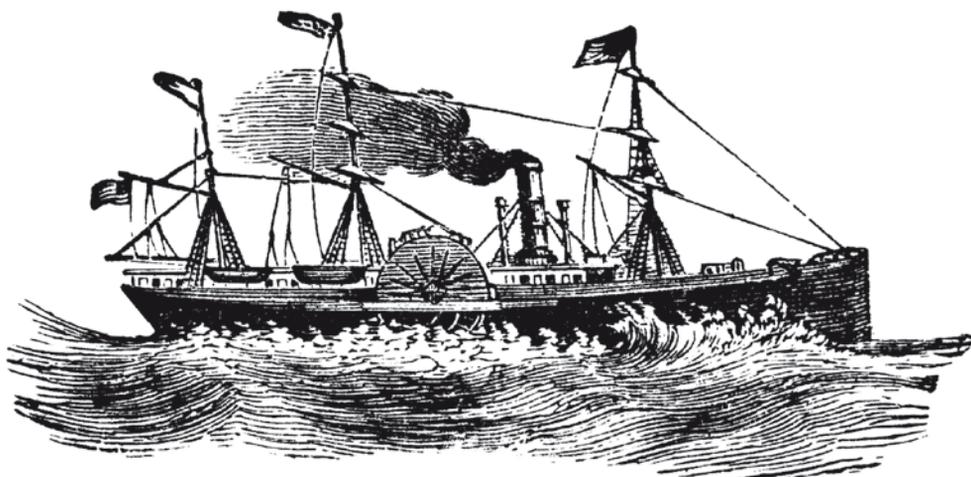




INFORME ESPECIAL RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UNA LÍNEA DIRECTA DE VAPORES ENTRE CHILE Y CENTROAMÉRICA

Julio Pérez Canto



BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
BIBLIOTECA NACIONAL

BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

INICIATIVA DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN,
JUNTO CON LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
Y LA DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

COMISIÓN DIRECTIVA

GUSTAVO VICUÑA SALAS (PRESIDENTE)
AUGUSTO BRUNA VARGAS
XIMENA CRUZAT AMUNÁTEGUI
JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ LEIVA
MANUEL RAVEST MORA
RAFAEL SAGREDO BAEZA (SECRETARIO)

COMITÉ EDITORIAL

XIMENA CRUZAT AMUNÁTEGUI
NICOLÁS CRUZ BARROS
FERNANDO JABALQUINTO LÓPEZ
RAFAEL SAGREDO BAEZA
ANA TIRONI

EDITOR GENERAL

RAFAEL SAGREDO BAEZA

EDITOR

MARCELO ROJAS VÁSQUEZ

CORRECCIÓN DE ORIGINALES Y DE PRUEBAS

ANA MARÍA CRUZ VALDIVIESO
PAJ

BIBLIOTECA DIGITAL

IGNACIO MUÑOZ DELAUNOY
I.M.D. CONSULTORES Y ASESORES LIMITADA

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DISEÑO DE PORTADA

TXOMIN ARRIETA

PRODUCCIÓN EDITORIAL A CARGO

DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA
DE LA DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

PRESENTACIÓN

La *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* reúne las obras de científicos, técnicos, profesionales e intelectuales que con sus trabajos imaginaron, crearon y mostraron Chile, llamaron la atención sobre el valor de alguna región o recurso natural, analizaron un problema socioeconómico, político o cultural, o plantearon soluciones para los desafíos que ha debido enfrentar el país a lo largo de su historia. Se trata de una iniciativa destinada a promover la cultura científica y tecnológica, la educación multidisciplinaria y la formación de la ciudadanía, todos requisitos básicos para el desarrollo económico y social.

Por medio de los textos reunidos en esta biblioteca, y gracias al conocimiento de sus autores y de las circunstancias en que escribieron sus obras, las generaciones actuales y futuras podrán apreciar el papel de la ciencia en la evolución nacional, la trascendencia de la técnica en la construcción material del país y la importancia del espíritu innovador, la iniciativa privada, el servicio público, el esfuerzo y el trabajo en la tarea de mejorar las condiciones de vida de la sociedad.

El conocimiento de la trayectoria de las personalidades que reúne esta colección, ampliará el rango de los modelos sociales tradicionales al valorar también el quehacer de los científicos, los técnicos, los profesionales y los intelectuales, indispensable en un país que busca alcanzar la categoría de desarrollado.

Sustentada en el afán realizador de la Cámara Chilena de la Construcción, en la rigurosidad académica de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y en la trayectoria de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos en la preservación del patrimonio cultural de la nación, la *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* aspira a convertirse en un estímulo para el desarrollo nacional al fomentar el espíritu emprendedor, la responsabilidad social y la importancia del trabajo sistemático. Todos, valores reflejados en las vidas de los hombres y mujeres que con sus escritos forman parte de ella.

Además de la versión impresa de las obras, la *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* cuenta con una edición digital y diversos instrumentos, como *softwares* educativos, videos y una página web, que estimulará la consulta y lectura de los títulos, la hará accesible desde cualquier lugar del mundo y mostrará todo su potencial como material educativo.

COMISIÓN DIRECTIVA - COMITÉ EDITORIAL
BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

PÉREZ CANTO, JULIO 1867-1953

382.098 INFORME ESPECIAL RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UNA LÍNEA DIRECTA DE VAPORES EN-
P438i TRE CHILE Y CENTROAMÉRICA / JULIO PÉREZ CANTO; [EDITOR GENERAL, RAFAEL SAGRE-
2011 DO BAEZA].]1ª ED.] -SANTIAGO DE CHILE: CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN:
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE: DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS
Y MUSEOS, c2011.

XXI, 119 p.: IL., FACSIMS., 28 CM (BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE);
v. 74

INCLUYE BIBLIOGRAFÍAS.

ISBN: 9789568306083 (OBRA COMPLETA); ISBN: 9789568306724 (TOMO LXXIV)

1.- MARINA MERCANTE - CHILE. 2.- CHILE - COMERCIO - AMÉRICA CENTRAL. 3.- AMÉRI-
CA CENTRAL - COMERCIO- CHILE. 4.- COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES (CHILE).
5.- COMPAÑÍA DE VAPORES DEL PACÍFICO. I.- SAGREDO BAEZA, RAFAEL, 1959- ED

© CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN, 2011
MARCHANT PEREIRA 10
SANTIAGO DE CHILE

© PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE, 2010
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS 390
SANTIAGO DE CHILE

© DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS, 2010
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS 651
SANTIAGO DE CHILE

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL
INSCRIPCIÓN N° 207.428
SANTIAGO DE CHILE

ISBN 978-956-8306-08-3 (OBRA COMPLETA)
ISBN 978-956-8306-72-4 (TOMO SEPTUAGÉSIMO CUARTO)

IMAGEN DE LA PORTADA
VAPOR EN ALTA MAR

DERECHOS RESERVADOS PARA LA PRESENTE EDICIÓN

CUALQUIER PARTE DE ESTE LIBRO PUEDE SER REPRODUCIDA
CON FINES CULTURALES O EDUCATIVOS, SIEMPRE QUE SE CITE
DE MANERA PRECISA ESTA EDICIÓN.

Texto compuesto en tipografía *Berthold Baskerville 10/12,5*

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR ESTA EDICIÓN, DE 1.000 EJEMPLARES,
DEL TOMO LXXIV DE LA *BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE*,
EN VERSIÓN PRODUCCIONES GRÁFICAS LTDA., EN AGOSTO DE 2011

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

JULIO PÉREZ CANTO

INFORME ESPECIAL RELATIVO
AL ESTABLECIMIENTO
DE UNA
LÍNEA DIRECTA DE VAPORES
ENTRE CHILE
Y CENTROAMÉRICA



SANTIAGO DE CHILE
2011



JULIO PÉREZ CANTO
1867-1953

¿UNA LÍNEA DE VAPORES ENTRE CHILE Y CENTROAMÉRICA?

María Carolina Sanhueza

La situación geográfica de Chile en el mapa mundial ha sido un elemento de trascendental importancia en el acontecer nacional a lo largo de su historia. El extenso litoral que baña nuestro territorio ofrece facilidades para la integración del país en el contexto internacional. Chile se ha beneficiado de su posición en el Pacífico sur desde los comienzos de su vida republicana, lo que ha contribuido al contacto con el exterior y a sus relaciones comerciales. Si bien durante el siglo XIX, la posesión del estrecho de Magallanes fue esencial para las comunicaciones con Europa, la proyección de ejercer un papel preponderante a lo largo del océano Pacífico se hizo latente a partir de la segunda mitad del siglo.

En el siglo XIX, la demanda por artículos manufacturados caracterizó el intercambio comercial de Chile con los países industrializados. Principalmente gracias a la explotación de yacimientos mineros, se asentó como exportador de productos primarios, experimentando diversos períodos de bonanza económica. También la exportación de productos agrícolas se vio favorecida debido a fenómenos externos, como el descubrimiento de oro en California y Australia, lo que provocó un impulso adicional al comercio triguero. Ante tal panorama, el desarrollo de una marina mercante nacional que facilitara las comunicaciones con el exterior mediante itinerarios estables, rápidos y directos, constituyó un elemento de trascendental importancia para el desarrollo económico del país. Respecto a este tema, si bien durante los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la discusión del círculo político giró, sobre todo, en torno al comercio de cabotaje, este estudio introductorio se abocará al proyecto de fortalecer el intercambio comercial con los países de Centroamérica.

VAPORES CHILENOS Y SU PROYECCIÓN CENTROAMERICANA

Durante el último tercio del siglo XIX, las principales compañías que reunían el tráfico marítimo en Chile eran la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C) y

la Compañía Sudamericana de Vapores¹. Ambas operaron líneas de vapores entre los puertos de Valparaíso y Panamá, aunque para esta última no fueron constantes a lo largo de todo el período, centrándose en los mercados sudamericanos de la costa oeste². Centroamérica, por lo tanto, permaneció casi por completo fuera del mercado chileno en el siglo XIX, debido a que ninguna compañía de navegación establecida en Valparaíso pudo expandir sus servicios de forma estable más al norte de Panamá. Durante décadas, la compañía estadounidense Pacific Mail Steamship Company dominó casi por completo el tráfico marítimo en las costas centroamericanas³. Mantenía una *línea principal* desde San Francisco hasta Panamá, una *línea mexicana* desde Acapulco a Panamá y una *línea centroamericana* entre este último puerto y Champerico, en Guatemala. Del mismo modo, si bien el ferrocarril del istmo panameño –inaugurado en 1855– permitía una conexión más directa con Europa y el Caribe, la firma estadounidense conservaba su monopolio, lo que hacía impracticable un comercio estable entre Chile y Centroamérica a través de vapores nacionales. De esta manera, los productos centroamericanos embarcados en vapores chilenos con destino a Europa, sólo podían optar a dos rutas, ambas costosas: dirigirse hasta Callao o Valparaíso y, una vez allí, reembarcar hacia Panamá en barcos de la Pacific Mail, quien, a través del ferrocarril del istmo conectaba con las líneas del Atlántico o, en su defecto, llegar hasta Callao o Valparaíso y empalmar allí con las naves del extremo sur, que continuaban su ruta a Europa por el estrecho de Magallanes⁴.

En este escenario la P.S.N.C y la Sudamericana de Vapores, celebraron en 1893 un contrato en el que se repartían el mercado, 50% cada una. Por entonces se estudiaba la posibilidad de facilitar las comunicaciones con los puertos del Atlán-

¹ La Pacific Steam Navigation Company fue creada en 1838 por William Wheelwright con capitales ingleses, mientras que la Compañía Sudamericana de Vapores se creó en 1871, gracias a la unión entre la Compañía Chilena de Vapores y la Compañía Nacional de Vapores.

² La Pacific Steam Navigation Company mantuvo viajes regulares a Panamá desde 1843. La Compañía Sudamericana de Vapores, en cambio, celebró un contrato de subvención con el gobierno chileno en 1874 por diez años, en el cual se comprometía a realizar dos viajes mensuales a Panamá. Sin embargo, al año siguiente el gobierno le eximió de realizar aquel itinerario. Más tarde, en 1888, el gobierno chileno le otorgó una nueva subvención, en la que se restableció la obligación de prolongar sus líneas hasta Panamá. Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912, tomos II y III*.

³ Durante el siglo XIX y primeros años del siglo XX, también operaba a lo largo del Pacífico la compañía alemana Kosmos. Desde Hamburgo, salía rumbo al Pacífico con destino a Vancouver, pasando por el estrecho de Magallanes y recalando en diversos puertos de las costas del sur, Centroamérica y Norteamérica como Valparaíso, Guayaquil, Panamá y San Francisco de California. Después de la Pacific Mail, la Kosmos conservaba cierta relevancia en el comercio marítimo centroamericano, aunque su servicio era irregular, pero constante. Pasaban dos o tres veces al mes por puertos centroamericanos (con excepción de la época de cosecha de café, en que eran quincenales) y su servicio era deficiente en cuanto a la falta de itinerario y lentitud del transporte de carga. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, *Informe especial relativo al establecimiento de una línea directa de vapores entre Chile i Centroamérica*, pp. 14 y 41.

⁴ Gonzalo Vial, Patricia Arancibia y Álvaro Góngora, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, p. 116.

tico y del Pacífico norte, con la proyección de abrir nuevos mercados para la producción nacional. Con motivo de la Exposición de Guatemala de marzo de 1897, nuestros productos se dieron a conocer en el istmo como artículos de exportación de gran calidad y competitividad. Junto a ello se manifestó la conveniencia de que los vapores chilenos se expandieran a Centroamérica, entrando en competencia con los servicios de la Pacific Mail, conocido entonces como caro y deficiente⁵.

En los años que siguieron al pacto de 1893, y ante el interés por establecer líneas regulares y directas entre el litoral chileno y los países situados al norte de Panamá, ambas navieras solicitaron subvenciones con el fin de intensificar la exportación de productos chilenos al Caribe. Lograron de parte del gobierno chileno una subvención de \$10.000 y de \$45.000 por parte de las repúblicas centroamericanas. Mediante este contrato, la Sudamericana de Vapores y la P.S.N.C. abrieron un servicio semanal entre los puertos de Ocós (Guatemala) y Panamá⁶. Las compañías se comprometieron a transportar la correspondencia gratuitamente y a dar pasajes sin costo a empleados públicos entre los puertos de Panamá y San Francisco.



Muelle de Arica, 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

Las expectativas eran amplias, pero en los primeros años los vapores chilenos se enfrentaron a una dura competencia con la Pacific Mail. El valor de los fletes y pasajes disminuyó mucho e hizo que las operaciones fueran muy onerosas. Un servicio semanal, por lo tanto, resultaba excesivo para un tráfico de costoso mantenimiento y destinado a un gran contingente de pasajeros que, para entonces, no

⁵ Ministerio, *op. cit.*, p. 44.

⁶ *Op. cit.*, pp. 44-45.

existía en Centroamérica⁷. Además, la firma chileno-británica sufrió las dificultades –presentadas anteriormente– de las rutas alternativas a las que debía optar, debido al monopolio mantenido por la Pacific Mail. La situación se prolongó durante tres años, hasta que en 1898 finalizó el derecho exclusivo de la firma estadounidense en el ferrocarril de Panamá. Esto la obligó a utilizar la ruta del ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, para la exportación de productos centroamericanos hacia Europa.

