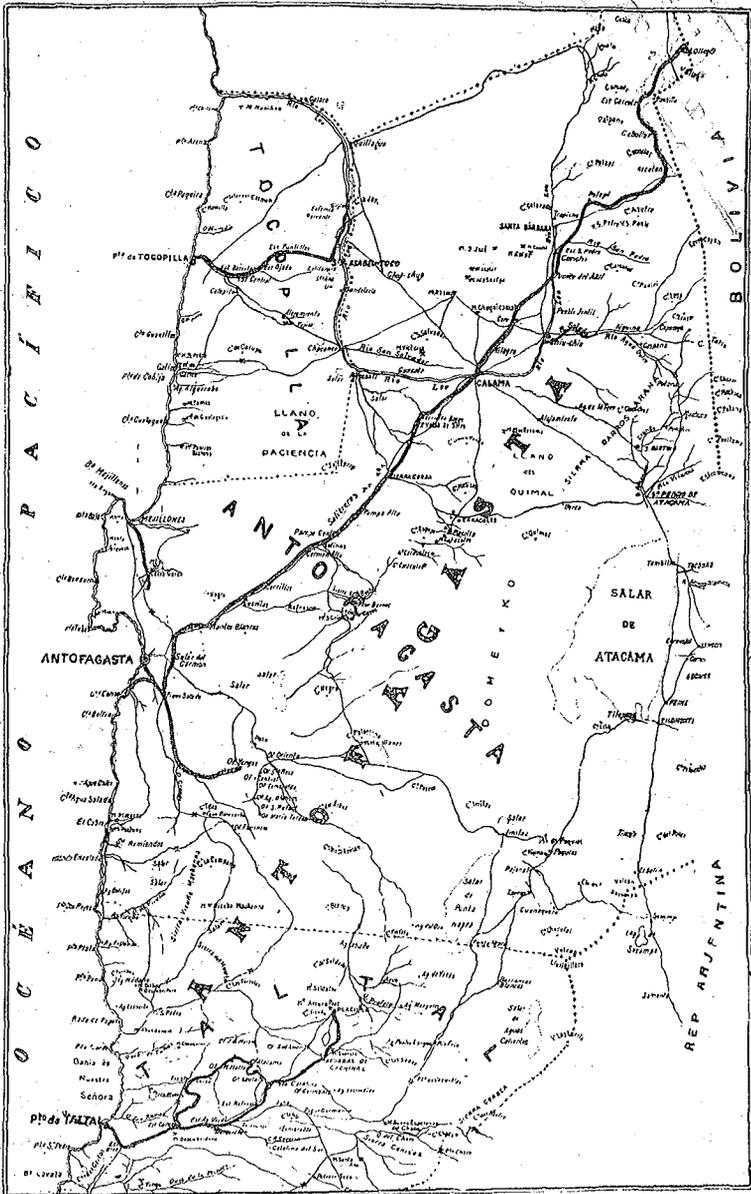
	Año 1905	Año 1907
Pasajeros movilizados	46,183	31,417
Toneladas de carga transportada	323,242	276,117

7.^a *Ferrocarril de Antofagasta á Oruro (en Bolivia), y ramales*.—Es hoy por hoy esta línea la única de carácter internacional, completa y en activo servicio con que cuenta Chile. Es también la más antigua, después de la de Arica á Tacna, y la de mayor movimiento, en la región desierta del Norte del país. Su primera sección al interior empezó á construirse en 1873, y desde entonces se siguió trabajando en ella, á pesar de las dificultades que sobrevinieron muy pronto entre los gobiernos de Chile y de Bolivia, pues la compañía constructora era chilena y la misma que se había formado para explotar los riquísimos minerales de plata de Caracoles.

Después de que esa región pasó á poder de Chile, á título de reivindicación y de ocupación militar, se prosiguieron los trabajos hacia la frontera boliviana, á fin de dar salida al Pacífico á los ricos minerales de Huanchaca en el departamento boliviano de Potosí. Posteriormente vino la explotación del salitre en distintas secciones del interior, del borato en Ascotán, del cobre en

Collahuasi, y el ferrocarril tomó aun mayor importancia, con sus ramificaciones á los centros mineros. Como hemos dicho antes, la extensión de su línea en la parte chilena, con las ramificaciones que del tronco principal se desprenden, alcanza á 667 kilómetros, y darán una idea del desarrollo enorme de su tráfico, las siguientes cifras:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1895	47,790	368,731
1896	49,099	386,658
1907	224,758	714,028



FERROCARRILES DE ANTOFAGASTA

El aumento tan considerable que se observa en el año 1907, con respecto á los años anteriores, se debe principalmente á que por esta línea se hace gran parte del comercio de tránsito de Bolivia al Pacífico.

8.^a *Ferrocarril de Coloso á Aguas Blancas*.—Línea exclusivamente salitrera, que comenzó á explotarse á fines de 1902, y que en los cinco años transcurridos entre 1903 y 1907 ha aumentado en proporciones sumamente crecidas su tráfico. En 1903 movilizó 6,310 pasajeros y 63,734 toneladas de carga, y en 1907, el número de pasajeros era de 115,623 y el de la carga de 308,211 toneladas.

9.^a *Ferrocarril de Taltal á Cachinal*.—Su movimiento en 1907 fué el siguiente:

Pasajeros movilizados.....	54,508
Toneladas de carga transportada.....	318,203

Es éste el último de los ferrocarriles comunmente denominados *salitreros*, que cruzan la vasta pampa de nuestros desiertos. El inmenso tráfico de estas líneas, la actividad extraordinaria que las cifras anteriores nos manifiestan, su movimiento siempre creciente, constituyen una valiosa lección objetiva de cuánto puede el esfuerzo del hombre en su lucha contra los elementos naturales, por arrancar al suelo sus riquezas, aun en medio de los páramos más desolados.

10. *Ferrocarril de Caldera á Algarrobo*.—Es una línea corta, exclusivamente mineral y de explotación casi reciente, sobre la cual no existen datos estadísticos concretos.

11. *Ferrocarril de Caldera á Copiapó, con numerosas ramificaciones en el interior*.—A pesar de que esta vía férrea, la más antigua del país, fué construida en un principio con el objeto principal de servir á las explotaciones minerales de Chañarillo, Tierra Amarilla y otras, su tráfico no ha decaído en la misma proporción que la riqueza mineral del valle. Ha sufrido, sin embargo, alternativas considerables de año en año. El siguiente cuadro las demuestra:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1902	81,783	96,553
1903	84,930	88,200
1904	82,260	87,916
1905	69,437	111,756
1906	59,184	68,295
1907	94,376	84,445

12. *Ferrocarril de Carrizal Bajo á Cerro Blanco y ramales.*—El movimiento habido en esta línea en 1905, fué relativamente escaso y su desarrollo está por completo vinculado á las alternativas minerales de la región que sirve. Alcanzó en ese año á 5,549 pasajeros y á 31,716 toneladas de carga.

13. *Ferrocarril de Santiago á Pirque.*—Es una corta vía de sólo 22 kilómetros que, sin embargo, tiene una gran importancia económica en el abastecimiento de la capital, como se deja ver por su movimiento, que en 1905 fué de 166,826 pasajeros y de 42,653 toneladas de carga.

14. *Ferrocarril de los Andes al Portillo*, (sección chilena del ferrocarril á la Argentina, llamado «Transandino Clark»).—Esta línea será la primera que una á Chile con la Argentina, á través de la cordillera de los Andes. Los trabajos por parte de Chile se empezaron hace veinte años, si bien desde mucho antes se habían hecho los estudios y formado los proyectos, mediante la empeñosa iniciativa de los industriales chilenos, hermanos Juan y Mateo Clark. Para unirlo con la línea argentina, sólo falta terminar el túnel de la Cumbre, que tendrá tres kilómetros de largo, á una altura de 3,200 metros sobre el nivel del mar. A causa del trayecto que debe hacerse por tierra en la montaña, para aprovechar las líneas chilena y argentina, su movimiento no es todavía muy activo. En 1907 solo movilizó 10,271 pasajeros y 28,548 toneladas de carga.

15. *Ferrocarril Eléctrico de Santiago á San Bernardo.*—Esta corta vía, que podríamos llamar suplementaria, pues los Ferrocarriles del Estado hacen un rápido y frecuente tráfico entre la capital y la ciudad de San Bernardo, sólo ha empezado sus operaciones de movilización en el segundo semestre de 1908, y su importancia comercial es nula, desde el punto de vista del tráfico de carga.

16. *Ferrocarril de Concepción á Penco y Lirquén.*—Esta línea pone en comunicación á la ciudad metrópoli del Sur con esos dos puertos de la bahía de Talcahuano, aliviando no escasamente la línea del Estado entre este último puerto y Concepción, sobre todo en lo que respecta al movimiento de pasajeros. El dato más reciente que se ha podido conseguir sobre su tráfico, se

refiere á 1903, año en el cual el movimiento de pasajeros alcanzó á 87,625 y el de carga á 24,419 toneladas.

17. *Ferrocarril de Concepción á Curanilahue.*—Esta vía sirve los intereses del rico distrito del carbón de piedra, en el fondo de la bahía de Arauco y en el interior. Su movimiento es sumamente intenso. En 1907 movilizó 231,413 pasajeros y 370 mil 227 toneladas de carga.

18. *Ferrocarril Eléctrico de Concepción á Talcahuano.*—Este tercer ferrocarril particular, salido de Concepción, se ha empezado á explotar sólo recientemente, y como el de Santiago á San Bernardo, tiene un carácter suplementario también, ya que la línea del Estado entre esas mismas dos ciudades,—cuya dirección paralela sigue el eléctrico,—absorbe casi todo el movimiento de carga.

19. *Ferrocarril Transandino por Antuco.*—La sección chilena de esta vía internacional, actualmente en construcción, arranca de la estación de Monte Aguila en la provincia de Concepción, y se dirige al Oriente, hacia la cordillera. La sección entregada al tráfico, lo mismo que la del otro transandino, ha tenido, hasta ahora, escaso movimiento, debido á las dificultades que presenta la travesía de la cordillera por tierra. Desde el 1.º de Julio de 1906 hasta el 30 de Junio de 1907, sólo movilizó 10,026 pasajeros y 6,942 toneladas de carga.

20. *Ferrocarril de Punta Arenas á la Mina Loreto.*—Esta pequeña vía de nueve kilómetros de largo sólo tiene una importancia minera, como que está destinada á la extracción del carbón de piedra que se explota en ese mineral.

La locomotora, por lo demás, no deja oír sus silbidos en otra parte más austral del mundo.

La reseña anterior, tan completa como sucinta, permite apreciar en todas sus proporciones el valor que representa la iniciativa individual en el desarrollo de nuestras comunicaciones ferroviarias y, por consiguiente, en la potencia económica del país. Pero, como se sabe, esto no es sino una parte de la obra. El Estado ha hecho lo demás.

A fin de dar una idea tan clara y breve como sea posible del movimiento que tienen en la actualidad los

FERROCARRILES DEL ESTADO,

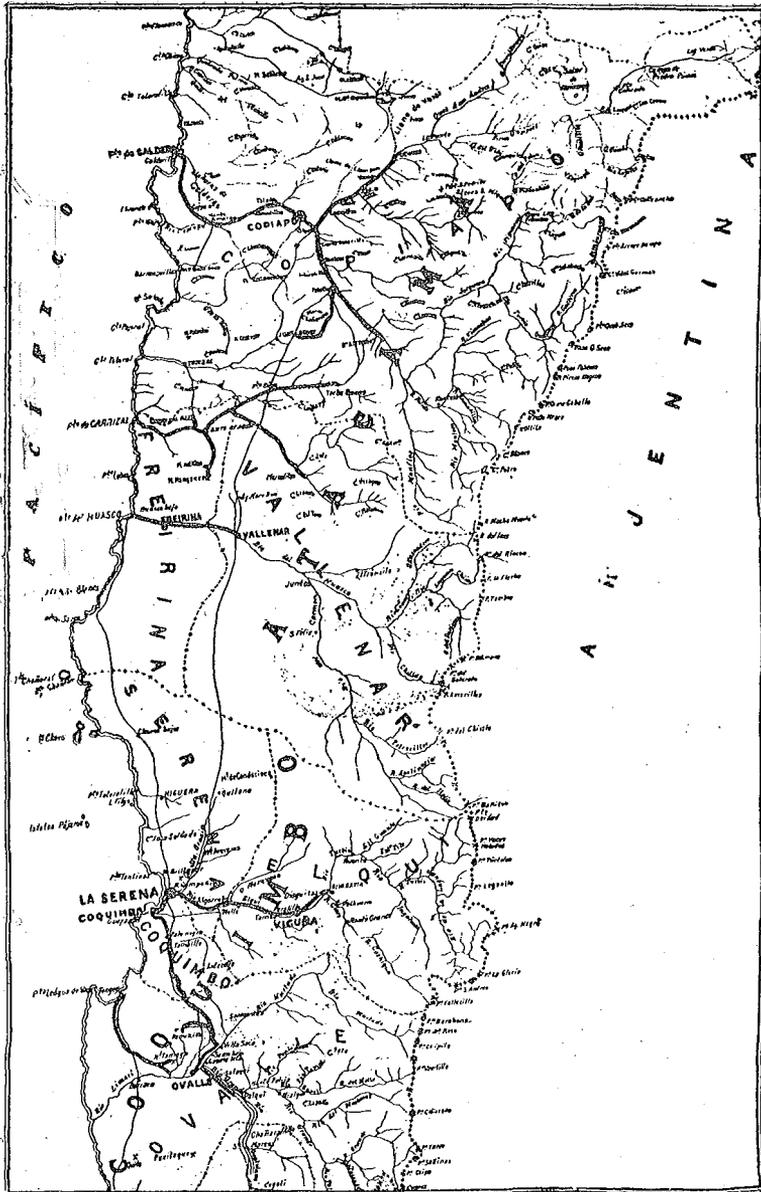
vamos á formar con ellos, sólo dos grupos: *Los Ferrocarriles del Norte*, que comprenden las líneas de Chañaral, Huasco, Coquimbo, Tongoy y Los Vilos, y la *Red Central*, desde Valparaíso hasta Osorno.

El primer grupo ferroviario lo componen esas cinco líneas aisladas que acabamos de mencionar y cuyo kilometraje ya hemos dado, las cuales tienen administración y tráfico independiente, si bien, dentro de un espacio de tiempo no muy largo, pasarán antes que ninguna otra, á formar parte ó á constituir simples ramales del ferrocarril longitudinal en ejecución.

La más septentrional de esas líneas es la de *Chañaral á Pueblo Hundido* y ramales. De red particular que era en un principio, la adquirió con posterioridad el Estado, nó porque fuera un buen negocio, sino precisamente porque era un negocio malo. Sus empresarios no cubrían los gastos y lo iban á abandonar. Entonces los locatarios de aquella comarca, comprendiendo lo que significaba para ellos la pérdida de esta comunicación ferroviaria, consiguieron que el Gobierno la tomara á su cargo. Su movimiento en los siete años transcurridos de 1901 á 1907 ha sido el siguiente:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1901	16,001	32,828
1902	14,984	35,409
1903	16,670	44,619
1904	13,753	44,501
1905	16,437	49,639
1906	25,290	48,830
1907	24,385	73,676

Como distritos minerales los del interior, la naturaleza de esta carga ha sido siempre la misma: extracción de pastas metálicas é internación de productos vegetales y animales y de mercaderías de toda especie, para el abastecimiento de las poblaciones.



FERROCARRILES DE ATACAMA Y COQUIMBO

COMERCIO

6

Sigue al Sur el *ferrocarril de Huasco á Vallenar* y empieza con esta línea un tráfico ya un tanto diferente del de las líneas de más al Norte. El valle á que esa vía da movimiento, tiene una producción agrícola interesante y rica; por eso conserva hasta ahora cierta importancia como mercado abastecedor de consumos, principalmente para las provincias septentrionales del país. No obstante, el tráfico se ha mantenido allí casi estacionario y con tendencia á descender. He aquí el cuadro correspondiente:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1901	34,138	30,863
1902	49,713	30,663
1903	48,715	30,846
1904	37,762	30,622
1905	38,758	40,621
1906	37,181	.....
1907	.....	28,232

Los *Ferrocarriles de Coquimbo* representan un extenso kilometraje (235 kilómetros) y un movimiento de no escasa importancia, como que ponen en comunicación con el mar una zona riquísima en productos animales, vegetales y minerales. Desde 1901 su tráfico ha ido en constante aumento, según lo deja ver el cuadro que sigue á continuación:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1901	302,436	109,073
1902	327,549	113,052
1903	362,405	110,084
1904	418,694	118,846
1905	423,423	115,671
1906	461,459	114,073
1907	506,885	137,788

Merece llamar la atención el hecho de que en 1907 se movilizaran en este valle, por medio de los ferrocarriles, productos propios de su suelo, en cantidades harto considerables, lo que da una idea de su riqueza. Así, por Coquimbo buscaron salida 2,585 cabezas de ganado, la mayor parte de las [cuales correspondían á las especies ovina y cabría. Se movilizaron también 29,740 quintales métricos de cebada; 12,776 de frejoles; 82,228 de frutas y legumbres, verdes y secas; 70,892 de harina de trigo; 78,715 de papas y camotes; 103,188 de alfalfa, trébol y paja seca; y 14,363 de trigo. Por otra parte, fueron también movilizadas 225,233 quintales métricos de minerales de cobre, oro y plata, aparte de otra multitud de especies más, de diverso género.

De los ferrocarriles aislados de más al Sur, esto es, el de Tongoy y el de los Vilos, no se tienen datos estadísticos apreciables en cuanto á su tráfico.