Con ello se dio un nuevo impulso a las comunicaciones entre Chile y el Pacífico centro-norte. La P.S.N.C. y la Sudamericana de Vapores obtuvieron un nuevo convenio con el ferrocarril del istmo por un período de cinco años, ante lo cual expandieron sus operaciones hasta San Francisco de California en 1901. Pero, el esplendor duró corto tiempo. En 1902 terminó el contrato de los vapores chilenos con el ferrocarril de Panamá y la empresa (de capitales estadounidenses) concedió de nuevo el privilegio a la Pacific Mail. Ante las diversas dificultades y la magnitud de la competencia, ambas compañías se retiraron del mercado centroamericano⁸.

CHILE Y EL COMERCIO EN EL PACÍFICO

Con la independencia, la apertura hacia el exterior fue cada vez mayor. En el transcurso del siglo XIX, Valparaíso se fue consolidando no sólo como puerto principal de la república sino, también, como eje comercial del Pacífico. El mercado chileno se insertó en la esfera mundial y entró a formar parte de un sistema de economías complementarias y dependientes de los centros industriales europeos, tomando una posición preponderante en el tráfico marítimo internacional⁹. Nuestro país absorbió parte importante de las exportaciones provenientes de Europa hacia la costa oeste del continente americano. Como es conocido, éstas no tuvieron como último destino el puerto de Valparaíso, sino que constituyó un lugar de tránsito para las mercancías que eran transportadas hacia otras locaciones del Pacífico. Luego de la travesía por el cabo de Hornos, Valparaíso se situaba en una posición estratégica que le permitió mantenerse no sólo como eje comercial entre Europa y la costa occidental sudamericana, también como centro de comunicaciones internacional¹⁰.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, más de las tres cuartas partes del comercio exterior se realizaba con Europa y Estados Unidos, correspondiéndole casi

⁷ Ministerio, *op. cit.*, p. 45.

⁸ Claudio Véliz, *Historia de la marina mercante de Chile*, pp. 283-284.

⁹ Jacqueline Garreaud, “La formación de un mercado de tránsito. Valparaíso: 1817-1848”, p. 158.

¹⁰ No sólo la posición geográfica de Valparaíso influyó en dicho fenómeno. La estabilidad política chilena, la actividad financiera del puerto, la existencia de un sistema de depósitos y de grandes casas comerciales, fueron elementos claves que contribuyeron a la elevación de Valparaíso hacia lo que Jacqueline Garreaud denomina como el “emporio del Pacífico”. Para mayor información, véase Garreaud, *op. cit.*; Juan Ricardo Couyoumdjian, “El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación”.

la mitad a Gran Bretaña. Por su parte, el tráfico marítimo con los países americanos apuntaba principalmente a los mercados de Perú y Ecuador. El comercio con Centroamérica, en cambio, si bien fue estable durante este período, fue poco importante a nivel cuantitativo¹¹. Las importaciones que Chile realizaba de las repúblicas centroamericanas fueron productos tropicales, en especial añil, maderas finas y café, exportando, a su vez, manufacturas provenientes de Europa, vino, aguardiente, harina y frutos del país¹². Este intercambio comercial se estancó a lo largo del siglo debido a factores externos, así como a algunos derivados de la misma naturaleza de los productos centroamericanos. La importación del añil, utilizado como colorante de textiles, fue disminuyendo poco a poco en favor del proveniente de Prusia, que era más barato y de mayor rendimiento. El café, por su parte, presenta una evolución diferente. En el transcurso del siglo la demanda de café proveniente de Costa Rica fue disminuyendo al aumentar las importaciones procedentes de Perú y Ecuador y, a partir de la década del ochenta, la irrupción del café brasileño en el mercado chileno tomó fuerza por ser de más bajo costo, aunque de menor calidad¹³.

A pesar de que el intercambio comercial con Centroamérica fue débil en el siglo xix, se vio aún más afectado con el auge del puerto de San Francisco, en California, con la apertura de los ferrocarriles transcontinentales en Panamá y en Estados Unidos, así como con la reorientación portuaria de los países centroamericanos hacia el Caribe. Con ello, Europa y Estados Unidos se vincularon directamente con el mercado centroamericano, transformándose el foco de relaciones comerciales de la región hacia el Pacífico y Atlántico norte¹⁴.

La preponderancia estratégica del puerto de Valparaíso como eje del Pacífico, así como la ciudad de Punta Arenas en la navegación transoceánica, se vieron más tarde perjudicadas con la inauguración del canal de Panamá en 1914. Esto produjo la transformación del tráfico marítimo internacional y, aunque acortaba las distancias entre el Pacífico y los mercados noratlánticos, provocó la decadencia de Valparaíso como *entrepôt* comercial, marginándolo del escenario mundial.

LA GESTACIÓN DEL *INFORME...*:

EL AUTOR Y SU OBRA

Con el objetivo de promover las comunicaciones en general y contribuir al desarrollo económico del país, se pensó en restablecer una línea regular y directa de vapores entre Chile y Centroamérica. Esto permitiría no sólo ampliar el comercio

¹¹ Leopoldo Benavides, "Relaciones comerciales de Chile con México y Centroamérica (1844-1880)", pp. 207 y 209.

¹² Benavides, *op. cit.*, pp. 210 y 219.

¹³ Hacia 1856, Chile era el quinto importador de café de Costa Rica. Pero con la inserción del café brasileño en el mercado chileno, la demanda del producto centroamericano disminuyó notablemente de un 84,3% en 1844, a un 27% en 1880. Benavides, *op. cit.*, p. 227.

¹⁴ Benavides, *op. cit.*, p. 229-230.

con países que ofrecían nuevos mercados a los productos nacionales sino, también, daría a conocer en el exterior las condiciones ventajosas de nuestro país para la inversión de capitales y, así, “mantener nuestra preponderancia en la navegación de las costas occidentales de América”¹⁵. Por nota del 19 de agosto de 1904, el Ministerio de Relaciones Exteriores encargó a Julio Pérez Canto la elaboración de un estudio orientado a dar a conocer el estado actual del comercio y la navegación en Chile y en las repúblicas centroamericanas, evaluar su posible desarrollo y presentar las condiciones generales en que debía establecerse el mencionado servicio.

El autor del *Informe...* que se reedita, nació en la ciudad de Santiago en 1867 y cursó sus estudios secundarios en el liceo de Valparaíso. Continuó sus estudios superiores en la Universidad de Chile, perfeccionándose en Ciencias Económicas en la London School of Economics, en Inglaterra. Sus conocimientos en Economía le permitieron desempeñar importantes cargos como diplomático y en instituciones financieras. Su formación profesional lo llevó en 1890 a ocupar el puesto de secretario del Consejo Directivo de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), desempeñarse como ministro de Hacienda en 1932, además de ser consejero externo de dicho organismo por cerca de nueve años¹⁶. Del mismo modo, fue delegado de la Cámara de Comercio de Valparaíso y publicó obras como *Reformas del régimen monetario*, en 1921 y *El Banco Central de Chile*, el mismo año.

Comprometido con el desarrollo industrial del país, publicó varias obras destinadas a dar a conocer el estado en que se encontraba en su época. Durante la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo de la industria en Chile estuvo ligado a la incorporación de nuevos territorios, a los ciclos de expansión económica que experimentó el país y al consecuente crecimiento de los centros urbanos. La anexión efectiva de la Araucanía, junto a una política de inmigración extranjera sostenida en el sur del país, hizo que en la región surgieran diversas industrias del ámbito agropecuario. Cervecerías, curtiembres, aserraderos y astilleros en las zonas de Valdivia y Osorno, la industria minera en el norte, la vitivinícola del valle central y los productos derivados de la actividad ovejera en Magallanes, fueron algunos ejemplos del desarrollo industrial chileno. De este modo, algunas de sus obras ligadas al desarrollo de la industria en Chile son: *Las industrias de Valdivia, noticias históricas i estadísticas*, publicado en 1894¹⁷; *La industria nacional*, que consiste en un estudio de las fábricas del país, dividido en tres cuadernos publicados entre 1891 y

¹⁵ Ministerio, *op. cit.*, p. 4.

¹⁶ La SOFOFA se creó en 1883 como una institución consultiva del Estado, inicialmente, y que defendía los intereses industriales en Chile. Sostuvo un ideal proteccionista, en que el Estado debía intervenir en la economía nacional para fomentar el establecimiento y desarrollo de las industrias. Esto se lograría a través de una política arancelaria que buscaba resguardar la producción nacional ante la competencia extranjera. Este ideal proteccionista también se vio reflejado en la creación de una marina mercante nacional, en lo relativo al comercio de cabotaje chileno, a fines del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. Véase Juan Eduardo Vargas, “La Sociedad de Fomento Fabril 1883-1928”.

¹⁷ Vinculado a la región valdiviana, en 1888 publicó *Breves noticias sobre la colonización i la inmigración en Chile*.

1896¹⁸ y *La producción nacional i la nueva tarifa de aduanas; examen de la importancia actual de nuestro comercio de importación*, de 1898.

Junto con ello, el autor tuvo una larga experiencia en el ámbito periodístico, a partir de la segunda década del siglo xx, como editor y escritor en importantes periódicos como *El Mercurio*. En abril de 1910 fue redactor financiero de este medio de prensa, pasando en 1915 a ser director y editor económico de *El Mercurio* de Valparaíso por alrededor de seis años. En este diario introdujo diversas innovaciones como renovar el material de sus talleres, cambió su presentación artística y fundó la edición vespertina¹⁹. Hasta 1928 se desempeñó de forma alternada entre este periódico y su homónimo de la capital. Mientras ejercía estas funciones, su interés por los medios escritos también se reflejó al ejercer como editor de la *Revista Económica* y con la publicación de *El periodismo en Chile: la prensa de antaño y El Mercurio*, en 1920.

Además de estas actividades, tuvo un amplio desempeño en el servicio exterior chileno. En 1908 ocupó el puesto de encargado de negocios de Perú, en un período en que Tacna aún se encontraba bajo soberanía chilena. Permaneció en el cargo hasta 1910, cuando se suspendieron las relaciones diplomáticas con Perú. Producto de su experiencia en dicho país, publicó *El conflicto después de la victoria, recuerdos e impresiones de un ex-diplomático chileno en el Perú*, en 1918 y *Recuerdos de la guerra*, en 1938.

Relacionado al *Informe...* que se reedita, se encuentra el conocimiento adquirido por el autor sobre temas concernientes a la América Central. Su formación en materias económicas y la experiencia otorgada por su desempeño diplomático en Centroamérica le entregaron los conocimientos necesarios para realizar el estudio destinado a establecer una línea directa de vapores entre esa región y nuestro país. Por ello es que el Ministerio de Relaciones Exteriores de la época le encargó la tarea de recopilar e interpretar la información que fuera posible obtener acerca del estado del comercio y la navegación de las repúblicas centroamericanas, su posible desarrollo y las expectativas que podían ofrecer estos mercados a los productos chilenos. Respecto a este último ítem, contaba en su trayectoria con al menos dos asistencias a ferias internacionales en que se exhibieron los productos de la industria chilena. En 1897 actuó como comisario general de nuestro país en la Exposición Centroamericana de Guatemala, donde se presentaron las ramas de las ciencias, del arte, de la industria y los productos naturales de los países participantes²⁰. Más tarde, en 1901 asistió en calidad de delegado a la Exposición Panamericana de Buffalo, en Estados Unidos. Un año después del certamen en Guatemala,

¹⁸ Estas publicaciones son producto del encargo que le hizo el Consejo Directivo de la Sociedad de Fomento Fabril en abril de 1889. Se le solicitó que realizara un estudio y monografías descriptivas de las fábricas del país, con el fin de publicarlas en el *Boletín* de la institución. *La industria nacional*, es una obra recopilatoria de los artículos publicados en el *Boletín* de la SOFOFA entre los años 1889 y 1890. Julio Pérez Canto, *La industria nacional. Estudios i descripciones de algunas fábricas de Chile, publicadas en el Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, Cuaderno 1*, página introductoria.

¹⁹ Virgilio Figueroa, *Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile*, tomos iv y v.

²⁰ Erika Gólcher, "Imperios y Ferias Mundiales: la época liberal", p. 88.

en septiembre de 1898, fue llamado a participar en el servicio exterior, en calidad de cónsul general de Chile en Centroamérica, con residencia en Guatemala, publicando el mismo año *Estudios Económicos sobre la República de Guatemala*²¹.

Otra de sus obras es *Lord Cochrane en Chile: según las memorias de su secretario privado Mr. William Bennet Stevenson*, de 1918. En el área social, además, escribió *Las habitaciones para obreros: estudio presentado a la Sociedad de Fomento Fabril*, en 1898; *Notes sur la question sociale au Chili*; *Estudios de economía social: el obrero propietario: habitaciones higiénicas i baratas para obreros*, ambos en 1903 y *La lucha contra el alcoholismo: el sistema de Gothemburgo, organización de una Administración de la Renta de Patentes*, en 1936. Asimismo, en materia económica publicó en 1906 *Economical and social progress of the Republic of Chile*; *Chile: an account of its wealth and progress*, en 1912 y en 1919 *Los Estados Unidos y la América Latina: organización comercial y financiera: estudio crítico de los trabajos del Congreso Financiero de Washington y de la Conferencia de la Alta Comisión Internacional de Buenos Aires*. De esta manera, su trayectoria le valió algunas condecoraciones internacionales como la de Caballero de la Legión de Honor de Francia y Caballero de la Orden de la Corona de Bélgica²².



Vapor *Chillán* junto a Prochelle y Cía., 1898. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

²¹ En 1860 se dispuso la formación de establecimientos consulares en aquellos países que mantuvieran relaciones mercantiles con Chile, con motivo de fomentar el comercio con el exterior. Para ello, la normativa contemplaba la instauración de consulados generales y viceconsulados, cuyas atribuciones se referían a sus relaciones con la marina mercante y de informar al Ministerio de Relaciones Exteriores acerca de todo aquello que afectase al comercio y navegación de la república, en el país en que desempeñasen sus funciones. Daniel Martner, *Estudio de política comercial chilena e Historia económica nacional*, tomo 1, p. 298.

²² Empresa Periodística de Chile, *Diccionario biográfico de Chile*.

Con todo, el autor que aquí se presenta ha permanecido en el anonimato en la historia de Chile. Más allá de lo que aquí se expone, existen pocas referencias sobre Julio Pérez Canto en la historiografía chilena, siendo un personaje poco conocido para el público nacional. Los datos que existen sobre él son fragmentarios, por lo que es necesario ahondar en una revisión entre los archivos de gobierno y de las instituciones a las que perteneció, para conocer y comprender más ampliamente la labor que cumplió en el servicio exterior de nuestro país y en el conocimiento de la industria chilena. Sacarlo del olvido, así como a su obra y a la contribución que realizó en el ámbito diplomático y económico nacional, constituye un objetivo de esta reedición.

INFORME RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UNA LÍNEA DE VAPORES
ENTRE CHILE Y CENTROAMÉRICA: UNA EMPRESA NACIONAL

Para elaborar el informe que el ministro de Relaciones Exteriores le encargó para establecer una línea de vapores entre Chile y Centroamérica, Julio Pérez Canto reunió los datos sobre la materia entre 1904 y 1906, presentando los primeros resultados de su investigación a través de la Legación en Centroamérica. Además del interés del gobierno chileno, contó con el respaldo de los gobiernos y comerciantes de aquellas repúblicas. Sin duda existían grandes intereses económicos comprometidos en la región, pues la existencia de los ferrocarriles interoceánicos, más la construcción del canal de Panamá, entregaban amplias expectativas para el desarrollo de las comunicaciones y del comercio mundial. Expandir nuestro mercado, posicionar el nombre de Chile en el exterior y reducir las distancias con los más importantes centros de producción, fueron parte de las aspiraciones del período. De esta manera, no sólo establecer un comercio regular con los países de la América Central fue parte de las intenciones que se manifiestan en este estudio sino que subyace un interés por integrarse a la economía mundial, dentro de un mundo encaminado hacia la globalización.

El *Informe...* está dividido en tres partes. Una introductoria, que trata sobre el desarrollo del comercio exterior de Chile y de la marina mercante nacional. El autor hace un diagnóstico del comercio, exponiendo algunos de los motivos por los cuales consideraba conveniente retomar el mercado centroamericano, como el desarrollo que alcanzaron las exportaciones en el período investigado (1901 a 1905) y la diversidad que ofrecían los productos chilenos, en especial agropecuarios, al diferenciarlos de los tropicales. Al establecer como condición esencial para el comercio de exportación el desarrollo de la marina mercante nacional, Julio Pérez Canto realiza una evaluación crítica de ésta, mostrando su estado actual, sus problemas y planteando algunas sugerencias para su desarrollo. En el *Informe...* se muestra una marina mercante deficiente frente a las aspiraciones estratégicas y comerciales de la época en el océano Pacífico. Afirma que del total del movimiento comercial registrado en los puertos chilenos en 1904, un 50% correspondía a Inglaterra, un 30% al cabotaje nacional, un 18% a Alemania y un 2% a otras na-

ciones, mostrando una clara desventaja frente a otras potencias extranjeras²³. Con ello, destaca el papel que debía representar el Estado para incentivar las iniciativas individuales en esta materia, inclinándose hacia una posición proteccionista que considerara la concesión de primas y subvenciones a las naves que se construyeran en el país y a las que navegaran bajo bandera chilena.

La segunda parte del trabajo aborda el estado actual del comercio y la navegación en las repúblicas centroamericanas, donde el autor expone el panorama económico general de la región. En una primera parte se presenta un examen de la navegación y de los valores del comercio exterior, mostrando la importancia económica de cada uno de los países de la América Central, es decir, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Parte importante de esta sección del estudio corresponde a la exposición de la naturaleza de las mercaderías importadas y exportadas por Centroamérica, para así dar a conocer aquéllas que podían generar algún intercambio con nuestro país. Más adelante, se indican las condiciones económicas y comerciales de la región. En ellas, se hace hincapié en la situación financiera y económica de cada país y en los puertos de la costa del Pacífico, entregando una detallada información acerca de sus vías de comunicación con el interior y las facilidades que entregaban para el embarque y desembarque de mercaderías. Asimismo, el autor hace una referencia de los elementos que determinaban los precios de las mercaderías, tales como los derechos de aduana, los impuestos internos, las facturas consulares y los fletes.

Por último, la tercera sección del *Informe...* aborda las bases y condiciones para establecer una línea regular y directa de vapores entre Chile y Centroamérica. Al ser partícipe del modelo proteccionista, Julio Pérez Canto sostuvo que el apoyo pecuniario de los gobiernos era indispensable para el éxito de la empresa, porque la ayudaría en su competencia con otras compañías y porque se podría exigir el cumplimiento de disposiciones favorables al incremento de las relaciones comerciales que se trataban de estimular²⁴. Por estas razones, expuso en detalle el movimiento marítimo centroamericano, incluyendo información sobre el número de naves que transitaban por cada puerto, la cantidad de bultos y tonelaje registrado y la organización del tráfico con una reseña de las compañías que operaban hasta entonces. También incluyó un estudio de los fletes que regían en la época, en el que analizó diversos factores como el origen o destino de la carga, los productos y las rutas marítimas utilizadas.

Concluye con un capítulo que establece las bases y condiciones para el establecimiento del servicio. Para asegurar el éxito de éste, el autor hace referencia a diversos elementos como la protección del Estado y la existencia de una buena organización de la empresa, la clase de vapores empleados, el establecimiento de un buen servicio de agencias y de personal en los principales centros de producción y exportación. Del mismo modo, considera la extensión del servicio en cuanto al número de escalas en los puertos, su frecuencia, las garantías que deberían darse

²³ Ministerio, *op. cit.*, p. 11.

²⁴ *Op. cit.*, p. 35.

para asegurar un despacho óptimo de las naves y la extensión de las materias tratadas en el contrato²⁵.

Debido a que los objetivos perseguidos con esta iniciativa fueron desarrollar el comercio del país, mejorar las comunicaciones e incrementar la marina mercante nacional, Julio Pérez Canto propuso que el contrato del servicio de vapores no se realizara con compañías extranjeras. La empresa debía ser de carácter netamente nacional, por lo que la contratación de este nuevo servicio debía hacerlo el gobierno de Chile, con el apoyo de los países interesados, de modo que la iniciativa estuviera sujeta a la vigilancia de autoridades gubernamentales y a una normativa legal nacional²⁶.



Vapor *Osorno* frente a la Compañía Industrial de Valdivia, 1880. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

Tanto la formación profesional del autor, como su competencia en economía centroamericana por su trayectoria diplomática en la región, se ven reflejadas en este estudio. La exposición de las problemáticas económicas que implicaba la instauración del servicio se presenta de forma detallada y adquiere mayor fuerza al haber incluido una reseña histórica del circuito hecho con anterioridad por los vapores chilenos. Plantear las razones que condicionaron su fracaso en años anteriores, sumado a la exhaustividad de la información que entrega sobre el movimiento marítimo y comercial en Centroamérica, hacen que este estudio sea de gran valor histórico. Ambos aspectos reflejan que Julio Pérez Canto no sólo planteó propuestas concretas sino que, además, incorporó en su análisis una perspectiva histórica

²⁵ Ministerio, *op. cit.*, pp. 55-60.

²⁶ *Op. cit.*, p. 62.

que apuntaba a reflexionar sobre las posibilidades de éxito de la empresa, al estudiar los factores que influyeron en su anterior fracaso. Desde una mirada proteccionista, propia de la época –y reflejada en su desempeño profesional–, el autor resalta el papel activo que debía tomar el Estado para fomentar la industria nacional, enfocándose en el desarrollo de su marina mercante. Esto, junto a la apertura de nuevas y más rápidas vías de comunicación, contribuiría a la expansión de las redes comerciales, marcando el camino para el desenvolvimiento económico futuro del país.

La obra que se reedita constituye una fuente de amplio valor histórico que nos permite tener un mayor conocimiento acerca de las relaciones comerciales de la época, así como comprender la visión que se tenía en el país de la forma de integrarse a la economía mundial. Un objetivo sólo recientemente logrado, aunque las iniciativas por alcanzarlo tengan ya décadas, como el trabajo de Julio Pérez Canto lo demuestra.

BIBLIOGRAFÍA

- Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1° de junio de 1912, tomos II y III*, Santiago, Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona, 1912.
- Benavides, Leopoldo, “Relaciones comerciales de Chile con México y Centroamérica (1844-1880)”, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 78, año xxxv, Santiago, primer semestre de 1968.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, “El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación”, en *Historia*, vol. 33, Santiago, 2000.
- Empresa Periodística de Chile, *Diccionario biográfico de Chile*, 6ª ed. Santiago, 1946-1947.
- Figueroa, Virgilio, *Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile*, Santiago, Imprenta y Litografía La Ilustración, 1931, tomos iv y v.
- Garreaud, Jacqueline, “La formación de un mercado de tránsito. Valparaíso: 1817-1848”, en *Nueva Historia, Revista de historia de Chile*, N° 11, año 3, Londres, 1984.
- Gólcher, Erika, “Imperios y Ferias Mundiales: la época liberal”, en *Anuario de Estudios Centroamericanos*, N° 24, vols. 1-2, San José, Universidad de Costa Rica, 1998.
- Martner, Daniel, *Estudio de política comercial chilena e Historia Económica Nacional*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1923, tomo i.
- Martner, Daniel, *Nuestros problemas económicos. El tráfico nacional*, Santiago, Sociedad Imprenta-Litografía Barcelona, 1923.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, *Informe especial relativo al establecimiento de una línea directa de vapores entre Chile i Centroamérica*, Santiago, Imprenta Nacional, 1906.

- Pérez Canto, Julio, *La industria nacional. Estudios i descripciones de algunas fábricas de Chile, publicadas en el Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, Cuaderno 1*, Santiago, Imprenta Nacional, 1891.
- Vargas, Juan Eduardo, “La Sociedad de Fomento Fabril 1883-1928”, en *Historia*, N° 13, Santiago, 1976.
- Véliz, Claudio, *Historia de la marina mercante de Chile*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.
- Vial, Gonzalo, Patricia Arancibia y Álvaro Góngora, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, Santiago, Zig-Zag, 1997.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile

4 Anexo al N.º 4

INFORME ESPECIAL

RELATIVO

AL ESTABLECIMIENTO DE UNA LINEA DIRECTA DE VAPORES

ENTRE

CHILE I CENTRO-AMÉRICA

1906



SANTIAGO DE CHILE

Imprenta Nacional, calle de la Moneda núm. 1434

1906

Santiago, 9 de octubre de 1906

Señor Ministro:

Llamado por el Departamento que hoy se encuentra al digno cargo de VS., para cooperar directamente en la realización del proyecto de establecer una línea regular y directa de vapores entre Chile, Centroamérica y México, y no habiéndose presentado hasta ahora la oportunidad de cumplir esta honrosa comisión, me es grato dejar en manos de VS., antes de volver a mi puesto, el resultado de los estudios que con aquel propósito he practicado por encargo del Ministerio, a fin de que éstos puedan ser utilizados a su debido tiempo.

Permítame VS. recordar, con este motivo, que en nota del 19 de agosto de 1904, el Departamento, para llegar a establecer las condiciones del servicio y determinar el monto de la subvención que en recompensa deberá ofrecerse a la compañía de navegación que se encargue de él, me ordenó reunir los datos más completos que fuera posible acerca del estado actual del comercio de las repúblicas centroamericanas y su posible desarrollo, de las expectativas que ofrecen estos mercados para la colocación de los productos chilenos, de las condiciones actuales de la navegación y de los términos a que deban reducirse los fletes para que resulte práctico y remunerativo el comercio proyectado.

Sin pérdida de tiempo me puse a la obra de recopilar los datos que era posible obtener sobre estas materias, tarea larga y difícil por la escasez de fuentes de informaciones estadísticas.

He tenido ya el honor de presentar al Departamento, por intermedio de la Legación en Centroamérica, los primeros resultados de esta investigación.

De las gestiones practicadas posteriormente se ha deducido que el proyecto de establecer la línea de vapores de que se trata, cuenta con la decidida cooperación de los gobiernos centroamericanos y con la franca aceptación de los comerciantes de estas repúblicas, según los testimonios que obran en el Ministerio.

El incesante desarrollo de nuestro comercio exterior, por otra parte, y las mayores exigencias que en la actualidad se hacen sentir en orden a la creación de un servicio más amplio, más esmerado y más rápido en las comunicaciones marítimas, son factores que contribuyen a poner de manifiesto la necesidad de procurar cuanto antes la realización de un proyecto que ha de dar por resultado el mantener nuestra preponderancia en la navegación de las costas occidentales de América, activar las corrientes de negocios con países que ofrecen nuevos mercados a nuestra producción, facilitar el conocimiento de las condiciones ventajosas que ofrece nuestro país para la inversión de capitales, acortar las distancias que nos separan de los grandes centros de la civilización y promover “en todo sentido” las comunicaciones entre nuestras costas y los países extranjeros.

En consecuencia de lo expuesto, me propongo presentar a US. informes sucesivos de las siguientes cuestiones:

- 1ª. Desarrollo de nuestro comercio exterior y de la marina mercante nacional;
- 2ª. Estado actual del comercio y de la navegación en las repúblicas de Centroamérica y de las expectativas de su desarrollo; y
- 3ª. Bases y condiciones para el establecimiento de una línea regular y directa de vapores entre Valparaíso y los puertos situados al norte de Panamá.

Con la presente nota tengo el honor de acompañar a US. el primer informe mencionado.

Dios guarde a US.

JULIO PÉREZ CANTO

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago.

CONSULADO GENERAL
EN
CENTROAMÉRICA

INFORME ESPECIAL RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO
DE UNA LÍNEA DIRECTA
DE VAPORES ENTRE CHILE Y CENTROAMÉRICA

INTRODUCCIÓN

DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR DE CHILE Y DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

I

Chile, por las ventajas naturales que se derivan de su extenso litoral, por la fertilidad de su suelo y por la naturaleza de sus producciones, tiene señalado un lugar muy importante en el comercio y en el tráfico marítimo de todas las naciones de América que se encuentran bañadas por el océano Pacífico.

Si en el transcurso de los años ha debido retirarse de antiguos mercados en virtud de circunstancias especiales, otras condiciones lo llevan a recuperar en otras partes el terreno perdido.

Sin duda alguna que contribuyó mucho a la exportación de nuestros trigos y harinas y de nuestro cobre, el fácil desarrollo de la navegación por buques de vela en otras épocas, así como su reemplazo por la navegación a vapor produjo cambios notables en las corrientes comerciales que ahora tienden a abarcar campos de actividad antes no conocidos.

Concretándonos al comercio y a la navegación en la costa occidental de América, podemos prever fácilmente el enorme desenvolvimiento que podrán tomar una vez que se terminen las obras en vías de ejecución, a saber: los ferrocarriles interoceánicos, intercontinentales e internacionales en el canal de Panamá, siempre que se acreciente nuestra exportación, especialmente de los productos de la agricultura y que nuestra marina mercante nacional a vapor continúe ensanchándose y perfeccionándose.

II

A este efecto, es útil conocer las cifras de nuestro comercio de exportación, compararlas e indicar al mismo tiempo la naturaleza de los principales productos exportados.

Cuadro comparativo de la exportación en los años 1901 y 1905 de los productos que se expresan, en pesos de dieciocho peniques

<i>Productos</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Minerales	\$ 159.711.000	\$ 220.480.000
Animales	9.030.000	16.110.000
Vegetales	5.120.000	14.620.000

En este cuadro se incluyen las exportaciones por los puertos de Arica y Punta Arenas.

Representan las cifras anteriores casi la totalidad de las exportaciones nacionales, y bastan para revelar el vasto desarrollo que, en corto espacio de tiempo, ha adquirido la exportación nacional.