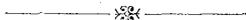
Llegamos ahora á la *Red Central* de los Ferrocarriles del Estado, con una extensión actual de mas de 2,000 kilómetros de vía y ramificada en numerosos desvíos al interior y á la costa. Empieza la línea en Valparaíso, se dirige primero al Este y luego al Norte; en la estación de Calera desprende un ramal hasta Cabi do, que deberá seguir hacia Petorca y Ligua. En su nuevo rumbo al Oriente, envía desde Llai-Llai un nuevo ramal hasta los Andes, el cual se combina en su tráfico con el trasandino. De Llai-Llai sigue al Sur, hasta Santiago. Desde aquí sale un ramal á Melipilla, que se prolonga en la actualidad hasta San Antonio, puerto por el cual será descargado Valparaíso de una gran porción de su tráfico con Santiago. Del trayecto entre Melipilla y San Antonio, está entregada ya á la explotación la mayor parte de la vía. Más al Sur, la línea corta por el centro el valle longitudinal y desprende hacia el Occidente dos nuevos ramales: el de Pelequen á Peumo, y el de San Fernando á Alcones, cuya prolongación hasta el puerto de Pichilemu se está, desde hace tiempo, construyendo. Vienen, en seguida, los ramales de Talca al puerto de Constitución y de Parral á Cauquenes. Se llega luego á Monte Aguila, desde donde arranca el transandino por Antuco, y más tarde á San Rosendo, en la confluencia de los ríos Laja y Bío-Bío, punto desde donde se desprende el ramal á Concepción y Talcahuano. De San Rosendo la línea continúa al Sur, enviando, por el Oriente, ramales hacia Los Angeles y

Mulchén; por el Suroeste hacia Traiguén, y por el Poniente, hacia Nueva Imperial. El último de los ramales por el Sur es el de Antilhue á Valdivia. Y por fin siguiendo siempre el centro del valle central, la línea llega hasta Osorno, y desde ahí sigue en construcción, ya bastante avanzada, hasta Puerto Montt, en el término del valle central.

La importancia de esta larga vía puede apreciarse por las cifras siguientes:

AÑOS	PASAJEROS MOVILIZADOS	TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA
1901	6.844,266	2.427,733
1902	6.920,075	2.588,436
1903	7.291,175	2.606.106
1904	7.334,045	2.610,883
1905	8.295,582	2.668,300
1906	9.518,278	2.743,710
1907	10.961,997	3.436,502
1908	10.997,555	3.972,272

No queremos entrar á hacer el detalle de la naturaleza del tráfico de carga. Eso nos llevaría demasiado lejos y un tanto aparte de nuestro propósito. Bástenos con recordar que la producción agrícola, maderera, animal, industrial y aun minera del largo valle que este ferrocarril recorre, queda, en su mayor parte, dentro del país, para abastecer los consumos locales. Las vías férreas, en tal caso, no tienen más que encauzar é impulsar el movimiento de intercambio, haciéndolo cada vez más intenso y provechoso.





CAPÍTULO VI

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS

El mar ha sido siempre en Chile el camino más amplio, más libre y más traficado por el comercio. A él debe la República, en gran parte, su unidad política y su desarrollo económico; y á él, por añadidura, debe también sus más preciadas glorias militares, que en no pequeña porción han contribuido al robustecimiento del espíritu nacional y á la pujanza viril de la raza.

Basta, por lo demás, observar un mapa cualquiera de nuestro país, para formarse concepto de cuánto lo ha beneficiado en este sentido la naturaleza. Un kilómetro de costa, por cada 168 de superficie, á que alcanza aproximadamente la proporción de la línea de nuestro litoral, respecto al área del territorio, es una cifra que bien pocos Estados pueden ostentar.

Los puertos son, por esa causa, sumamente numerosos y, fuera de los habilitados para el comercio, hay en nuestra costa una multitud de fondeaderos, caletas y sitios abrigados donde, con el tiempo y á medida que se vayan incrementando las comunicaciones marítimas, se establecerán, sin duda, nuevos centros de embarque para los productos de nuestro territorio.

Dividense los puertos en *mayores y menores*, por la dependencia aduanera en que están éstos con respecto á aquellos.

He aquí su enumeración, de Norte á Sur:

PUERTOS DE CHILE

MAYORES	MENORES
ARICA.....	
PISAGUA.....	Junín
IQUIQUE.....	Caleta Buena Punta de Lobos
TOCOPILLA.....	Gatico Huanillos de Cobija
ANTOFAGASTA.....	Coloso Mejilloues
TALTAL.....	Paposo
CALDERA.....	Chañaral
CARRIZAL BAJO.....	Huasco Peña Blanca Sarco
COQUIMBO.....	Guayacán Tongoy Totoralillo Puerto Oscuro
VALPARAÍSO.....	Quinteros Los Vilos Papudo y Zapallar Pichidangui San Antonio Matanzas Pichilemu Constitución Curanipe Buchupureo Llico
TALCAHUANO.....	Tomé Penco y Lirquén San Vicente
CORONEL.....	Lota Lebu
VALDIVIA (Corral).....	Trumao Río Bueno } fluviales Carahue }
	Imperial Bajo Queule San Pedro

PUERTO MONTT.....	} Calbuco
	{ Melinka
	{ Quellón
ANCUD.....	{ Quemchi
	{ Quicaví
	{ Puerto Grille
	{ Maullín
	{ Achao

PUNTA ARENAS (Puerto franco)

En todo 16 puertos mayores y 46 menores.

No todos esos puertos presentan, sin embargo, iguales condiciones para el tráfico de la navegación. En el Norte, Mejillones, Caldera y Coquimbo son los que ofrecen mayor seguridad á las embarcaciones; y en el Sur, Talcahuano, Corral y Puerto Montt nada tienen que envidiar á aquéllos. Los demás, especialmente Valparaíso y Antofagasta, reclaman imperiosamente obras de resguardo que los habiliten para su inmenso tráfico.

A pesar de eso, la navegación no ha hecho sino incrementar en los últimos años, correspondiendo al creciente desarrollo de la actividad productiva y mercantil de la República.

Permitirán apreciar la intensidad de este tráfico las cifras del siguiente cuadro, que reproducimos de nuestra *Estadística Comercial*, correspondiente á 1907.

Movimiento marítimo de Chile en 1907

NACIONALIDAD	ENTRADAS			
	Á VAPOR		Á VELA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Nacionales	5,947	6.220,422	504	261,239
Ingleses.....	4,847	11.237,758	369	590,348
Alemanes	1,416	4.683,409	181	337,362
Franceses	86	279,428	81	169,034
Belgas	10	31,523	.....	.....
Italianos	4	9,308	73	114,842
Españoles	17	43,580	.....	.....
Holandeses	2	3,103	12	20,253
Daneses.....	3	4,824	8	10,858
Suecos .....	.....	.....	5	5,779
Noruegos	184	299,613	64	87,437
Rusos .....	.....	.....	13	22,694
Norteamericanos	34	62,036	30	53,654
Argentinos	54	67,270	9	882
Peruanos.....	.....	.....	11	3,243
Japoneses.....	7	25,848	.....	.....
TOTALES	12,611	22.968,122	1,360	1.677,629

NACIONALIDAD	SALIDAS			
	Á VAPOR		Á VELA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Nacionales	5,935	6.131,409	548	257,808
Ingleses.....	4,837	11.214,573	365	537,922
Alemanes	1,426	4.469,529	175	332,163
Franceses	77	251,677	83	174,336
Belgas	11	31,773	.....	.....
Italianos.....	4	9,308	60	96,720
Españoles	18	38,710	.....	.....
Holandeses	2	3,103	9	15,066
Daneses.....	3	3,824	7	9,638
Suecos .....	.....	.....	7	10,223
Noruegos	194	312,163	52	71,201
Rusos .....	.....	.....	10	16,550
Norteamericanos.....	28	40,308	21	36,062
Argentinos.....	54	68,257	10	980
Peruanos.....	.....	.....	10	3,571
Japoneses.....	6	22,024	.....	.....
TOTALES	12,595	22.597,658	1,357	1.562,240

Se ve, pues, en primer lugar, que la marina nacional figura en ese movimiento abasteciendo más ó menos la mitad del tráfico, y en segundo lugar, que la navegación á vela apenas representa ya un 8% de la navegación á vapor en nuestras costas.

En cuanto al tonelaje de las mercaderías que esos buques movilizaron, lo resumen las dos cifras siguientes, sin tomar en cuenta á Punta Arenas:

Embarques	3.694,057 toneladas
Desembarques	3.935,482 ,,

Por cierto que la distribución de esa crecida suma de naves mercantes, así como la del tráfico de carga correspondiente á ella, ha debido repartirse muy desigualmente en los distintos puertos.