En el cuadro siguiente damos una lista de los productos minerales más importantes exportados en los años que hemos tomado como término de comparación:

Exportación de productos minerales

<i>Artículos</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Salitre	\$ 118.860.000	\$ 184.421.000
Yodo	3.569.000	7.052.000
Cobre	24.350.000	22.900.000
Plata	8.745.000	813.000
Oro	1.640.000	2.460.000
Borato de cal	1.430.000	2.745.000

Los principales productos animales que se exportan son los siguientes:

Exportación de productos animales

<i>Artículos</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Suelas	\$ 2.170.000	\$ 3.830.000
Cueros y pieles	2.188.000	2.945.000
Lanas	1.786.000	7.045.000
Miel	1.034.000	526.000
Cera	582.000	688.000
Charqui	144.000	163.000
Caballos y mulas	123.000	310.000
Quesos	101.000	25.000
Mantequilla	85.000	27.000
Corderos congelados	—	586.000
Crin y cerda	—	134.000
Carnes en conserva	—	67.000



Barcos en el puerto, 1906. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

En cuanto a los productos vegetales, las exportaciones principales son las siguientes:

Exportación de productos vegetales

<i>Artículos</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Cebada	\$ 1.178.000	\$ 3.163.000
Nueces	546.000	671.000
Frijoles	367.000	1.436.000
Semilla de trébol	332.000	1.139.000
Avena	—	636.000
Pasto seco	260.000	194.000
Afrecho y afrechillo	206.000	748.000
Quillay y lingue	203.000	377.000
Algarrobbillo	153.000	1.088.000
Frutas secas	173.000	182.000
Lentejas	166.000	301.000
Vinos y licores	161.000	292.000
Trigo	156.000	1.120.000
Arvejas	136.000	211.000
Maderas	—	420.000
Garbanzos	98.000	311.000
Papas	72.000	107.000
Harina de trigo	54.000	1.041.000
Algodón	145.000	329.000

De los productos minerales el salitre es el que tiene alguna importancia como producto de exportación a los mercados de que tratamos.

La producción animal y agrícola es variada, a la vez que muy interesante para los efectos del comercio con los demás países de América cuyos productos son diferentes de los nuestros.

III

La producción agrícola ha experimentado, en los últimos veinte años, cambios muy notables que han dado por resultado una disminución de la exportación de ciertos productos como el trigo y la harina, que antes constituían, junto con el cobre, la base de nuestros retornos al extranjero.

Es sabido que el trigo ocupa un lugar preponderante en los cultivos extensivos y pierde su importancia cuando la industria agrícola se perfecciona. El mayor valor que adquieren las tierras obliga a los agricultores a dedicarse a cultivos o industrias más remuneradoras, y esto es lo que ha pasado en Chile, en donde hemos visto restringirse en muchas regiones el área dedicada a aquel cereal al mismo tiempo

que se extendía el cultivo de la vid, de la cebada, de la alfalfa, del trébol, de los farináceos, de las arboledas, etcétera.

En esta evolución la agricultura chilena encuentra grandes dificultades para su desarrollo.

Conducida generalmente como negocio personal, se resiente de la falta de capitales y de la falta de preparación técnica de la mayor parte de los que a esta industria madre se dedican, y la rutina impide que se introduzcan los procedimientos perfeccionados. El empleo de la maquinaria moderna para los cultivos y las cosechas, por ejemplo, no se ha difundido lo bastante para poder dar mayor extensión a las explotaciones y poder luchar con ventaja en los mercados extranjeros.

La falta de brazos es también un obstáculo poderoso que detiene el progreso de la agricultura. El mismo desarrollo de la producción mineral perjudica a esta industria que proporciona las subsistencias a la población minera, porque incesantemente le sustrae los brazos que necesita para fecundar la tierra.

A estas circunstancias desfavorables se agregan todavía las dificultades de las comunicaciones y transportes interiores y la carestía de los fletes marítimos para la exportación a otros mercados que los de Europa.

Para salir de su estado de atraso, la agricultura necesita, pues, la adopción de medidas que le permitan realizar las mejoras que exige una industria perfeccionada, la inmigración de brazos y capitales y las facilidades necesarias de transporte, embarque y exportación de los productos.

IV

El desarrollo y progreso de la navegación, en seguida, se impone como condición esencial de la prosperidad de nuestro comercio de exportación y del desenvolvimiento de todas las energías que encierra la nación para llegar a los más altos destinos bajo el punto de vista económico.

El estado actual de la marina mercante nacional está lejos de corresponder a las necesidades de nuestro comercio y a los elementos de que dispone el país como potencia marítima.

Los esfuerzos de la iniciativa individual hasta ahora han sido alentados en escala muy pequeña por el Estado; sin embargo, nadie ignora los sacrificios que hacen los gobiernos de los países adelantados para proteger el incremento de la marina mercante.

Entre nosotros, el proyecto de protección a la marina nacional no se despacha todavía por el Congreso ni se reforman las disposiciones legales vigentes que colocan en inferioridad de condiciones a las empresas nacionales respecto de las extranjeras. De este modo la navegación bajo bandera chilena no ofrece aliciente ni encuentra suficiente estímulo para su desarrollo.

Lo mismo podemos decir de la construcción de naves en astilleros nacionales. La iniciativa particular ha hecho los esfuerzos más laudables en Constitución, en Valparaíso y especialmente en Valdivia para demostrar que la industria del país es

capaz de construir naves de comercio, y hasta el día el Estado no le ha prestado ninguna ayuda.

La marina mercante nacional se compone actualmente de las siguientes naves:

- 52 vapores con 48.199 toneladas y
- 41 veleros con 22.045 toneladas de registro
o sea, un total de 93 naves con 70.244 toneladas.

Mientras tanto, el número de naves extranjeras que hacen regularmente el comercio con Chile asciende a ciento noventa y seis con cuatrocientas cuarenta y siete mil novecientas sesenta y una toneladas y se clasifican como sigue:

- 138 vapores con 350.553 toneladas de registro.
- 58 veleros con 97.408 toneladas de registro.

Por consiguiente, no es de extrañar que sobre un movimiento anual de treinta y cinco millones de toneladas de registro que se verifica en los puertos chilenos (estadística de 1904), sólo el 30% corresponde al pabellón nacional, y el resto, el 50% al pabellón inglés, el 18% al alemán y el 2% al de otras naciones.

Más palpable no puede ser la situación de inferioridad en que nos encontramos, aun respecto del comercio que se verifica dentro de nuestras propias aguas territoriales.

Y si comparamos el desarrollo que ha adquirido el tráfico marítimo en los últimos años con el de nuestra marina mercante, los resultados son aún menos satisfactorios.

Así, por ejemplo, el movimiento marítimo de nuestro comercio general interior y exterior, ha alcanzado a las siguientes cifras:

Año de 1901	\$ 516.659.000
Año de 1905	646.479.000

o sea, un aumento de 25% en cuatro años.

Nuestra marina mercante, por otra parte, ofrece el siguiente estado:

Año de 1889: 15 veleros y 29 vapores, con 88.598 toneladas.

Año de 1906: 41 veleros y 52 vapores, con 70.244 toneladas.

Desaparecen los veleros y aumentan, es verdad, los vapores; pero el tonelaje total disminuye.

Está, por consiguiente, fuera de toda duda que la prosperidad creciente y formidable del tráfico comercial en nuestras costas no alcanza a constituir un estímulo suficiente para que los capitales nacionales se inviertan en empresas de navegación.

Es necesaria entonces la protección del Estado.

Debemos considerar así, como base del futuro desarrollo de nuestra marina de comercio, la reforma de la legislación existente en favor de la bandera nacional y

la concesión de primas y subvenciones a las naves que se construyan en el país y a las que navegan con bandera chilena.

V

El proyecto de conceder una subvención a una línea de vapores que hagan viajes regulares y rápidos en la costa occidental de América, significa dar un paso de trascendencia hacia la expansión comercial y política de Chile en el continente.

Cuando por primera vez acordó el Estado una subvención a la línea de vapores que nos puso en comunicación con Europa, por la vía del estrecho de Magallanes o cuando años más tarde otorgó especial protección a la empresa chilena que estableció una línea regular entre los puertos australes y Panamá, no hizo otra cosa que dar satisfacción a las necesidades creadas por el desarrollo y la prosperidad de los negocios del país.

En esta virtud, podemos afirmar que las mismas conveniencias nacionales reclaman ahora la subvención a una línea que lleve más allá de Panamá nuestra bandera y, junto con ella, nuestros productos y nuestro nombre comercial.

Para justificar los desembolsos que impondría al Estado la subvención a la nueva línea, es necesario considerar los diversos aspectos que ofrece el problema que se trata de resolver.

Desde luego, sería preciso examinar las ventajas que reportará el país de los mercados que sea posible encontrar para los productos chilenos y las ventajas que obtendrá nuestro tráfico marítimo, o sea, nuestra marina mercante, por la ganancia de fletes.

Para llegar a conclusiones exactas sería preciso examinar las condiciones del comercio y de la navegación de todos los países que se encuentran situados al norte de Panamá; pero, como este informe se refiere únicamente a Centroamérica, conviene tener presente que no son sino parciales los resultados que nos corresponde presentar.

Es antecedente indispensable estudiar el estado actual de la navegación tanto al norte como al sur de Panamá.

Entre Valparaíso y Panamá funcionan las empresas denominadas Compañía Sudamericana de Vapores y Pacific Steam Navigation C^o, que mantienen entre ambos puertos un servicio semanal alternado, y diversas líneas secundarias entre Valparaíso y otros puertos de la costa norte y sur.

He aquí las líneas que irradian desde Valparaíso:

1° A Panamá y	puertos intermedios	3.200	millas
2° A Eten (Perú)	ídem	1.960	ídem
3° A Junín	ídem	1.750	ídem
4° A Puerto Montt	ídem	1.362	ídem
5° A Puerto Montt y canales de Chiloé	ídem	1.740	ídem

Las dos compañías tienen celebrado un arreglo para hacer el tráfico sin hacerse daño mutuamente.

No hace muchos años, la línea chilena llegaba sólo hasta el Callao, mientras la compañía inglesa usufructuaba del tráfico hasta Panamá.

Cuando venciendo temores y resistencias avanzó hasta el istmo, dio un paso importante en el mejoramiento de las comunicaciones con Estados Unidos y Europa y de las relaciones comerciales con los países del norte, pues los vapores chilenos permitieron mayor frecuencia en las transacciones comerciales y dieron mayores facilidades a los viajeros. A este adelanto se añadió luego el aumento del tonelaje y del andar de las naves y la introducción de mayores comodidades a bordo para los pasajeros.

Tales son los perfeccionamientos más importantes que se han realizado en los últimos años.

En cuanto a la rapidez en las comunicaciones, los progresos han sido más lentos y no responden ciertamente a las necesidades actuales del comercio moderno, que busca las vías más rápidas y seguras. Los esfuerzos que las compañías de navegación en otras partes hacen continuamente en este sentido, jamás han resultado estériles.

Hoy la navegación entre Valparaíso y Panamá demora de dieciocho a veinte días, o sea, treinta y seis a cuarenta para recorrer un trayecto de seis mil cuatrocientas millas en viaje redondo de ida y regreso. Si se tiene en cuenta que la distancia entre Valparaíso y Liverpool es de nueve mil quinientas millas y que el viaje no demora más de treinta y cinco días, se verá que sería fácil reducir el tiempo del actual itinerario.

Gracias a los grandes trabajos de saneamiento que se han ejecutado en el istmo y a las nuevas líneas de vapores que se han establecido desde que se abolió el monopolio de que gozaba la compañía estadounidense Pacific Mail, la vía de Panamá, aún antes de que esté excavado el canal, será la preferida para todas las comunicaciones entre Europa, Estados Unidos y la costa occidental de América, en seguro detrimento de la vía de Magallanes por lo larga y peligrosa.

Si a esto se agrega la fundada esperanza de que la vía del istmo de Tehuantepec se haga practicable para el comercio, dentro de breves años, pues se trabaja activamente en la construcción de puertos artificiales en ambos lados y la red ferroviaria ya construida enlaza las ciudades más importantes de la federación mexicana; y si todavía añadimos las facilidades que para el acarreo hacia el Pacífico dará el nuevo ferrocarril interoceánico de Costa Rica, fácilmente se podrá apreciar el vasto campo de actividad que para el desarrollo de los negocios marítimos ofrecerán las costas de Centroamérica y de México.

VI

Hasta el día, los países que acabamos de mencionar han estado servidos por el lado del Pacífico, desde el punto de vista de la navegación, casi exclusivamente por la compañía estadounidense antes nombrada, la Pacific Mail S.S.C^o.

Esta empresa ha tenido en sus manos por cerca de cuarenta años el dominio casi absoluto del tráfico marítimo en las costas centroamericanas y la posición conquistada en fuerza de los años de experiencia y de los buenos negocios realizados, es tan poderoso, que, a pesar de su detestable servicio y de los fletes exagerados que cobra, nadie ha logrado supeditarla hasta ahora.

La Pacific Mail mantiene tres líneas de vapores: una que se llama *línea principal o directa* entre San Francisco de California y Panamá, servida con tres vapores mensuales; otra que se llama *mexicana*, entre Acapulco y Panamá, servida por dos vapores, y la última, que se llama *centroamericana*, entre Champerico y Panamá, servida igualmente por dos vapores.

La línea principal, o sea, la de San Francisco a Panamá, recorre un trayecto algo mayor que el que existe entre este puerto y Valparaíso, tres mil cuatrocientas setenta y tres millas, y el viaje demora de veinte a veinticinco días.

Opera también en las costas de Centroamérica la compañía alemana de vapores Kosmos, desde hace largo tiempo, manteniendo su servicio irregular, pero constante, de competencia muy tímida con la Pacific Mail. Sin embargo, en los últimos cuatro o cinco años, esta competencia ha tomado mayor fuerza, después que, por la experiencia adquirida y por la clientela conquistada, se ha encontrado en situación de poder resistir a la empresa yanqui.

La compañía Kosmos mantiene una línea de vapores mensuales, y quincenales en las épocas de cosecha de café, entre Hamburgo y Vancouver, en la Colombia Británica, vía del estrecho de Magallanes.

El servicio que prestan estos vapores es, sin duda, importante, pero muy deficiente, por cuanto carecen de itinerario y el transporte de la carga es demasiado lento.