El cuadro agregado á continuación permite apreciar todo el movimiento del comercio marítimo en los principales puertos del país.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CHILE EN 1907

PUERTOS	Importación \$ de 18d	Exportación de productos nacionales \$ de 18d	Exportación de productos nacionalizados \$ de 18d	Cabotaje de productos nacionales \$ de 18d	Cabotaje de productos nacionalizados \$ de 18d	Tonelaje de la carga movilizada
Arica.....	3.455,301	943,332	40,093	7.067,705	406,051	44,937
Pisagua	3.581,193	28.426,759	24,721	2.391,633	1.424,816	244,634
Iquique	27.630,942	97.088,995	127,370	39.609,256	26.431,163	1.041,098
Tocopilla.....	3.538,776	25.241,629	4,736	6.043,564	1.300,264	282,137
Antofagasta	28.897,247	44.061,291	1.851,096	34.867,585	11.944,203	963,599
Taltal	10.205,586	23.886,419	23,519	8.642,176	4.546,134	475,150
Caldera	1.970,509	2.442,279	408	10.347,928	6.687,758	76,254
Coquimbo	6.548,298	4.520,719	22,325	17.467,217	7.721,141	187,227
Valparaíso.....	139.159,136	13.057,125	975,379	83.543,433	56.461,992	1.516,069
Talcahuano.....	35.203,433	5.125,154	28,683	19.603,713	5.033,858	303,649
Coronel.....	6.428,136	82,639	69,383	2.763,215	797,273	636,143
Valdivia	7.751,004	3.059,009	14,783	19.363,917	4.437,656	138,613
Punta Arenas.....	10.097,446	8.341,802	2.295,365	2.813,651	125,350	.....

En lo que se refiere sólo al comercio interior de cabotaje, nuestra *Estadística Comercial* nos proporciona el cuadro que va en seguida, el cual nos permite apreciar ese tráfico en toda su intensidad:

Cabotaje de mercaderías nacionales y nacionalizadas en 1907

PUERTOS	MERCADERÍAS NACIONALES \$ 18d.		MERCADERÍAS NACIONALIZADAS \$ 18d.	
	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Arica	5.142,952	1.924,753	931,097	474,854
Pisagua	2.209,021	182,622	341,027	1.083,789
Junín	898,433	6,003	2.001,413	27,537
Iquique	35.632,341	3.976,915	19.993,370	6.437,793
Caleta Buena	1.715,872	34,717	3.141,943	62,840
Tocopilla	3.987,456	2.056,108	833,274	466,990
Gatico	1.582,788	614,560	1.357,175	17,635
Antofagasta	30.161,044	4.706,541	5.809,743	6.134,460
Mojillones	693,642	25,893	2.236,971	4,950
Coloso	5.543,321	90,129	12.219,433	20,546
Paposo	452,732	705,302	178,705	2,625
Taltal	8.120,185	522,991	3.879,582	666,552
Caldera	8.689,558	1.658,370	5.645,633	1.042,125
Chañaral	2.286,336	3.694,068	2.544,968	221,200
Carrizal Bajo	1.010,897	3.286,107	569,246	272,980
Huasco	2.581,007	1.438,733	2.020,497	168,317
Peña Blanca .....	.....	781,546	.....	435
Sarco	142,203	301,405	82,584	6,960
Coquimbo	5.381,233	12.085,984	3.251,780	4.469,361
Totoralillo	367,510	1.268,063	832,927	.....
Guayaacán	12.092,202	137,567	513,138	14,978
Tongoy	798,550	1.205,990	355,504	1,736
Puerto Oscuro	345,232	138,197	825,732	30
Valparaíso	10.261,994	73.381,439	1.835,223	54.626,769
Los Vilos	1.023,242	1.596,665	629,035	19,130
Pichidangui	14,850	153,651	25,306	.....
Papudo y Zapallar .....	.....	637	.....	.....
San Antonio	595	253,009	20,580	276
Matanzas	2,400	11,695	1,300	.....
Curanipe .....	.....	354	.....	.....
Constitución	89,726	620,443	80,232	22,838
Llico .....	.....	3,750	.....	.....
Talcahuano	4.776,022	14.827,691	1.609,398	3.424,550
Tomé	3.588,448	7.734,623	576,417	20,651
Penco	140,195	6.238,967	547,333	54,160
Coronel	990,350	1.772,865	538,958	238,315
Lota	6.439,524	2.101,270	217,188	38,794
Lebu	1.240,309	1.445,406	516,965	29,348
Valdivia	7.867,489	11.496,428	2.728,097	1.709,559
Bajo Imperial	33,529	85,776	92,372	1,028
Carahue	8,937	141,768	33,128	.....
Trumao	38,666	51,890	39,405	15,600
Puerto Montt	1.611,059	1.657,284	1.677,128	270,266
Calbuco	524,721	1.177,487	616,238	11,500
Aneud	538,668	2.791,237	345,540	93,952
Quemchi	172,051	846,095	90,136	2,417
Queilén .....	.....	90,200	.....	900
Mclinka	25,455	24,838	690	.....
Quellón	434,196	268,439	16,823	4,220
Quicaví	45,743	177,377	101,861	1,400
Mauñín	67,853	131,830	218,265	100
Puerto Grille	270,234	2,716	26,544	.....
Punta Arenas	1.387,264	1.426,387	89,966	35,384
Total general	171.427,781	171.427,781	82.239,850	82.239,850

Aun cuando sería oportuno detallar aquí la naturaleza de ese tráfico, ello no nos parece de absoluta necesidad, conociendo, como ya conocemos, las condiciones de producción de las diversas zonas de nuestro territorio. Naturalmente, cada una envía á las otras los productos que le son propios. Por lo demás, una somera inspección de los cuadros anteriores, confirma plenamente lo que dijimos en el capítulo tercero, al tratar de las «principales materias de intercambio» dentro del país.

Se observa que, al paso que los puertos de la zona desierta, tienen un movimiento de exportación y aún de importación, considerable con el extranjero, en cuanto al cabotaje las proporciones se modifican enormemente. Las entradas predominan casi sin contrapeso.

En los de las zonas centrales el predominio corresponde por lo común á la extracción del cabotaje, pues aquí el intercambio interior busca de preferencia las vías férreas; y en Magallanes se tiende á un equilibrio, que es más ó menos constante entre las entradas y las salidas.

Resta ahora explicar la organización de nuestros servicios marítimos de transporte. Existen entre nosotros varias compañías ó empresas de navegación que se encargan de movilizar los productos del territorio, á lo largo de todo el litoral. La mayor parte de esas compañías ó empresas son nacionales y hacen su tráfico bajo la bandera de Chile, extendiendo sus giros á toda la costa de la América del Sur en el Pacífico.

Se debe al genio emprendedor del norte-americano Guillermo Wheelwright, la organización de la primera Compañía de Vapores en Chile, quien, allá en 1840, inició este servicio, mediante la cooperación de capitales chilenos en no pequeña parte. Andando el tiempo, la Empresa de Wheelwright ha llegado á ser la *Pacific Steam Navigation Company*, poderosa Sociedad que hoy cuenta con 15 vapores para el tráfico entre Valparaíso y Liverpool, los cuales desplazan 46,630 toneladas, y con 13 para el tráfico del Pacífico, con 46,794 toneladas.

Fuera de esta Compañía inglesa, trafica en nuestras costas la Compañía Alemana *Kosmos*, que dispone de 56 vapores, con 250,000 toneladas, muchos de los cuales hacen el servicio en el Pacífico, teniendo como punto de partida Hamburgo y de término San Francisco, en Estados Unidos.

Hay, además, otras siete firmas extranjeras de navegación, que consideradas en conjunto, vienen á constituir unos 200 buques, cuyas tres cuartas partes son á vapor, con un desplazamiento de más de 100,000 toneladas.

Entre las Empresas nacionales, la más importante es la *Compañía Sud-Americana de Vapores*, que dispone de 21 buques, con un desplazamiento de más ó menos 30,000 toneladas. Vienen en seguida no menos de 10 firmas chilenas que suman con la Compañía Sud-Americana cerca de 100 buques á vapor ó á vela, con unas 80,000 toneladas de desplazamiento.

Los *fletes de carga* de las empresas nacionales, así como los de las extranjeras, y particularmente los de estas últimas, ofrecen, sin embargo, serios inconvenientes al comercio. Carecen de firmeza, debido, en primer lugar, á las fluctuaciones del cambio, y en segundo lugar, á la competencia que se hacen unas á otras, en vista del mayor ó menor recargo de mercaderías destinadas al transporte marítimo en un puerto determinado. Además, la misma condición de nuestros puertos, en los cuales la seguridad de la rada y los elementos de embarque y desembarque son tan desiguales, pone á los empresarios de transportes marítimos en la necesidad de fijar una escala de fletes sumamente variada.