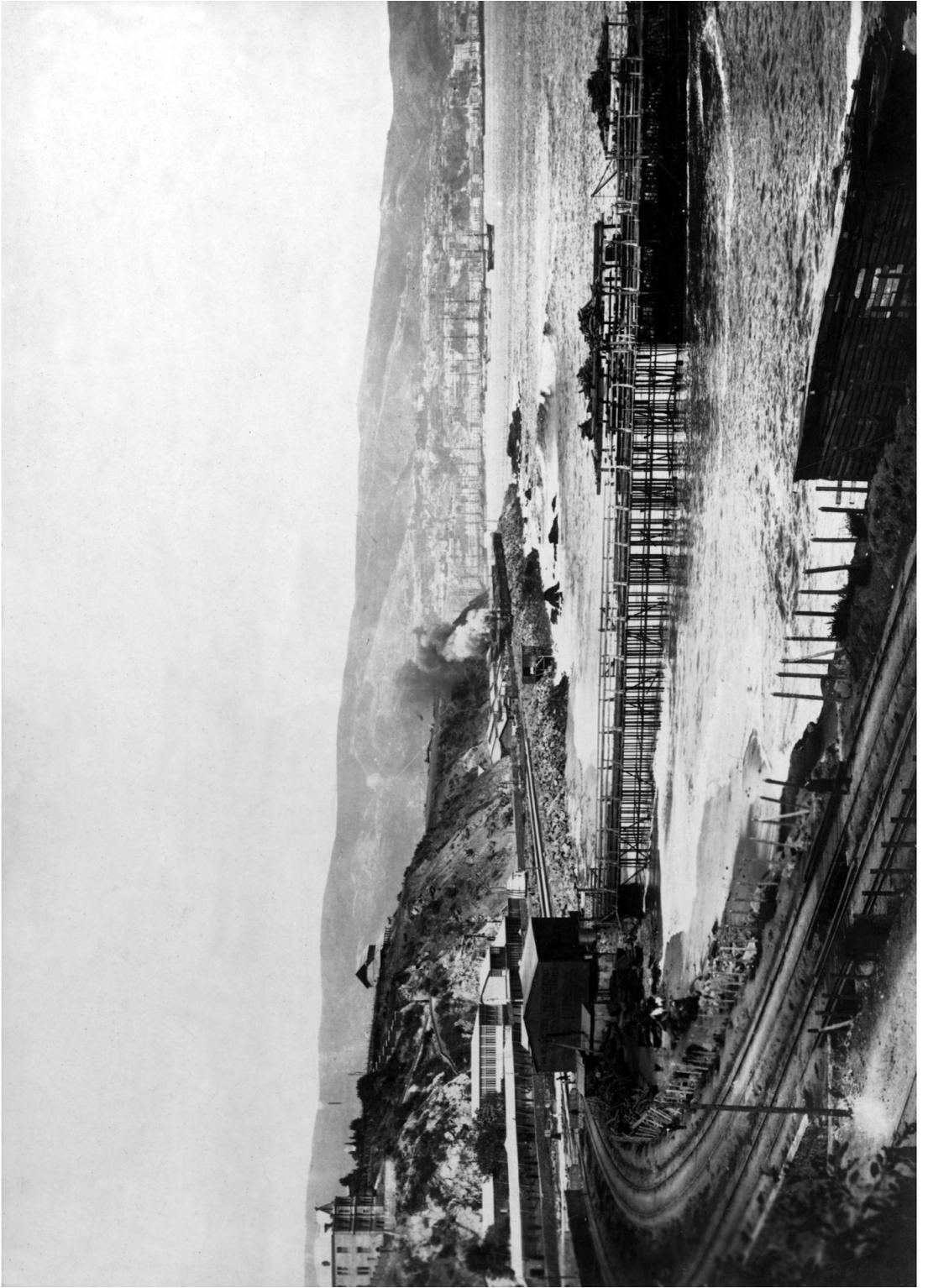
Generalmente estos vapores salen de Hamburgo con escala en Amberes, Valparaíso y Guayaquil; pasan después a Centroamérica, México, San Francisco de California y alcanzan hasta Pouget Sound. Hacen escala más o menos en veintidós puertos y demoran en el viaje simple, más o menos noventa días, o seis meses en el viaje completo.

El tipo de estos vapores es muy recomendable para esta clase de tráfico. Algunos son exclusivamente de carga y otros tienen comodidades para pequeño número de pasajeros. Los más grandes que hay en el servicio son de cuatro mil toneladas, pero el mayor número tiene de dos a tres mil toneladas de registro y un andar de once millas.

VII

Los países del norte de Panamá, que son los que nos interesan por el momento, permanecen casi enteramente fuera del contacto de nuestro mercado, porque ninguna de las empresas de navegación que tienen su asiento en Valparaíso ha podido extender permanentemente su esfera de acción a aquellos mares.

En un momento pareció que la Pacific Mail cedía al empuje de la competencia que los vapores chilenos e ingleses le llevaron durante los años de 1899 a 1902;



Vista al puerto de Valparaíso, 1906. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

pero habiendo recuperado el monopolio del tránsito del istmo, nuestros vapores no pudieron continuar y abandonaron el campo, después de haber demostrado que era posible hacer un servicio marítimo en otras condiciones que las que tiene impuestas aquella empresa, en cuanto a comodidades para los pasajeros, rapidez en los transportes y equidad en los fletes.

Hoy que las cosas han cambiado, sería diversa la situación en que se encontraría una línea de vapores que se estableciera, en condiciones económicas favorables, entre los puertos del sur y los del norte de Panamá. Habiendo pasado el ferrocarril de Panamá a ser propiedad del gobierno de Estados Unidos, ya no es de temer el complot de un monopolio en contra de ninguna empresa de navegación.

La nueva línea organizada como servicio independiente, cuyo fin primordial fuese la facilidad y comodidad de las comunicaciones, por medio del transporte rápido de personas y de mercaderías entre todos los puertos más importantes de toda la costa occidental de América, contaría indudablemente con el apoyo decidido del comercio y de los gobiernos de los países interesados.

Actualmente las dificultades de las comunicaciones son tales que puede decirse que no existen prácticamente, pues una navegación de cuarenta días desafía todo esfuerzo, toda buena voluntad para fundar relaciones de comercio. El comerciante se arredra y prefiere prescindir por completo de mercados que la inverosímil demora en los viajes hacen aparecer a sus ojos como muy remotos.

Esto es particularmente cierto respecto del cambio de productos agrícolas, que es el caso de Chile; pues se hace imposible fundar cálculos sobre precios corrientes o aun importar muchos artículos que se alteran o perjudican con una navegación muy larga en la zona tórrida, como el maíz, las papas, la harina y otros que tienen gran consumo en los países tropicales.

Sin una línea establecida como servicio especial, en el primer tiempo, y con el apoyo pecuniario de los gobiernos de los países respectivos, es muy difícil lograr que se establezcan corrientes comerciales de alguna importancia.

Al amparo de una línea de carácter nacional, además, se crearían fácilmente en los puertos servidos por ella, intereses chilenos que servirían después para dar vida y solidez a la empresa. Poco a poco se irían dando a conocer nuestros productos, se estudiarían las condiciones de nuestro mercado y, sin gran esfuerzo, se tendría al cabo de algunos años la recompensa de los sacrificios hechos para sostener esta empresa.

Los países centroamericanos que eran casi desconocidos antes de que los vapores chilenos hicieran el poco afortunado ensayo que hemos referido, empezaron a llamar la atención de nuestros hombres de negocios, y el mercado de Chile comenzó también a ser examinado en Centroamérica con mayor interés y se alcanzó a iniciar un movimiento comercial que fue bruscamente desorientado.

VIII

Pero, como se comprende muy bien, la base financiera del negocio que tratamos no puede consistir en la exportación de productos chilenos ni en los retornos que

nos manden los países del norte. Tampoco se encontrará en la subvención que le otorguen los gobiernos.

Esa base, por ahora, no puede ser otra que el tráfico de importación y de exportación que se verifica en los diferentes puertos del Pacífico.

Si es una compañía chilena la que realiza el proyecto, no solamente el comercio de exportación estaría llamado a beneficiar las relaciones que se creasen sino, también, los capitales nacionales invertidos en la empresa. El negocio de los fletes vale la pena ser tomado en consideración.

Desde este punto de vista, será necesario estudiar entonces la importancia del tráfico marítimo para averiguar cuáles serían las expectativas de éxito del negocio y, siendo favorables, en qué condiciones convendría establecer el servicio.

De esta manera queda planteado el problema y presentadas las líneas generales que lo hacen particularmente interesante.

ESTADO ACTUAL
DEL
COMERCIO Y NAVEGACIÓN

CAPÍTULO I

DESARROLLO E IMPORTANCIA ACTUAL DEL COMERCIO Y DE LA NAVEGACIÓN EN LAS REPÚBLICAS DE CENTROAMÉRICA

Las repúblicas de Centroamérica, es decir, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, ocupan entre los istmos de Tehuantepec y de Panamá, una angosta faja de terreno montañoso bañada por las aguas de los océanos Atlántico y Pacífico, que mide una superficie aproximada de cuatrocientos veinticuatro mil kilómetros cuadrados, o sea, una cuarta parte menos que el área de Chile.

La población total se calcula en unos cuatro millones de habitantes.

La riqueza de las tierras, que rinden productos tan variados como el café, la caña de azúcar, las maderas finas de ebanistería, el caucho, los bananos, así como sus minas de metales preciosos, constituyen la base de la prosperidad segura y permanente de esta región de América.

Por otra parte, su situación geográfica tan especial, en un lugar que será con el tiempo el lugar obligado de pasaje para el tráfico universal, señala a América del centro una gran importancia comercial en el futuro, importancia que irá haciéndose más perceptible a medida que se acrecienten las comunicaciones y se faciliten los medios de transporte, interiores y exteriores.

El valor actual del comercio exterior de Centroamérica se puede estimar en más de cincuenta y un millones de pesos oro de cuarenta y ocho peniques, lo que equivale a ciento cincuenta y tres millones y medio de pesos chilenos de dieciocho peniques. De aquella cifra corresponden veintidós millones trescientos nueve mil pesos oro a las importaciones y veintiocho millones ochocientos cuarenta mil pesos oro a las exportaciones.

Los países que tienen mayor preponderancia en el comercio centroamericano son Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania.

Presentada en esta forma sumaria la importancia económica de América central, podemos pasar al examen de los valores que corresponden a las dos grandes ramas en que se divide el comercio exterior. Al mismo tiempo, presentando al lado de las últimas cifras estadísticas las que se refieren a una época anterior, podremos

apreciar el grado de desarrollo que en esta esfera de la actividad han alcanzado las diversas repúblicas que son materia de nuestro estudio.

IMPORTACIONES

El monto del comercio de importación en los años de 1901 y 1905, alcanzó las cifras que siguen:

<i>Países</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Guatemala	\$ 4.258.000	\$ 6.8444.000
El Salvador	2.615.000	4.346.000
Honduras	1.667.000	2.362.000
Nicaragua	2.264.000	3.518.000
Costa Rica	3.858.000	5.239.000
	\$ 14.662.000	\$ 22.309.000

El examen comparativo de estas cifras revela un aumento de 52% en cuatro años.

EXPORTACIONES

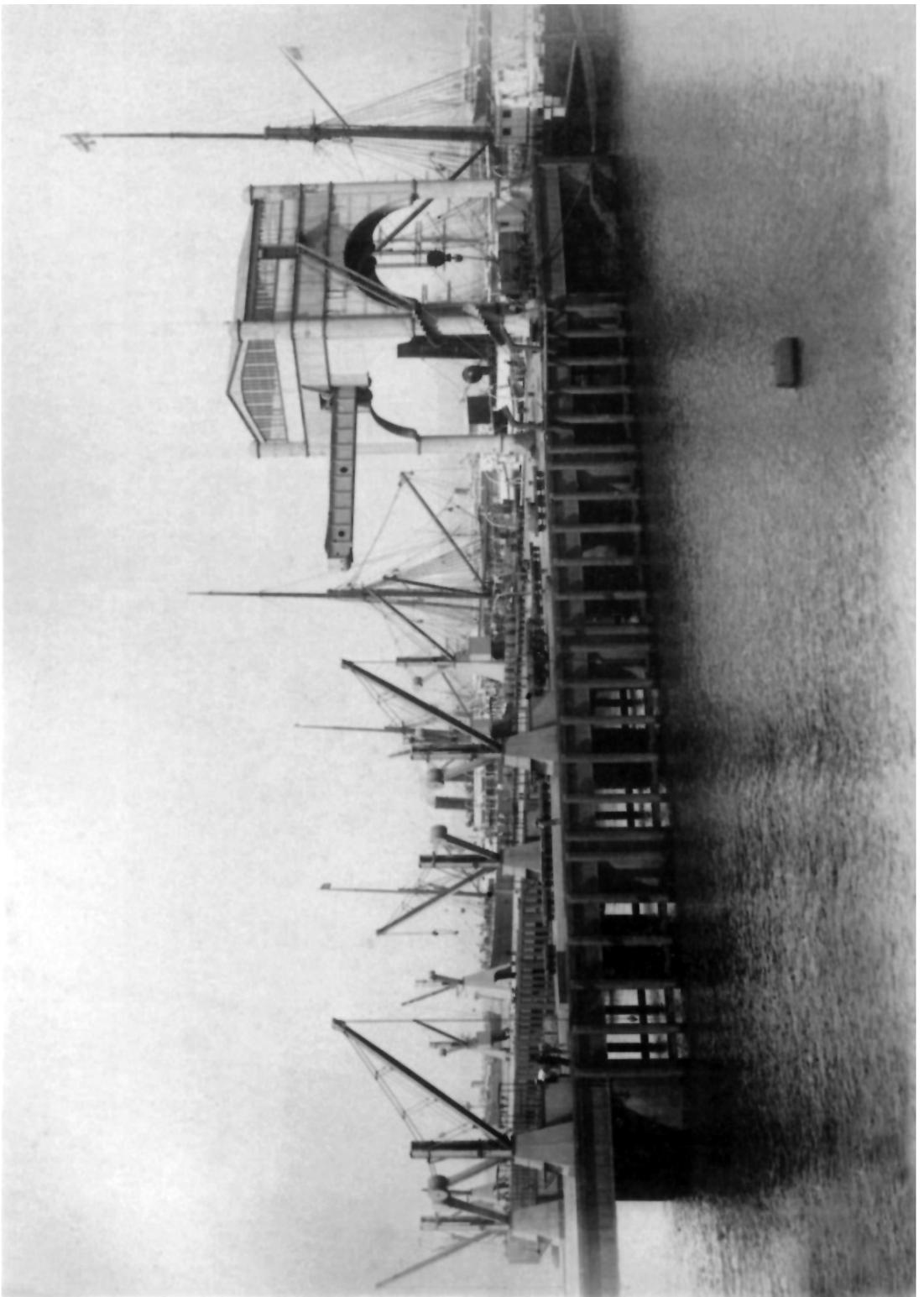
El comercio de exportación en los mismos años, fue el siguiente:

<i>Países</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Guatemala	\$ 7.519.000	\$ 8.237.000
El Salvador	4.419.000	5.639.000
Honduras	2.688.000	2.226.000
Nicaragua	2.520.000	4.600.000
Costa Rica	5.792.000	8.138.000
	\$ 22.938.000	\$ 28.840.000

El aumento es de 25% en los últimos cuatro años.

RESUMEN DEL COMERCIO EXTERIOR

Tomando en conjunto el movimiento comercial de cada país, resulta el siguiente resumen comparativo que permite apreciar mejor el vuelo que el comercio exterior ha tomado en el último año estadístico:



Muelle Fiscal. Autor Félix Lebranc. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

<i>Países</i>	<i>1901</i>	<i>1905</i>
Guatemala	\$ 11.777.000	\$ 15.081.000
El Salvador	7.034.000	9.985.000
Honduras	4.355.000	4.588.000
Nicaragua	4.784.000	8.118.000
Costa Rica	9.650.000	13.377.000
	\$ 37.600.000	\$ 51.149.000

COMERCIO EXTERIOR POR PAÍSES

Atendiendo a la importancia relativa que los principales países tienen en el comercio exterior de Centroamérica, podemos formar los siguientes cuadros que expresan el valor de las importaciones y de las exportaciones en millares de pesos oro de cuarenta y ocho peniques, en el año 1905.

IMPORTACIONES

<i>Países</i>	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Estados Unidos	3.066	1.354	1.689	1.900	2.706
Gran Bretaña	1.545	1.313	212	800	940
Alemania	1.407	473	185	420	615
Francia	268	339	66	280	249
Bélgica	100	141	–	11	22
España	86	62	21	16	122
Italia	82	91	–	41	154
Hispanoamérica	186	392	67	13	262
Otras naciones	104	181	122	37	164
	6.844	4.346	2.362	3.518	5.239

Las importaciones de Estados Unidos suman diez millones setecientos quince mil pesos oro; las de Gran Bretaña, cuatro millones ochocientos diez mil pesos; las de Alemania, tres millones ciento treinta mil pesos; las de Francia un millón doscientos dos mil pesos y las de Hispanoamérica, novecientos veinte mil pesos.