Como quiera que sea, la casi totalidad de estas empresas cierra sus balances anuales con utilidades de consideración. El de la Sud-Americana, que va en seguida, lo demuestra y da á la vez una idea de su movimiento:

Balance de la Compañía Sud-Americana de Vapores
correspondiente al segundo semestre de 1908

D E B E

Fondos de los Accionistas

Capital	\$ 7,500,000.00
Fondo de Reserva.....	100,000.00
Fondo de Seguros	765,000.00
Fondo de Reparaciones	362,651.70
Fondo para Dividendos.....	35,999.23
GANANCIAS Y PÉRDIDAS.....	641,561.02
	<hr/>
	\$ 9,405,211.95

Adeudado al Público

Agencia en París.....	187,964.17
Agencias en la costa.....	6,036.45
Varias Compañías de Vapores.....	915.31
Primas y sueldos retenidos.....	72,421.95
Valores diversos por pagar.....	157,508.53
Varios acreedores en cta. corriente.....	164,387.93
	<hr/>
	\$ 9.994,446.29
	<hr/> <hr/>

H A B E R

Flota y Material.....	\$ 6.625,487.95
Equipo y Existencias.....	1.083,916.57
Acciones y Bonos.....	336,765.00
Inmuebles	261,323.92
Enseres	26,651.93
Caja	13,381.34
Banco de Chile (cta. etc.).....	12,382.37
Banco de A. Edwards y Cía. (cta. etc.)	62,419.49
Depósitos á plazo en los Bancos.....	300,000.00
Agencias en la costa	\$ 240,566.97
Varias Compañías de Vapores.....	433,328.06
Operaciones del próximo semestre.....	60,765.47
Cuentas en suspenso:	

Suma del Debe \$ 26,140.79

Suma del Haber 8,686.36 17,454.43

Valores diversos por cobrar.....	162,641.22
Varios deudores en cuenta corriente.....	357,361.57
	<hr/>
	\$ 9.994,446.29
	<hr/> <hr/>

GANANCIAS Y PERDIDAS

DEBE

Gastos de los Vapores en carbón, víveres etc., y pérdida en varios ramos.....	\$ 3.196,125.72
Contribución municipal.....	22,758.75
Castigo de la Flota.....	270,986.66
Castigo de Muebles.....	1,402.71
Destinado para el Fondo de Seguros	85,000.00
Destinado para el Fondo de Reparaciones.....	105,000.00
Saldo.....	641,561.02
	<hr/>
	\$ 4.322,834.86
	<hr/> <hr/>

HABER

Productos de los Vapores y utilidad en varios ramos.....	\$ 4.242,834.86
Recibido del Gobierno de Colombia en pago de las tres últimas cuotas de la deuda reconocida por la pérdida del vapor «Lantaro» £ 6.000.0.0 á 18d.....	80,000.00
	<hr/>
	\$ 4.322,834.86
	<hr/> <hr/>

Como se ve, las utilidades representan un interés bastante apreciable de los capitales invertidos y demuestran que las empresas de transportes marítimos tienen entre nosotros un ancho campo de acción.

El Gobierno, por su parte, no desatiende este ramo tan importante de la actividad comercial del país, y anualmente concede á ésta y á otras empresas de transportes marítimos subvenciones de no escasa cuantía, á fin de garantizarles una cuota de utilidades en sus giros. Sin embargo, la condición insegura de algunos de nuestros puertos, el costo de los trabajos de carga y descarga, la estrechez y á veces hasta el desamparo de algu-

nos de los almacenes de tierra destinados al depósito de las mercaderías de embarque ó desembarque; y, por otro lado, la escasez de carbón de piedra en el propio territorio y las continuas alteraciones del valor adquisitivo de la moneda nacional, son causas todas que en el último tiempo han detenido el desarrollo de las empresas chilenas de transportes marítimos.

Esto no obstante, en el país existen ya astilleros armadores de buques mercantes que han entregado con éxito al mar varias de las naves de nuestra marina de comercio. Los más importantes están en Valdivia y trabajan con fuertes capitales. En los últimos años han tomado un desarrollo muy halagador, á tal punto que permiten augurar que en un día no lejano la República tendrá una marina mercante armada en el propio país y cuyo incremento no se detenga; pues las causas que hasta hoy han contribuido á retardarlo, son fácilmente subsanables.



BIBLIOTECA NACIONAL

CAPITULO VII

CAPITALES EN CIRCULACION

Se tendría una idea muy imperfecta del movimiento económico de Chile en el interior, si sólo se tomaran en cuenta su producción, su tráfico mercantil y sus medios de comunicación y de transporte. Necesítase, además, valorizar las sumas enoímes que representan sus múltiples empresas de carácter comercial ó industrial, para formarse concepto del desarrollo adquirido por la República en el aprovechamiento de sus riquezas naturales.

Existen en el país treinta instituciones bancarias de depósitos, préstamos y descuentos, aparte de otras instituciones de crédito agrario, como la Caja Hipotecaria creada por el Estado, el Banco Hipotecario de Chile y el Banco Garantizador de Valores, y de las cajas y sociedades de ahorros de que hablaremos separadamente. De aquellos treinta Bancos, cuatro son extranjeros, y los demás nacionales, aunque algunos constituidos por colonias extranjeras en el país. Otros, como el de Talca, el de Concepción y el de Punta Arenas, son regionales, y otros, por fin, como el de Chile, el de Santiago y el Nacional, tienen sucursales repartidas por distintas ciudades de la República. Los Bancos extranjeros, como el Alemán Transatlántico y el de Chile y Alemania, tienen también oficinas en diversas ciudades.

En 1908 estas instituciones giraban con un capital efectivo de ciento treinta y seis millones y medio de pesos, y el total de sus operaciones fluctuaba el 31 de Diciembre de ese año alrededor de ochocientos sesenta millones.

Sus balances semestrales de ese año, en lo que se refiere al capital pagado, al monto de los depósitos que tenían en custodia, á la cuantía de los avances verificados y á las utilidades que obtuvieron en los giros de sus negociaciones, nos darán más clara idea de su importancia.

Balance parcial de los

OPERACIONES

30 DE JUNIO

BANCOS	CAPITAL PAGADO \$	DEPÓSITOS EN DINERO \$	AVANCES Y DOCUMENTOS EN CARTERA
De Chile.....	30.000,000.00	1.543,818.55 de 18d	640,168.16 de 18d
Santiago.....	3.200,000.00	147.308,396.25	157.541,496.02
Edwards y Cía.....	3.500,000.00	12.304,473.69	11.673,488.69
De la República.....	3.500,000.00	5.852,501.84	22.371,309.70
Nacional.....	8.000,000.00	9.963,333.03	20.576,389.53
Español de Chile.....	20.000,000.00	25.846,130.03	27.879,677.05
Italiano.....	10.000,000.00	56.275,867.69	43.688,070.89
De Crédito.....	1.500,000.00	10.732,068.93	18.531,224.73
Popular.....	519,000.00	259,754.39 de 18d	420.842.63
Unión Comercial.....	1.000,000.00	91,721.93	4.030,971.19
Minero.....	1.143,085.00	4.512,730.34	1.169,022.72
De Tacna.....	500,000.00	367,097.02	480,869.86
Mercantil de Tacna.....	500,000.00	1.032,893.48	105,515.69
De Vallenar.....	100,000.00	1.450,504.31	1.191,178.63
De Valparaíso.....	10.000,000.00	131,219.38	6.422,855.61
De Melipilla.....	500,000.00	26,666.66 de 18d	1.535,076.94
Comercial de Curicó.....	500,000.00	286,081.27	1.388,479.70
De Curicó.....	850,000.00	1.493,211.79	2.553,386.32
De Talca.....	4.000,000.00	1.033,993.48	13.919,736.76
De Constitución.....	250,000.00	1.970,951.34	441,687.04
De Ñuble.....	572,200.00	10.899,570.56	1.741,520.38
De Concepción.....	1.250,000.00	268,857.24	7.210,972.93
De Arauco.....	73,160.00	2.777,477.64	163,450.05
De Osorno.....	275,000.00	6.627,790.87	372,697.35
De Llanquihue.....	141,951.00	329,497.01	.....
De Punta Arenas.....	1.000,000.00	275,000.00	.....
Alemán Transatlántico..	5.000,000.00	238,345.50	51.664,741.25
Chile y Alemania.....	20.675,438.22	46.275,867.69	29.112,489.91
Londres y R. de la Plata	2.000,000.00	15.091,207.26	8.191,901.90
Anglo Sud-Americano...	5.969,453.72	3.775,599.32	46.812,516.71
TOTALES.....	136.519,287.94	404.170,903.35	481.831,738.34

Bancos de Chile en 1908

PRINCIPALES

31 DE DICIEMBRE

UTILIDADES	DEPÓSITOS EN DINERO	AVANCES Y DOCUMENTOS EN CARTERA	UTILIDADES
\$	\$	\$	\$
1,060,670.25	4,261,355.38 de 18d	5,899,689.77 de 18d	3,051,797.64
772,376.42	155,686,664.68	165,012,809.73	268,942.98
561,262.34	12,145,981.49	11,924,225.80	.....
177,622.48	14,078,358.74	18,416,396.24	218,611.32
694,744.98	18,055,872.74	18,602,164.57	625,728.03
650,130.75	28,443,387.98	28,559,468.13	1,018,947.97
12,977.96	33,185,956.97	44,701,842.08	318,410.73
.....	520,932.95 de 18d	19,702,837.47	.....
68,397.32	11,057,227.97	258,263.95	59,888.86
.....	588.94	4,877,918.51	3,485.11
.....	5,499,960.17	1,120,574.21	.....
.....	417,768.88	.....	.....
.....
40,767.97	1,559,285.44	621,027.83	97,499.93
89,850.07	1,229,559.13	2,260,650.12	65,077.46
.....	124,989.30	116,507.27	.....
.....
75,785.85	146,666.66	31,055.58	29,415.92
51,247.82	1,984,567.28	2,137,744.44	97,384.96
41,150.51	103,366.32	415,895.33	.....
77,630.89	3,680,362.78	3,999,449.42	95,880.18
385,246.45	11,149,427.72	15,701,820.76	420,677.21
12,043.16	389,976.12	563,530.26	14,653.06
40,694.01	1,776,350.40	1,957,075.07	47,255.85
140,105.48	6,888,850.02	7,717,135.63	138,822.64
6,350.66	320,406.22	352,388.56	10,066.99
.....	269,322.80	479,727.65	.....
9,656.39	216,948.52	350,283.56	8,786.58
.....	1,166,957.25	2,750,346.09	72,500.00
.....	45,290,624.90	38,669,074.94	.....
.....	12,925,677.08	22,271,050.71	.....
.....	4,828,508.39	9,430,774.12	.....
.....	37,847,168.44	44,273,855.02	.....
.....
6,458,711.76	415,253,072.71	468,083,581.72	6,663,833.42

No aparecen en el cuadro anterior las utilidades de los Bancos extranjeros, porque no están obligados legalmente á dar sus balances á la publicidad, en las mismas condiciones que los nacionales.

De todos modos, ese cuadro nos manifiesta que la extensión del crédito ha adquirido entre nosotros proporciones enormes. Cualquiera de esos Bancos que se tome en consideración nos permitirá constatar cómo, con un capital efectivo relativamente escaso, sus operaciones de depósitos y avances suman cuatro, seis y hasta diez veces más. Así por ejemplo, el Banco Nacional, cuyo capital efectivo no sube, como en el cuadro puede verse, de más de 8 millones de pesos, tenía en depósito, el 31 de Diciembre de 1908, cerca de 28 millones y medio y había hecho avances por una suma más ó menos igual. Más notable es todavía el caso del Banco de Chile, que con un capital efectivo de 30 millones de pesos, pudo tener, en esa misma fecha, depósitos por más de 160 millones y hacer préstamos por una suma más crecida aún.

Los hombres de negocios obtienen esos avances con un interés que fluctúa entre el 9 y el 10% anual; y los depositantes obtienen intereses diversos, según la calidad del depósito. Si se trata de colocar el dinero á la vista ó en cuenta corriente—para el caso es lo mismo—el interés que el Banco paga, fluctúa entre el 1 y el 3% anual, según la institución bancaria, y si á plazo, como sea éste así sube el interés también, hasta un máximo del 6%.

Muy distinto es el régimen que adoptan en sus operaciones los Bancos de crédito territorial. La Caja Hipotecaria es una institución de Estado, creada en 1855, antes que ninguna otra de su misma especie en toda la América del Sur, y tiene por principal objeto estimular el desarrollo de la agricultura dentro del país, habilitando de dinero á los propietarios que lo soliciten, bajo la garantía de sus haciendas. El interés fluctúa entre el 5 y el 8%, y el pago se verifica á largo plazo, por medio de una amortización acumulativa del 1% anual.

La Caja, sin embargo, no hace á su cliente el préstamo en dinero sino en letras ó bonos de valor nominal. Es el cliente mismo, convertido desde el momento en que recibe los bonos en deudor de la Caja, quien se encarga de colocarlos en la Bolsa

ó mercado de valores mobiliarios. Allí las cotizaciones se realizan, ó con un descuento más ó menos apreciable, según el tipo de interés del bono, ó á la par, ó con un premio de 2 ó 3%, como también suele ocurrir. El tenedor de estos bonos acude entonces semestralmente á la Caja en demanda de los intereses respectivos. De este modo, el verdadero prestamista, el acreedor efectivo no es otro que el público, es decir, el capitalista adquirente de esos valores.

Se comprende que, con un sistema de esta naturaleza, el crédito de que dispone el propietario no tiene otras limitaciones que el valor real que pueda afectarse á su tierra, y la confianza que despierte en el público la seriedad de las operaciones de la Caja.

No otro tampoco es el sistema seguido por las sociedades anónimas denominadas Banco Hipotecario y Banco Garantizador de Valores, las cuales, conjuntamente con la Caja Hipotecaria y otras instituciones menores, movilizan cada año centenares de millones de pesos, lanzando al mercado bursátil gruesas partidas de bonos del 6, del 7 ó del 8%, garantidos por inmuebles rústicos y urbanos.

Tales Bancos, pues, no desempeñan otro rol que el de intermediarios ó agentes ejecutivos de préstamos, cuyas garantías controlan convenientemente, y á pesar de que los capitales propios con que giran, sean relativamente insignificantes, ofrecen á las industrias y al comercio el inapreciable impulso de los capitales flotantes, que buscan una colocación cómoda y segura. Y como pueden hacer tantas emisiones cuantos préstamos garantidos se les soliciten, sólo toca al público contenerles sus giros, depreciando los bonos emitidos y desvaneciéndolos, por consiguiente, en el ánimo de los solicitantes, la probabilidad de obtener un préstamo en condiciones favorables. Esto no ocurre, sin embargo, sino en épocas anormales de crisis, cuando los capitales se ocultan ó se alejan. Y aun entónces, el crédito agrario es el que menos padece entre nosotros.

El seguro no se encuentra menos desarrollado que el crédito bancario, especialmente el seguro comercial contra incendios y riesgos marítimos. Existen dentro del país unas 45 sociedades anónimas que se clasifican así: de seguro contra incendios, de seguro contra incendios y lucro cesante, de seguro contra incen-

dios y riesgos marítimos, de seguro contra riesgos marítimos exclusivamente, y de seguro sobre la vida.

Las de estas dos últimas categorías no las vamos á tomar en consideración en los datos que suministraremos, porque no se tienen informaciones recientes sobre las que se dedican al giro exclusivo del seguro marítimo, cuya actividad es limitada entre nosotros, y porque las de seguro sobre la vida, aunque sean instituciones comerciales, no ejercen una influencia directa en el movimiento general del comercio.

Las demás son 38 y sus giros se reducen en su casi totalidad á los seguros contra incendios, aun cuando el lucro cesante y el riesgo marítimo entre también en sus operaciones por cantidades no despreciables. De ellas, 16 son extranjeras y 22 son nacionales.

El monto de las primas que cobran estas compañías depende de diversos factores: la cuantía del seguro, la naturaleza del edificio ó del negocio asegurado, las condiciones del buque ó de la carga que transporta, los puertos de desembarque, etc.

Las operaciones generales verificadas en el giro de sus negocios en 1908 suman cantidades harto considerables, como lo demuestra el siguiente cuadro de conjunto:

OPERACIONES DE LAS COMPAÑÍAS COMERCIALES DE SEGUROS
EN 1908

Monto de los seguros contratados.	\$ 1,738.940,245.26	
Id. de los reseguros.. .. .	361.851,524.92	
Cantidad líquida de los seguros, deducidos los reseguros.		\$ 1,377.088,720.34
Primas de los seguros contratados.	\$ 19.498,554.46	
Id. de los reseguros..... .	4.181,258.18	
Primas líquidas de los seguros, deducidas las de los reseguros... .. .		15.317,296.28

La simple lectura de las cifras anteriores nos revela el inmenso desarrollo que estas instituciones han adquirido en el país. El cuadro debería completarse con la especificación de la cuantía de los siniestros pagados en el transcurso del mismo año; pero los balances no especifican tales cantidades de manera especial. De modo que debe recurrirse en busca de datos á la Inspección fiscal de Seguros, la cual no los tiene completos todavía. Sólo ha podido proporcionarnos los correspondientes al primer semestre de 1908.

Según la memoria del inspector de esa oficina, las 38 compañías de seguros que hemos tomado en consideración tuvieron, en resumen, el siguiente movimiento en el aludido semestre:

ESTADO DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS COMERCIALES
EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1908

Primas líquidas percibidas		Siniestros pagados
Sociedades nacionales.....	\$ 2.674,193.44	\$ 1.844,788.20
Id. extranjeras.....	5.234,692.09	3.479,278.14
TOTAL.....	\$ 7.908,885.53	\$ 5.324,066.34

En cuanto á las utilidades, carecemos también de informaciones completas y las que poseemos no permiten formarse una idea cabal de conjunto. Pero podemos afirmar el hecho de que casi todas ellas cierran sus balances semestrales con ganancias más ó menos cuantiosas, las cuales no siempre representan el resultado del ejercicio exclusivo de las operaciones que les son propias, sino, en muchos casos, los intereses correspondientes á las inversiones del capital pagado.

Las compañías extranjeras envían al exterior, normalmente, mayor cantidad de la que traen, lo que representa, para el país, una contribución de no escasa importancia al capital acumulado en países de mayor potencia económica. Así lo dejan ver las cifras que van en seguida:

AÑOS	Sumas traídas al país, \$	Sumas enviadas al exterior, \$
1906	541,211.83	836,861.19
1907.....	349,152.43	803,927.58
Totales	890,364.26	1.640,788.77

Como se ve, esa contribución ha sido, en dos años, de \$ 750,424.51.