EXPORTACIONES

<i>Países</i>	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Estados Unidos	2.875	1.224	1.848	1.840	3.728
Gran Bretaña	976	864	64	540	3.824

<i>Países</i>	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Alemania	4.078	987	87	640	301
Francia	25	1.653	1	1.000	105
España	17	544	–	100	–
Italia	9	50	–	–	–
Hispanoamérica	116	136	224	173	55
Otras naciones	141	181	2	300	125
	8.237	5.639	2.226	4.600	8.138

Las exportaciones a Estados Unidos suman once millones quinientos quince mil pesos oro; a Gran Bretaña, cinco millones doscientos sesenta y ocho mil pesos; a Alemania, seis millones noventa y tres mil pesos, y setecientos cuatro mil pesos, a Hispanoamérica.

De esta manera quedan perfectamente señaladas tanto la importancia actual del comercio exterior de cada una de las repúblicas centroamericanas como la posición que ocupan los países extranjeros que con ellas mantienen relaciones comerciales.

Desde el punto de vista especial del comercio chileno, necesitamos ahora conocer la naturaleza de las mercaderías importadas y señalar aquéllas que podrían dar origen a un intercambio con nuestro país.

PRODUCTOS IMPORTADOS

Las importaciones de los países centroamericanos consisten principalmente en artículos manufacturados, productos alimenticios y materias primas para las industrias, como pasamos a expresarlo a continuación:

Entre los artículos manufacturados que representan valores más considerables, figuran los siguientes: tejidos de algodón, maquinaria, ferretería, vestidos, calzado, sacos, drogas, fósforos, y jabón ordinario.

Entre los artículos alimenticios la harina de trigo ocupa el primer lugar y vienen enseguida, las conservas de carne, pescados, mariscos, legumbres y frutas, los vinos y las cervezas, los cereales, frijoles, pastas alimenticias, papas, leche condensada, etcétera.

Finalmente, entre las materias primas figuran las suelas y becerros, el sebo, los abonos y el carbón de piedra.

Mayores detalles sobre las importaciones pueden consultarse en los anexos respectivos.

En nuestra memoria comercial correspondiente a 1905, presentamos un cuadro que contiene el monto de los valores de los artículos alimenticios y bebidas que se exportan de Chile y que constituyen fuerte consumo en las diversas repúblicas. Según dicho cuadro, los productos importados en 1905 en Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, fueron los siguientes en moneda de oro de cuarenta y ocho peniques:

Productos alimenticios vegetales	\$ 1.910.000
Comestibles y conservas	443.000
Otros productos alimenticios	203.000
Vinos, cervezas y licores	598.000
	3.154.000

De modo que el valor total del comercio de importación que interesa a Chile representa, más o menos, diez millones de pesos oro de dieciocho peniques.

PRODUCTOS EXPORTADOS

Las exportaciones de los países centroamericanos consisten en café, bananos, metales preciosos, añil, maderas de ebanistería y palos para tinte, caucho, cacao, azúcar de caña, tabaco, cueros y pieles, ganado y otros artículos.

El valor de las exportaciones que pueden ingresar al comercio chileno se indica en el cuadro que sigue:

Valor en oro de 48 d.

Café	\$ 17.968.000
Bananos	4.787.000
Metales preciosos	1.940.000
Añil	137.000
Maderas finas	293.000
Caucho	800.000
Azúcar	339.000
Ganado	412.000
Cueros, tabaco y otros productos	2.153.000

Como se ve, el café constituye la principal exportación, y representa el sesenta y dos por ciento del total.

MOVIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN

Para completar el estudio del movimiento del comercio exterior de Centroamérica, nos resta únicamente referirnos al tráfico marítimo a que ésta da origen. Las estadísticas a este respecto son muy deficientes y utilizando las cifras que ya hemos dado en nuestra memoria comercial, podemos formar el siguiente resumen de la navegación:

<i>Países</i>	<i>Entradas</i>		<i>Salidas</i>	
	<i>Naves</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Naves</i>	<i>Tonelaje</i>
Guatemala	785	916.000	809	896.000
El Salvador	500	700.000	500	700.000
Honduras	2.995	629.000	2.995	629.000
Nicaragua	440	500.000	440	500.000
Costa Rica	580	819.000	500	677.000
	5.300	3.564.000	5.244	3.402.000

El movimiento migratorio en los puertos centroamericanos se puede calcular en veinte mil pasajeros entrados y quince a dieciocho mil los salidos en el año.

CAPÍTULO II

CONDICIONES ECONÓMICAS Y COMERCIALES

SITUACIÓN FINANCIERA Y ECONÓMICA

El desarrollo económico de los países centroamericanos se ha visto entrabado a veces por los trastornos de carácter político; pero no hay duda de que los progresos realizados en la estabilidad de los gobiernos, en los últimos años, son efectivos y puede confiarse en que las instituciones alcanzarán pronto, al amparo de un régimen de paz y de legalidad, suficiente solidez para asegurar el provenir y el bienestar de esta sección del continente.

La inmigración de capitales y de brazos proporcionará entonces los medios de solucionar los problemas más graves que tienen relación con la prosperidad económica de Centroamérica.

En seguida procuraremos caracterizar la situación actual de cada una de las repúblicas aludidas.

Guatemala, con una superficie de ciento trece mil kilómetros cuadrados y una población de un millón seiscientos mil habitantes, es una de las más ricas y adelantadas. La crisis económica y financiera que se declaró como consecuencia de la baja del precio del café principalmente, en los años de 1898 y siguientes, produjo entre otros males, la pérdida de la circulación de la moneda de plata, acarreando a todos los negocios las perturbaciones que siempre origina la adopción del curso forzoso del papel moneda. Posteriormente, la crisis se vio agravada con la destrucción de una importante zona productora de café por erupciones volcánicas y, asimismo, con la ruina de la segunda ciudad comercial de la república.

Antes de la crisis el país se sentía próspero, abundaba el dinero, los negocios se hacían fácilmente, se implantaban nuevas industrias y surgían empresas por todas partes. En poco tiempo cambió la situación totalmente: se restringieron los créditos de que gozaban los agricultores y comerciantes en los centros financieros de Europa y Estados Unidos, disminuyó el volumen de los negocios, se limitaron las importaciones y la vida se encareció en proporción aún mayor que la correspondiente a la depreciación del papel moneda.

Las fluctuaciones del cambio internacional caracterizan perfectamente las diferentes fases de la situación porque ha atravesado Guatemala. Así, a fines de 1898, la prima del oro era de cuatrocientos por ciento, más o menos; y subió gradualmente hasta llegar a más de 2000% a raíz de la catástrofe de Quezaltenango. Enseguida ha venido declinando y se encuentra ahora alrededor de 900% más aún.

La tasa del interés no ha sufrido grandes perturbaciones, manteniéndose entre 9 y 12% al año.

Restringido o abolido el crédito extranjero, los negocios se han hecho casi exclusivamente sobre la base del pago al contado o a muy breve plazo.

En los dos últimos años se ha empezado a notar una reacción favorable en la situación económica, como tienden a comprobarlo varios hechos importantes, entre otros, el aumento del comercio exterior y la creación de algunas nuevas empresas que han llevado al país capitales extranjeros.

La república de El Salvador, con cerca de un millón de habitantes repartidos en una área de veintiún mil kilómetros cuadrados, ha sufrido mucho menos los efectos de la crisis del café, en razón de la diversidad de sus producciones y gracias a una gestión acertada de las finanzas nacionales. Una prueba elocuente de lo que decimos se encuentra en el hecho de que El Salvador ha podido mantener la circulación de la moneda de plata, sin más quebranto que el que ha experimentado el metal blanco en el mercado universal.

Actualmente la prima del oro se mantiene a un tipo inferior de 40%.

Los negocios, sin embargo, se resienten todavía de los efectos de la desconfianza ocasionada por la crisis del café y domina la restricción en los créditos.

Esta situación cambiará favorablemente en poco tiempo porque El Salvador con un gobierno estable, sin deuda exterior y con una raza enérgica para el trabajo, tiene en perspectiva un halagüeño porvenir económico.

La república de Honduras tiene una extensión superficial de ciento catorce mil kilómetros cuadrados y una población de medio millón de habitantes.

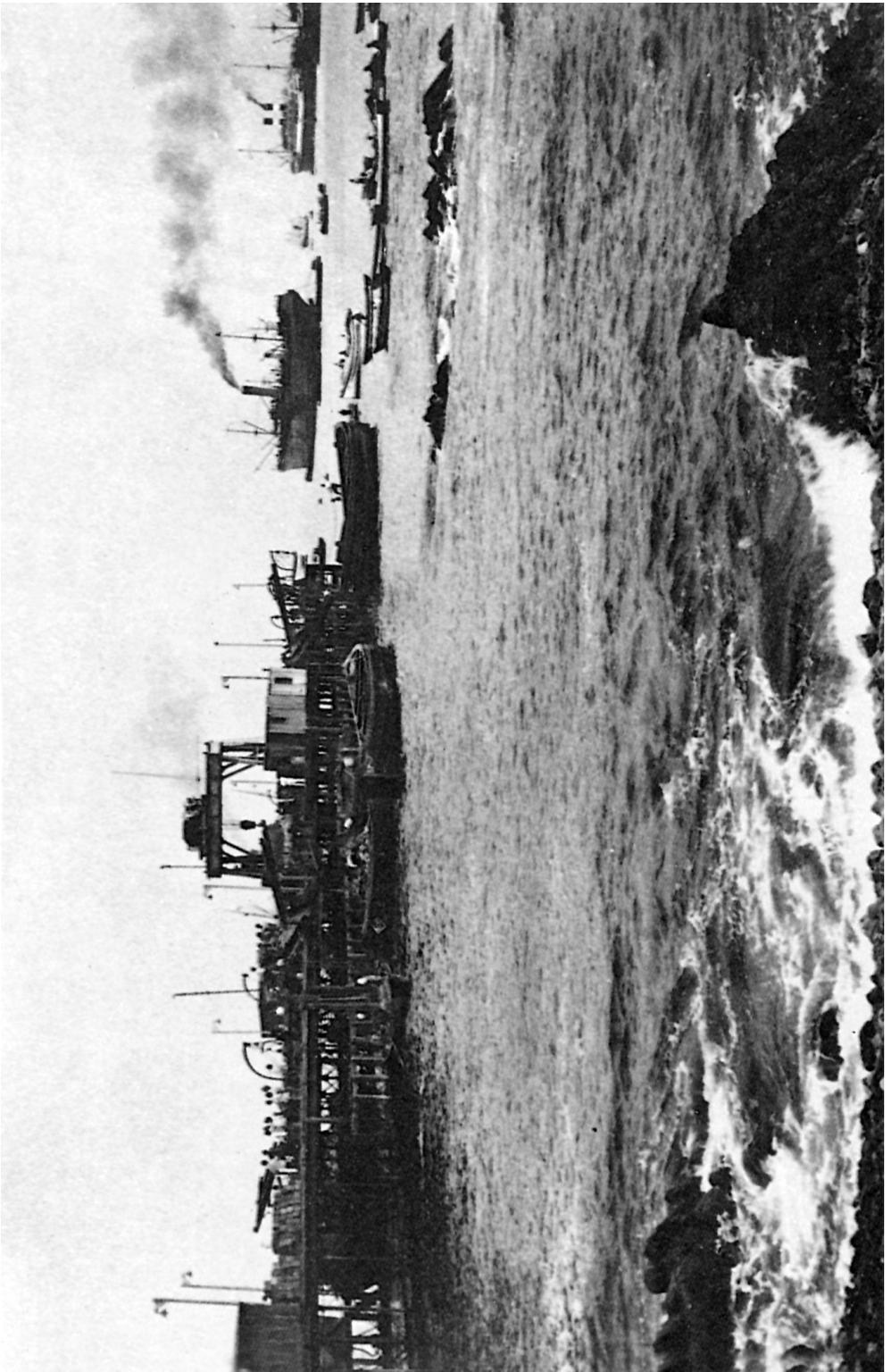
Como las producciones consisten principalmente en minerales de plata, bananos y ganado vacuno, la crisis del café no le ha afectado y ha podido mantener la circulación de la moneda de plata.

Las fluctuaciones del cambio se deben de este modo, únicamente a las variaciones del precio de este metal. Durante el año último el premio del oro se ha mantenido alrededor de ciento cuarenta y cinco por ciento.

Bajo un régimen de paz, Honduras vio incrementarse su comercio exterior, el cual alcanzó en los años de 1901 y 1902 gran prosperidad. Después, las agitaciones de carácter político perturbaron esta situación favorable y ahora, restablecida la tranquilidad, tiende la confianza a dar vuelo a las empresas comerciales, dentro de los límites moderados que consienten las condiciones del país.

El tropiezo más grave para el desarrollo del comercio que existe en el país se encuentran en los imperfectos medios de comunicación y de transporte.

La república de Nicaragua tiene una extensión superficial de ciento veintiocho mil kilómetros cuadrados, siendo su población de cuatrocientos treinta mil habitantes.



El período de depresión comercial que se inició en los años de 1898 y 1899, alcanzó en 1902 su mayor intensidad.

Desde esa fecha comenzó a manifestarse una reacción favorable que se ha acentuado en el año último.

El medio circulante, sin embargo, sigue depreciado, alcanzando el oro una prima de seiscientos por ciento.

Nicaragua es un país que posee inmensas riquezas por sus fértiles tierras, que producen café, caucho, bananos, azúcar, y por sus minas de oro y otras sustancias.

La república de Costa Rica cuenta con menos de cincuenta mil kilómetros cuadrados de superficie y con una población que no llega a trescientos cincuenta mil habitantes. Es un país industrial y activo que debe a la sobriedad de su raza, a la paz y tranquilidad de que ha disfrutado casi constantemente desde hace más de medio siglo, y a los buenos gobiernos los progresos que ha alcanzado en su organización política y en su bienestar material.

La crisis del café hizo sentir allí sus efectos como en las otras repúblicas; pero bien pronto el país supo dar nuevos rumbos a su actividad, creando otras fuentes de riqueza.

Es digno de recordarse el hecho de que en medio de una situación difícil, Costa Rica realizó una operación financiera atrevida para arraigar en el país la circulación metálica y sustraerse a los males que acarrea la inestabilidad de los cambios sobre el extranjero.

Consistió la operación en sustituir el peso fuerte de plata por una moneda de oro de valor equivalente, estableciendo la relación de uno a veintiséis y medio. La unidad monetaria adoptada fue el colón de oro de setecientos setenta y ocho miligramos de peso y ley de novecientos milésimos. En esta nueva moneda la libra esterlina vale diez colones y veinte céntimos, y el dólar americano dos colones diez céntimos.

Esta reforma monetaria se ha sostenido perfectamente y ha contribuido en alto grado a dar empuje a los negocios, reestableciendo la confianza y ofreciendo con ella la mejor garantía a los capitales extranjeros que se ha apresurado a acudir al país.