Las sociedades anónimas establecidas en el país con fines industriales ó comerciales, en los últimos ocho años, pasan de 600, con capitales nominales de más de mil millones de pesos. Gran parte de estas sociedades han debido liquidarse. Formadas durante el período de inflación de valores que alcanzó sus puntos culminantes en 1905, han debido sufrir los efectos consiguientes á la crisis de 1907 y 1908, sin que algunas alcanzaran á iniciar siquiera sus operaciones, ni pasaran más allá de las especulaciones bursátiles. Sin embargo, el impulso que esas sociedades han suministrado á la producción nacional, en sus diversos ramos, y al comercio mismo en todas sus manifestaciones, es de valor inapreciable. La asociación en grande escala, para acumular capitales con que girar en negociaciones arriesgadas pero dignas de un esfuerzo generoso, no había sido practicada hasta entonces, sin recelos de toda especie; y si la crisis ha venido á demostrar que hubo exceso de confianza, no por eso ha dejado de subsistir en muchas de tales instituciones el espíritu de empresa que determinó su organización.

A fines de 1907, esas sociedades se clasificaban como sigue:

Auríferas.....	29
Carboníferas.....	11
Estaníferas (con giro en Bolivia).....	13
Salitreras.....	45
De sales diversas.....	7
De mica.....	2
De canteras y mármoles.....	2
Mineras (sin clasificación).....	99
Metalúrgicas.....	11
Bancarias.....	17
De seguros y ahorros.....	33
De electricidad.....	15
De alumbrado.....	5
De transportes.....	42
De deportes.....	10
Ganaderas.....	42
Madereras.....	8
Industriales (sin clasificación).....	66
Comerciales y diversas.....	82
Total.....	539

El ahorro se ha desarrollado en Chile en condiciones cada vez más prósperas.

Funcionaron en 1908, doce cajas de ahorros creadas por el Estado, con numerosas sucursales establecidas en las principales poblaciones del país, las cuales recibieron imposiciones por valor de 6.654,448 pesos, lo que representa un aumento muy apreciable con respecto á los años anteriores.

El movimiento de nuestras Cajas de Ahorros fiscales, en los últimos ocho años, ha sido el siguiente:

Años	Número de imponentes	Valores depositados, \$
1901.....	49,158	3.625,258
1902.....	52,482	4.945,970
1903.....	71,532	5.630,638
1904.....	84,460	7.060,104
1905.....	106,823	9.873,199
1906.....	139,138	14.799,728
1907.....	174.791	20.003,603
1908.....	217,547	26.658,051

No son, por cierto, las Cajas del Estado las únicas instituciones de ahorro que existen en la República. Hay varias otras, constituidas por corporaciones ó gremios determinados, y otras más aun, anexas á los Bancos. En la categoría de aquéllas merecen recordarse la Caja de Ahorros de Empleados Públicos y la Sociedad Protección Mutua de Empleados Públicos, que tienen por principal objeto facilitar á sus asociados la adquisición de propiedades raíces. En los últimos años han incrementado notablemente sus fondos y sus operaciones se han multiplicado proporcionalmente.

La breve reseña anterior, respecto al movimiento de los Bancos, Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Cajas de Ahorros, no es tan completa ni detallada como se podría desear; pero los datos que nos hemos esforzado por reunir y que dejamos expuestos, constituyen, por sí solos, un esponente bastante significativo de la capacidad económica del país, prin-

principalmente en sus manifestaciones mercantiles. Se ve por ellos que el giro de capitales representa entre nosotros sumas contables por miles de millones de pesos, lo que no guarda relación alguna, ni tiene hasta cierto punto por qué guardarla, con los valores monetarios en circulación; y se observa, además, que el crédito de que disfrutaban nuestros hombres de empresa no sufre otras limitaciones que las que le imponen, naturalmente, los recursos explotables del territorio nacional.



CAPITULO VIII

ENSEÑANZA COMERCIAL

A medida que el desenvolvimiento económico del país se ha ido haciendo más intenso y complejo, se ha reconocido la necesidad de preparar especialmente, en establecimientos de enseñanza adecuados, el personal que ha de servir los intereses comerciales de la República. No se ha hecho en esto más que seguir, en hora oportuna, el ejemplo dado por naciones más adelantadas que la nuestra en cultura social y en potencia económica.

El antiguo molde clásico de la enseñanza secundaria y científica—molde que entre nosotros ha cambiado ya mucho de su rígida forma—ha sufrido, pues, un nuevo quebranto con la introducción de los estudios comerciales.

En 1901 no había en el país mas que un Instituto Comercial, cuyo funcionamiento sólo se había iniciado tres años antes. Era el Instituto Comercial de Santiago. En la actualidad son ya diez, repartidos en diversas ciudades, todos ellos gratuitos y sostenidos por el Estado. A éstos hay que agregar todavía otros cinco, de creación particular, que se mantienen con desahogo y que prosperan. En 1907 los establecimientos fiscales tuvieron, en conjunto, una asistencia de cerca de 1,000 alumnos y en 1908 este número alcanzaba á unos 1,300. En cuanto á los establecimientos particulares, no nos es dable precisar la cifra de los jóvenes que en ese año concurrieron á ellos, pero su número no puede ser inferior á 500, atendida la naturaleza de la enseñanza

que proporcionan, generalmente en cursos breves y pagados, diurnos ó nocturnos, de contabilidad y de idiomas, á los cuales asisten de preferencia personas ocupadas en el comercio.

No existe hasta ahora ninguna uniformidad en los planes de estudios ni en el régimen de los Institutos Comerciales que mantiene el Estado, y la tendencia que en ellos se manifiesta, lejos de buscar esa armonía de programas y de trabajos escolares, parece ir hacia una diversificación mayor cada día. Radica este hecho en el concepto de que tal enseñanza debe revestir un carácter en cierto modo regional, procurando satisfacer las más premiosas necesidades del comercio y de la actividad económica en general, dentro de la comarca á que el Instituto sirve de centro de preparación teórica y práctica para la vida de los negocios. Así, los Institutos de Iquique, de Antofagasta y de Concepción tienen cursos especiales, en consonancia con las industrias de la zona en que respectivamente están ubicados; y el de Valparaíso cuenta con cursos nocturnos y rápidos de contabilidad para los empleados del comercio, y de castellano para los extranjeros, aparte de otros cursos y reformas con que se aspira á adaptarlo á las necesidades de la cultura mercantil en ese importante y activo centro de negocios.

Los otros Institutos establecidos en ciudades de menor importancia, son más bien escuelas prácticas de comercio, en que se enseña principalmente contabilidad, cálculo y redacción mercantiles, conocimiento de las mercaderías de mayor tráfico y un idioma extranjero, de preferencia el inglés.

El Instituto Comercial de Santiago, como el más antiguo y el de más amplio desarrollo, ha llegado á adquirir una organización bastante completa en el régimen de sus estudios. Sus planes y programas están calculados para suministrar á los profesionales del comercio que en él se preparan, no sólo una sólida educación mercantil, sino también una extensa instrucción general que los habilite para seguir sin dificultades el incremento de nuestra actividad económica y poder ser más tarde cooperadores laboriosos y conscientes en los progresos de este orden que al país le sea dable alcanzar. El plan actualmente en vigencia, que copiamos á continuación, dará una idea más clara de la manera cómo se procura la realización de estos propósitos.

PLAN DE ESTUDIOS DEL INSTITUTO COMERCIAL DE SANTIAGO

Curso de preparación al comercio

Aritmética.....	5	horas semanales
Inglés.....	5	” ”
Alemán.....	5	” ”
Redacción mercantil.....	4	” ”
Geografía general é Historia Patria.....	4	” ”
Religión.....	2	” ”
Caligrafía.....	4	” ”
Higiene.....	1	” ”
<hr/>		
TOTAL.....	30	horas semanales

Primer año de comercio

Aritmética Comercial.....	4	horas semanales
Contabilidad y nociones de comercio.....	4	” ”
Inglés.....	5	” ”
Alemán.....	5	” ”
Geografía Física y Comercial.....	3	” ”
Productos comerciales.....	2	” ”
Redacción Mercantil.....	2	” ”
Taquigrafía.....	2	” ”
Escritura á máquina.....	2	” ”
Caligrafía.....	3	” ”
<hr/>		
TOTAL.....	32	horas semanales

Segundo año de comercio

Aritmética Comercial.....	4	horas semanales
Contabilidad.....	4	” ”
Alemán.....	4	” ”
Inglés.....	4	” ”
Francés (facultativo).....	3	” ”
Redacción comercial.....	2	” ”
Geografía Comercial.....	2	” ”

Productos comerciales	2	horas	semanales
Física (nociones elementales)	2	"	"
Legislación y deberes cívicos	2	"	"
Caligrafía	2	"	"
Taquigrafía	1	"	"
Escritura á máquina	1	"	"

TOTAL DE 30 A 33 horas semanales

Tercer año de comercio

Aritmética Comercial	3	horas	semanales
Práctica de la Contabilidad y del Comercio	6	"	"
Inglés	4	"	"
Alemán	4	"	"
Francés (facultativo)	3	"	"
Productos comerciales	2	"	"
Historia del Comercio y Economía Política	2	"	"
Derecho comercial é industrial	2	"	"
Economía comercial é industrial	4	"	"
Estadística y dibujo aplicado	3	"	"

TOTAL DE 30 A 33 horas semanales

El desarrollo de las materias que constituyen el plan precedente se lleva á efecto en la forma más práctica y más intuitiva posible, con ejercicios y ensayos constantes de aplicación, que tienen por objeto, no solamente facilitar el aprendizaje y la asimilación de los estudios, sino también disciplinar la voluntad con el hábito y el placer del trabajo.