En resumen, la situación financiera y económica de las repúblicas de Centroamérica tiende a recobrar la firmeza que tenía antes que se declarara la crisis del café y presenta ya signos de un desarrollo amplio en las producciones y de una prosperidad general más intensa.

PUERTOS Y VÍAS DE COMUNICACIÓN

Desde el punto de vista especial en que debemos colocarnos en este informe, nos interesa conocer cuáles son los puertos comerciales de las repúblicas centroamericanas que se encuentran en el Pacífico y qué vías de comunicación facilitan el transporte a las ciudades del interior.

En la costa centroamericana se encuentran los siguientes puertos, escalonados entre el istmo de Panamá y el de Tehuantepec: Punta Arenas, San Juan del

Sur, Corinto, Amapala, La Unión, La Libertad, Acajutla, San José de Guatemala, Champerico y Ocós.

La distancia entre Punta Arenas y Ocós es de seiscientos sesenta y cinco millas de navegación con las escalas intermedias. Entre Panamá y Ocós, la distancia es de mil ciento veinticinco millas.

A Guatemala corresponden los puertos de San José, Champerico y Ocós, por los cuales se hizo en 1905 un movimiento de un millón seiscientos sesenta y seis mil bultos con peso de ciento nueve mil cuatrocientas toneladas.

Estos puertos están unidos por medio de ferrocarriles con las ciudades del interior. El ferrocarril de San José a la capital tiene sesenta y cinco millas; el de Champerico a San Felipe, cincuenta millas, y veinte millas el de Ocós al interior.

Una vez terminado el ferrocarril al Atlántico, actualmente en construcción, Guatemala poseerá una vía interoceánica de doscientas setenta millas, entre los puertos de San José y Puerto Barrios en el golfo de México. Será posible entonces hacer el viaje desde Guatemala a Nueva York en siete u ocho días.

El mismo viaje de la capital de Guatemala a Nueva York también se podrá hacer directamente en ferrocarril, una vez que se termine el ramal a la frontera mexicana, actualmente muy adelantado, y se unan las redes ferroviarias de los dos países vecinos.

En el ferrocarril de San José a la capital, la carga de importación, por todo el trayecto, paga de cincuenta a sesenta y cinco centavos oro americano por quintal de cien libras inglesas.

En el ferrocarril de Champerico a San Felipe la misma carga paga cuatro pesos cincuenta centavos moneda corriente por cada cincuenta kilos.

Los puertos de El Salvador son Acajutla, La Libertad y La Unión. El tráfico total de mercaderías alcanzó, en 1905, a ochocientos cincuenta y dos bultos con peso de cincuenta y ocho mil toneladas.

El único puerto que está unido actualmente por ferrocarril con las ciudades del interior es el de Acajutla, que recorre entre este lugar y la ciudad de San Salvador, capital de la república, un trayecto de ciento cinco millas.

El flete que pagan las mercaderías de importación es de treinta y cinco centavos plata por quintal.

La república de Honduras sólo tiene en el Pacífico el puerto de Amapala que se encuentra situado en la isla del Tigre, en medio del golfo de Fonseca. El tráfico de este puerto en 1904 fue de noventa y nueve bultos con peso de cinco mil toneladas.

Honduras carece de ferrocarriles por el lado del Pacífico y las comunicaciones se hacen por carreteras.

El flete desde Amapala al puerto de San Lorenzo es de tres pesos veinte centavos en oro la tonelada, y de allí a Tegucigalpa es de catorce a veinticuatro pesos oro la tonelada, según la estación y la abundancia o escasez de carga.

Nicaragua posee dos puertos en el Pacífico, que son Corinto y San Juan del Sur. El tráfico marítimo de ambos se puede calcular en seiscientos mil bultos con peso de treinta y cinco mil toneladas.

El puerto de Corinto está comunicado con ferrocarril con las ciudades del interior. El trayecto que recorre entre Corinto y Managua es de ciento cuarenta y un kilómetros.

El flete para la mercadería de importación es de seis pesos seis centavos moneda corriente por quintal métrico.

Costa Rica sólo tiene el puerto de Punta Arenas en el Pacífico y el tráfico de carga movilizada se puede estimar en diez mil toneladas.

Punta Arenas está llamado a tomar una considerable importancia comercial, una vez que esté terminado el ferrocarril que construye el gobierno entre la capital y la pequeña ciudad de Esparta, actual término de una línea férrea de veintidós kilómetros que parte de aquel puerto.

La distancia entre Punta Arenas y San José de Costa Rica, que recorrerá este ferrocarril, es de ciento diez kilómetros; y terminado el trozo que falta entre Esparta y Santo Domingo, unas veinticinco millas, se podrá hacer el viaje en cinco horas. Como el viaje entre San José y puerto Limón, en el Atlántico, es de seis horas, resulta que los viajeros podrán pasar de un océano al otro, por un ferrocarril de doscientos setenta y seis kilómetros en once horas, atravesando una región de lo más pintoresca, en medio de una variada vegetación y de una diversidad de climas que se encuentran en un trayecto que alcanza hasta una altura de mil quinientos metros.

FACILIDADES DE LOS PUERTOS

En el desarrollo del comercio de un país tienen gran importancia las facilidades que ofrecen los puertos para el embarque y desembarque de las mercaderías.

Salvo en épocas extraordinarias, de gran movimiento de exportación, etc., los puertos centroamericanos en la costa del Pacífico pueden atender las necesidades del comercio bastante regularmente. En algunas partes, los entorpecimientos más graves que encuentran las compañías de vapores nacen de la competencia. La falta de trabajadores suele también ocasionar perjuicios.

En relación con las facilidades que para la carga y descarga ofrecen los puertos de que tratamos, hay que considerar dos géneros de servicio: el de muelles y el de agencias para la carga y descarga.

En Guatemala, cada uno de los puertos de San José, Champerico y Ocós cuenta con un muelle de hierro. Estos muelles son propiedad de empresas privadas y mientras dura la concesión de que gozan, no pueden establecerse otros. Según las tarifas vigentes, las mercaderías generales de importación pagan por derecho de muelle cincuenta centavos por quintal español, en moneda corriente.

El servicio de agencia, que comprende el lanchaje y el acarreo hasta los carros del ferrocarril, se hace por compañías particulares. En el puerto de San José, la Agencia Marítima Nacional Limitada, que es la única que existe, se encuentra casi totalmente en manos de los propietarios de la Pacific Mail S.S.C.^o. Se comprende fácilmente, dada esta situación, el arma poderosa que tiene esta compañía para

hostilizar las operaciones de carga y descarga de los vapores de las empresas rivales. Los vapores chilenos tuvieron que soportar muchos perjuicios por esta causa.

Como el negocio de las agencias es libre, nada obsta para que se organicen otras empresas en estos puertos.

La tarifa vigente de la Agencia Marítima Nacional, de San José, señala un derecho de dos pesos cuarenta centavos moneda corriente, por quintal español, o noventa y seis pies cúbicos, para los abarrotes en general, vino y licores, cerveza y pasto aprensado. Hay muchos artículos que pagan menor derecho.

La tarifa del muelle de Champerico señala un derecho de cincuenta centavos por quintal español para las mercaderías generales de importación, y la tarifa de la Compañía de Agencia, uno de tres pesos también sobre mercaderías generales, conservas, cerveza, etcétera.

En El Salvador, los puertos de Acajutla y La Libertad poseen muelles de hierro y tienen servicios análogos a los de Guatemala. La tarifa para mercaderías generales y abarrotes de importación es de veinte a treinta y cuatro centavos moneda corriente por quintal español.

Las tarifas de las agencias es, para la misma clase de mercaderías, de quince a treinta centavos.

En Amapala, la casa comercial de Rohsner se ocupa de las operaciones de embarque y desembarque.

En Nicaragua las condiciones naturales de los puertos de Corinto y San Juan del Sur presentan toda clase de facilidades para las operaciones de carga y descarga. De ellas se ocupan los comerciantes allí establecidos.

En el puerto de Punta Arenas la tarifa de agencia es de cinco colones por tonelada para la mercadería de importación.

No siendo posible entrar en mayores detalles, nos referimos a los anexos para el que desee más completas informaciones.

DERECHOS DE ADUANA

Factor muy importante que se debe tomar en cuenta cuando se trata de la introducción de productos en un mercado extranjero, es la tarifa de derecho de aduana. Para determinar los precios a que pueden venderse las mercaderías es necesario añadir a los gastos de fletes, muellaje, agencias y transporte, el respectivo impuesto aduanero.

En general, las tarifas aduaneras centroamericanas están fundadas en el sistema de los derechos específicos siendo relativamente fácil, por consiguiente, determinar y comparar el gravamen que en los diversos países pesa sobre los productos importados.

Pero la cuestión se complica algo cuando se trata de expresar el monto líquido de los derechos, porque en algunas repúblicas se sigue un sistema de recargos aduaneros poco expedito.

En Guatemala, por ejemplo, los derechos se pagan en esta forma: setenta por ciento en billetes y treinta por ciento en oro americano al cambio del día.

En El Salvador, se cobra el 68% de los derechos en plata y el 26% restante se convierte en 12% en oro pagadero en metálico o en letra a la vista sobre Estados Unidos.

En Nicaragua se paga en oro, reduciendo cada cinco pesos a un peso oro.

En la imposibilidad de hacer un resumen útil y completo de los derechos de aduana que pagan los artículos similares a los que Chile exporta, nos remitimos a los cuadros anexos.

Materia estrechamente relacionada con los derechos aduaneros es la relativa a los tratados de comercio o arreglos comerciales que algunas repúblicas centro-americanas han celebrado con países extranjeros. Su examen está sometido a la Legación en Centroamérica, la cual ha debido presentar al Ministerio un informe especial, y, por consiguiente, no nos corresponde a nosotros abordarlo en esta ocasión.

IMPUESTOS INTERNOS

Además de los derechos aduaneros rigen también ciertos derechos especiales sobre las importaciones que es necesario tomar en consideración. Algunos son comunes en los diversos países, como los gastos de manifiesto, póliza, guía, almacenaje, permiso de desembarque y registro de mercaderías en aduana. Otros son especiales y varían en cada país, como el impuesto a favor de hospitales que gravan ciertos artículos o el impuesto sobre cada bulto de mercadería importado para el fomento de la navegación que rige en algunas partes.

Estos impuestos se pagan generalmente por el agente comisionista al despachar las mercaderías de la aduana.

Por último, hay también impuestos de consumo locales, de patente, etc., que gravan propiamente al comerciante.

FACTURAS CONSULARES

Los comerciantes extranjeros deben, por otra parte, tomar en consideración los derechos consulares establecidos sobre las facturas de mercaderías despachadas a Centroamérica y la obligación de certificar estos documentos y de presentarlos a las aduanas respectivas a fin de evitarse dificultades y perjuicios.

Estos derechos consulares no son uniformes y están fundados casi en todas partes según una cierta escala de valores.

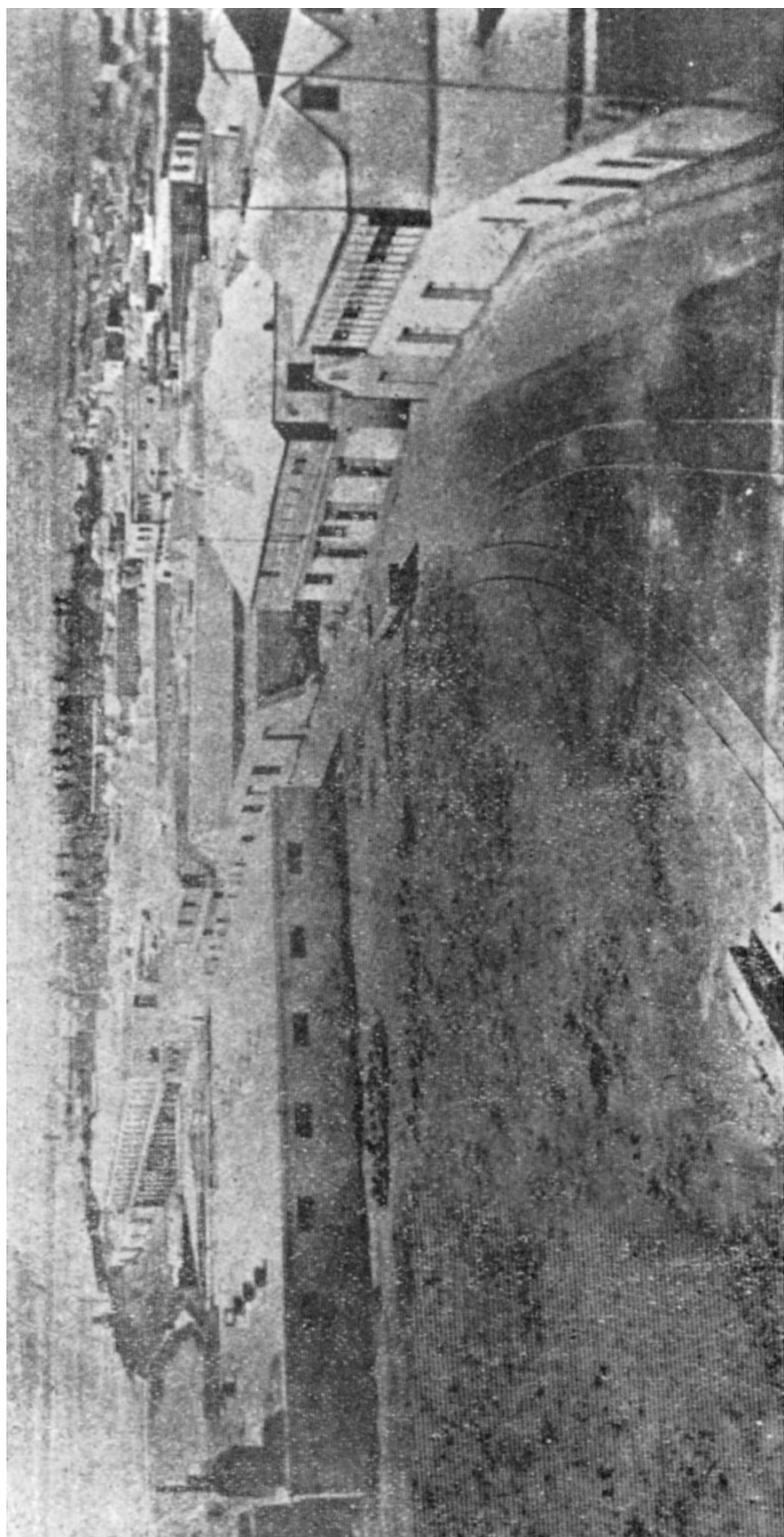
FLETES

Los diversos factores que hemos estudiado son, sin duda, muy interesantes para conocer la verdadera condición de los mercados que se trata de conquistar; pero, a

nuestro juicio muy escasa utilidad puede obtener con ellos el comerciante si ignora cuáles son las facilidades de exportación que se le ofrecen, es decir, los medios de comunicación que existen y los fletes que cobran las compañías de vapores.

Ésta es la materia que nos proponemos tratar especialmente más adelante.

Santiago, 3 de diciembre de 1906



Almacenes del puerto de Arica, hacia 1900. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

Señor Ministro:

Tengo la satisfacción de presentar a V.S. el tercer y último informe relativo al proyecto de establecer una línea regular y directa de vapores entre Chile y los puertos situados al norte de Panamá.