Los idiomas extranjeros y el propio idioma nacional sirven de base al curso preparatorio. La enseñanza de la caligrafía complementa su estudio; y la aritmética, por otra parte, trata de hacer familiarizarse al niño con los problemas de aplicación más frecuente en el comercio, tomando como elementos principales las cuatro primeras operaciones con fracciones y números complejos. La geografía se enseña de modo que el alumno se habitúe al conocimiento de los mapas, se forme concepto del valor de los accidentes del terreno y de la diversidad de los climas en

el desenvolvimiento político y económico de los distintos países del globo y adquiera nociones generales sobre la capacidad productora y la importancia comercial de cada uno de ellos. La historia patria, con el correspondiente estudio particular del territorio, se estudia preferentemente desde los puntos de vista social y económico, á fin de que el niño empiece á valorizar los elementos constitutivos de la nacionalidad y el incremento paulatino de la riqueza del país. Por último, la religión, que es más bien una clase de moral aplicada á los negocios, y la higiene, clase en la cual se suministran las normas más indispensables para mantener la salud, completan la preparación de los alumnos al curso normal de comercio.

El primer año de este curso tiene como base la contabilidad y la aritmética comercial, con el conocimiento preciso de todas las operaciones mercantiles, del manejo de los libros de cuentas, de la formación de inventarios y balances y con las reglas de interés y descuento aplicables á esas operaciones. Permitirá apreciar mejor el desarrollo y la importancia de estos cursos la trascripción de las siguientes materias del programa respectivo:

«*Precio y Valor* (sus diferencias). Precio corriente. Precio de compra. Precio de venta. Precio de costo. Crédito. Almacenaje ó bodegaje. Romanaje. Comisión. Cambio. Liquidar. Realizar. Liquidación. Consignación. Peso bruto, tara y peso neto.

«Clasificación del comercio: a) comercio de distribución; b) comercio de especulación; c) comercio de comisiones y consignaciones; d) comercio marítimo; e) comercio de bancos; f) comercio de seguros. Especialidades: a) almacén de frutos del país, b) almacén de abarrotes; c) almacén de vinos; d) almacén naval; e) almacén de mercerías; f) almacén de maderas ó barraeas. De los documentos: a) planilla ó factura; b) pagaré, c) vale; d) letra de cambio; e) libranza; f) cheque; g) carta de crédito; h) conocimiento; i) carta guía ó simplemente guía; j) órden; k) recibo; l) póliza de fletamento; m) póliza de seguro. Contratos: a) contrato de fletamento; b) contrato de compra-venta; c) contrato de arrendamiento; d) contrato de prenda. Escritura pública. Escritura hipotecaria. Poder.

«El profesor explica cada uno de estos documentos y hace sobre la pizarra los modelos respectivos y al mismo tiempo da á conocer las diferencias y semejanzas que tienen entre sí.

«Operaciones relativas á los mismos documentos: a) vencimientos; b) endoso (en blanco, regular, irregular); c) aceptación; d) protesto; e) cancelación; f) fianza.

«El profesor hace que los alumnos efectúen estas operaciones sobre los documentos explicados anteriormente.

«*Quiebras*: a) fortuita; b) culpable y fraudulenta.

«*Agentes auxiliares de comercio*: a) martilleros; b) corredores de comercio; c) dependientes; d) factores; e) agentes; f) comisionistas; g) consignatarios; h) corresponsales; i) banqueros. Aduanas. Resguardos. Contrabando. Contrabandista.—Abreviaturas más usadas en el comercio.

«*Práctica Comercial*.—Mercaderías: a) embalaje; b) marca; c) dirección; d) recibo de mercadería; e) número; f) muestras; g) marca de precios. Bodegas. Escritorios. Trabajos de escritorio. Dependientes. Distribución del trabajo. Cualidades características del comerciante. Contracción. Vigilancia, honradez y lealtad».

Los idiomas extranjeros continúan estudiándose, y el idioma nacional se enseña ya especializado en lo que se refiere á la correspondencia del comercio. La clase de productos comerciales entra también á iniciar á los alumnos en los dominios de la química, la física y la botánica, con el objeto de prepararlos para el conocimiento científico de las mercaderías. La geografía física pone, en este mismo año, á los jóvenes en situación de darse cuenta de todos los fenómenos del universo y especialmente de los que se verifican á su vista en la tierra. Con el estudio de la composición del suelo, de la naturaleza de los productos minerales, del clima, de la flora, de la fauna y de la misma especie humana, en su distribución sobre el planeta y en sus esfuerzos por dominar para su beneficio los elementos naturales á su alcance, se da fundamento sólido á la geografía económica, que se empieza á estudiar en el mismo año por el propio país.

Las clases de caligrafía, taquigrafía y dactilografía ó escritura á máquina, complementan los estudios del año y dan al alumno la corrección, la habilidad y la presteza necesarias para el mejor desempeño de sus tareas futuras.

El segundo y el tercer años de comercio no son otra cosa que el desarrollo lógico y amplio de los estudios hechos en el primero. En materia de cálculo, se llega hasta las operaciones algebraicas y en materia de contabilidad se especializan los trabajos corres-

pondientes á todas las diversas categorías de empresas comerciales, como sociedades anónimas, negocios industriales y agrícolas, etc. La redacción mercantil procura habituar ya al alumno á hacer trabajos propios sobre cualquier tema económico. Los idiomas extranjeros continúan con ejercicios prácticos hasta el dominio perfecto de la lengua, hablada y escrita. Los productos comerciales abarcan, clasificándolos ordenadamente, todos los ramos de la actividad económica hasta el ensayo experimental de las mercaderías, y las nociones de mecánica ponen á los educandos en contacto con las más importantes maquinarias industriales. La geografía comercial se completa con el estudio de todos los países y llega á su coronamiento indispensable con los elementos de historia y ciencia económicas. En fin, la legislación general, desde el punto de vista de los deberes cívicos, la legislación comercial en lo que tiene de más práctico y de más corriente; y la estadística, con aplicación del dibujo, ponen término á la preparación técnica del comerciante profesional.

El movimiento del Instituto ha ido creciendo rápidamente en los últimos nueve años, como puede observarse en las siguientes cifras:

AÑOS	ALUMNOS MATRICULADOS	ASISTENCIA MEDIA	TITULADOS
1901	198	135	28
1902	214	156	14
1903	126	99	15
1904	288	181	8
1905	302	196	22
1906	321	201	9
1907	297	204	12
1908	313	220	15
1909	412	354	..
Total de titulados.	...	...	123

El título de que se trata es el de *contador*.

Se observará, seguramente, que el número de jóvenes que llega al término de su carrera es relativamente escaso, comparado con el número total de alumnos concurrentes á las aulas. El hecho es efectivo y por varias razones deplorable. Pero hay que tener en cuenta que, para incorporarse en los cursos normales del establecimiento, se necesita haber estudiado tres años de humanidades, ó á lo menos uno, si se quiere ingresar al curso preparatorio; que, por esta causa, los jóvenes que empiezan los cursos ordinarios son en su mayor parte de 15 á 18 años de edad, y que ya después del primero ó segundo años de estudios, muchos de ellos se retiran para ocuparse en casas comerciales ó industriales que hasta hace poco no hallaban dónde reclutar empleados de alguna competencia teórica.

Por lo demás, los titulados han tenido hasta ahora una suerte bastante halagüeña, superior, sin duda, á la de muchos jóvenes que han estudiado más años que ellos para obtener su diploma en alguna de las profesiones llamadas liberales. Ninguno está sin colocación. Varios han hallado en el extranjero campo tan favorable para su actividad que van en camino de labrarse una fortuna. Otros son empleados en distintas plazas del país y ganan sueldos no despreciables; otros todavía, giran por su cuenta, en negocios propios ó de sus familias, con éxito reconocido, y otros, por fin, trabajan como profesores ó empleados administrativos en el mismo establecimiento ó en otros similares. De este modo, el Instituto Comercial de Santiago ha adquirido ya cierta influencia docente, merced al desarrollo de su propia enseñanza, aparte de la influencia económica, que ya se aprecia dentro del país y aun fuera de él.