Este informe se refiere especialmente a la importancia del tráfico marítimo en la costa centroamericana, a las condiciones que parecen indispensables para el éxito de la nueva línea y a las bases que deben ser materia tanto de contrato con la empresa de vapores que establezca el servicio como del convenio diplomático que debe celebrarse entre los gobiernos interesados en promover el desarrollo de las relaciones comerciales recíprocas y en mejorar el estado actual de la navegación en el Pacífico.

Queda, pues, terminado, señor Ministro, el estudio que el Departamento se dignó encomendarme y para acordar definitivamente los términos del contrato relativo al servicio que se trata de establecer, faltaría únicamente practicar un estudio análogo respecto de los puertos de México, cuyo gobierno ha manifestado encontrarse igualmente interesado en la realización de este importante proyecto.

Al terminar, me cumple hacer presente a V.S. que algunos de los documentos acompañados han sido recogidos con intervención de nuestra Legación en Centroamérica.

Dios guarde a V.S.

JULIO PÉREZ CANTO

Al ministro de Relaciones Exteriores. Santiago.

**BASES Y CONDICIONES
PARA
ESTABLECER UNA LÍNEA DE VAPORES**

CAPÍTULO I

EL COMERCIO MARÍTIMO EN LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS

Siendo actualmente muy pequeño el movimiento comercial que se verifica entre Chile y los países centroamericanos, se comprende sin esfuerzo que las expectativas de su desarrollo no pueden ser base suficiente para mantener entre ellos una línea regular y directa de vapores, aun contando con fuertes subvenciones de los gobiernos.

La base financiera del negocio no puede encontrarse sino en el tráfico marítimo que se verifica en los puertos de los países cuyos intereses comerciales se trata de favorecer por medio de comunicaciones regulares y expeditas.

El auxilio pecuniario de los gobiernos es, sin embargo, indispensable. Servirá, en primer lugar, para ayudar a la empresa de vapores en su competencia con otras compañías y, en segundo lugar, para poder exigir el cumplimiento de disposiciones favorables al incremento de las relaciones comerciales que se trata de estimular.

De esta manera, existiendo la base financiera del negocio, la subvención asegura el éxito final de la empresa.

En mérito de estas consideraciones, debemos estudiar primeramente la importancia del tráfico marítimo y el estado actual de la navegación. Conviene tener presente sobre este particular, que nuestro informe se refiere únicamente a los puertos de Centroamérica y los resultados a que llegamos no son sino parciales, puesto que el proyecto de nuestro gobierno abarca además los puertos de Estados Unidos mexicanos.

EL TRÁFICO MARÍTIMO

Estudiando el conjunto del tráfico marítimo de los países a que nos hemos referido, a la luz de las últimas cifras estadísticas, llegamos a la conclusión que el ingreso alcanza a cerca de 170.000 toneladas de peso, como se demuestra en el cuadro que sigue:

INGRESO MARÍTIMO

<i>Países</i>	<i>Bultos</i>	<i>Peso en toneladas</i>
Guatemala	1.045.100	59.700
El Salvador	355.700	24.700
Honduras	340.800	13.600
Nicaragua	407.300	27.600
Costa Rica	846.500	43.900
	2.995.400	169.500

El tonelaje de la carga, estimado según el peso, representa más o menos la mitad del que corresponde en volumen; pero no hay datos suficientes para establecer la proporción y calcular el tonelaje efectivo.

El cálculo de la carga exportada es algo más difícil de hacer por la diversidad de unidades de medida que señala la estadística. Se pueden dar como aproximadas las siguientes cantidades:

EGRESO MARÍTIMO

<i>Países</i>	<i>Bultos</i>	<i>Peso en toneladas</i>
Guatemala	1.189.300	65.500
El Salvador	496.600	33.300
Honduras	340.000	17.000
Nicaragua	400.000	22.000
Costa Rica	400.000	22.000
	2.825.900	159.800

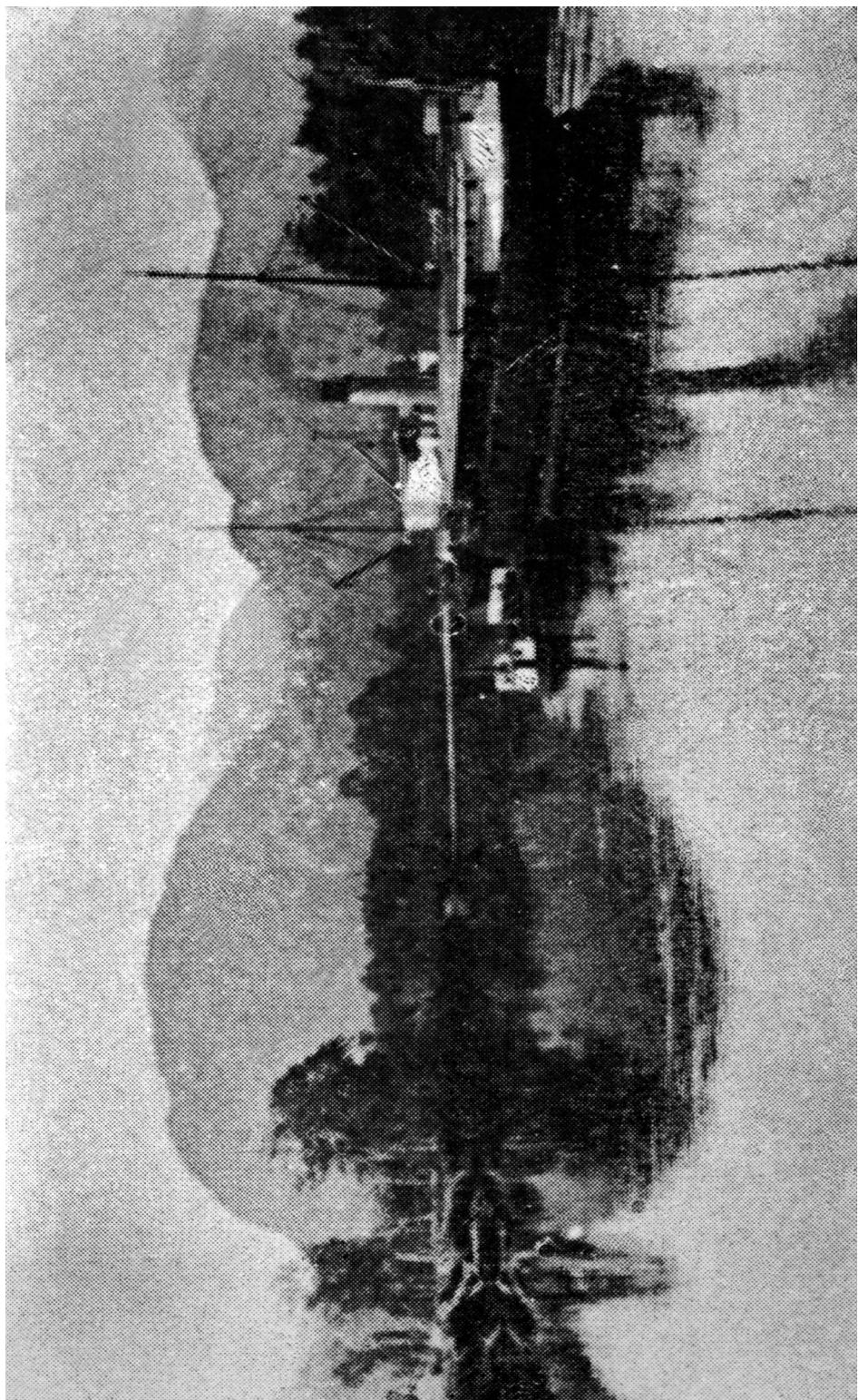
En este cálculo no se han tomado en consideración las exportaciones de bananos y de cocos que se hacen exclusivamente por los puertos del Atlántico.

Resumiendo, tenemos que el movimiento marítimo de la América Central alcanza actualmente a cerca de 6.000.000 de bultos, con peso de 330.000 toneladas.

Pero como estas cifras representan el movimiento de importación y exportación de todos los puertos, con la única excepción antes mencionada, para conocer el comercio que se hace por los puertos centroamericanos del Pacífico necesitamos hacer un estudio especial, que nos indicará al mismo tiempo la importancia relativa de cada uno de ellos.

LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS DEL PACÍFICO

Los puertos centroamericanos del Pacífico son diez, de los cuales tres pertenecen a Guatemala, tres a El Salvador, uno a Honduras, dos a Nicaragua y uno a Costa Rica.



El vapor *Lircay* fondeado en Puerto Aysén, 1914. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

La importancia comercial de los puertos de Guatemala se puede apreciar en los dos cuadros, correspondientes a 1905, que van en seguida:

ENTRADAS

<i>Puertos</i>	<i>Navegación</i>		<i>Pasajeros</i>	<i>Bultos de mercaderías</i>	<i>Tonelaje de carga</i>
	<i>Naves</i>	<i>Tonelaje</i>			
San José	178	397.000	1.441	647.000	43.900
Champerico	137	295.000	426	279.000	21.900
Ocós	29	71.000	13	35.000	2.100
	344	763.000	1.880	961.000	67.900

SALIDAS

<i>Puertos</i>	<i>Navegación</i>		<i>Pasajeros</i>	<i>Bultos de mercaderías</i>	<i>Tonelaje de carga</i>
	<i>Naves</i>	<i>Tonelaje</i>			
San José	175	389.000	1.500	270.000	15.500
Champerico	134	295.000	40	331.000	19.600
Ocós	25	63.000	5	104.000	6.400
	334	747.000	1.545	705.000	41.500

La importancia de los puertos de El Salvador puede apreciarse, según la estadística de 1903, en los cuadros siguientes:

ENTRADAS

<i>Puertos</i>	<i>Naves</i>	<i>Bultos</i>	<i>Tonelada de carga</i>	<i>Pasajeros</i>
Acajutla	129	149.700	11.200	1.421
La Libertad	115	30.400	2.200	201
La Unión	83	47.200	3.100	523
	327	227.300	16.500	2.145

En 1905 el número de bultos importados alcanzó a 355.700, con 24.700 toneladas de peso.

SALIDAS

<i>Puertos</i>	<i>Naves</i>	<i>Bultos</i>	<i>Toneladas de carga</i>	<i>Pasajeros</i>
Acajutla	142	288.300	19.200	1.423
La Libertad	114	73.300	4.800	266
La Unión	88	94.400	6.700	438
	344	456.000	30.700	2.127

Respecto del puerto de Amapala, en Honduras, no existe otra estadística que la del movimiento de carga correspondiente a 1904, que es como sigue:

Entradas	73.600 bultos con	4.000 toneladas
Salidas	26.300 bultos con	877 ”
Son	99.900 bultos con	4.877 toneladas

En los puertos de Nicaragua, según los datos calculados de resultados parciales relativos a 1905, el movimiento marítimo se puede estimar como sigue:

ENTRADAS

<i>Puertos</i>	<i>Naves</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Bultos</i>	<i>Toneladas de carga</i>
Corinto	162	300.000	220.000	15.000
San Juan del Sur	48	89.000	40.000	1.800
	210	389.000	260.000	16.800

SALIDAS

<i>Puertos</i>	<i>Naves</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Bultos</i>	<i>Toneladas de carga</i>
Corinto	156	286.000	350.000	18.000
San Juan del Sur	44	84.000	7.000	500
	200	370.000	357.000	18.500

El comercio de Costa Rica, en la costa del Pacífico está en vías de desarrollo. El movimiento del puerto de Punta Arenas, puede establecerse como sigue:

Entradas	120.000 bultos con	5.500 toneladas de peso
Salidas	80.000 ” ”	4.500 ” ”
	200.000 bultos con	10.000 toneladas de peso

El movimiento de la navegación es de 140 naves entradas y salidas, con 282 toneladas de registro. Entraron y salieron 1.566 pasajeros.

Haciendo el resumen de los autos precedentes, resulta que el movimiento del tráfico en los puertos centroamericanos del Pacífico representa aproximadamente el siguiente volumen de mercaderías entradas y salidas.

EL MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO

<i>Número de puertos</i>	<i>Países</i>	<i>Bultos</i>	<i>Peso en toneladas</i>
3	Guatemala	1.670.000	100.000
3	El Salvador	670.000	40.000
1	Honduras	100.000	5.000
2	Nicaragua	600.000	35.000
1	Costa Rica	200.000	10.000
10		3.240.000	200.000

Tenemos, en consecuencia, que el negocio de fletes ofrece actualmente, en los diez puertos que tratamos, un movimiento de 3.240.000 bultos, con peso de 200.000 toneladas.

Calculamos también que para el movimiento de esta carga han entrado y salido por dichos puertos 1.700 naves, casi todas de vapor, con 4.000.000 de toneladas de registro.

NATURALEZA DE LA CARGA

Para apreciar la importancia del tráfico desde el punto de vista del flete marítimo, es necesario todavía conocer la naturaleza de la carga movilizada, puesto que no toda la mercadería está sometida a la misma tarifa. Sobre la mercadería acondicionada en cajones, por ejemplo, el flete se cobra por volumen y resulta generalmente el doble del que corresponde al peso. Del mismo modo la mercadería muy pesada o en grandes bultos y la carga peligrosa, como los fósforos, el petróleo, etc., pagan altos fletes. En cuanto a los productos de exportación, los más valiosos pagan más elevado que los de poco valor.

La estadística desgraciadamente no permite hacer cálculo alguno fundado sobre este particular respecto de la carga de importación. La exportación está en parte clasificada y se puede apreciar con bastante exactitud el flete que corresponde al producto más valioso que es el café.

Sabemos, por ejemplo, que Guatemala exportó en 1905 por los puertos del Pacífico las siguientes cantidades de café:

EXPORTACIÓN DE CAFÉ DE GUATEMALA

Puertos	Café oro		Café pergamino	
	Bultos	Peso en qq.	Bultos	Peso en qq.
San José	98.900	140.000	94.300	118.000
Champerico	198.200	271.000	128.300	164.500
Ocós	50.700	71.000	78.100	80.000
	347.800	482.000	300.700	362.500

O sea, un total de 648.500 sacos con peso de 844.500 quintales españoles que equivalen a 39.000 toneladas más menos.

La exportación de El Salvador fue la que sigue:

Café oro	546.870 quintales
Café pergamino	71.351 "
	618.221 "

o sea, 28 a 29.000 toneladas, más o menos.

Nicaragua exporta por los puertos del Pacífico unas 15.000 toneladas.

Finalmente, Costa Rica exporta como 4.000 toneladas por el puerto de Punta Arenas.

En consecuencia, tenemos que la exportación total de café por los puertos del Pacífico alcanza, más o menos, a 85.000 toneladas, de las cuales 60.000 en oro y 25.000 en pergamino (en esta forma paga mayor flete porque ocupa más volumen).

Para calcular el flete que corresponde a la mercadería importada y exportada, sin embargo, es necesario conocer además la procedencia y el destino de la carga. De este modo se puede deducir la base de negocio que el tráfico marítimo ofrece a las compañías de navegación.

Nuestra investigación no ha podido ir muy lejos, porque existen estadísticas suficientemente detalladas, ni las compañías quieren dar a conocer informes que pueden perjudicarlas. Más adelante, sin embargo, haremos uso de los datos que sobre esta materia hemos podido procurarnos.

Lo expuesto basta, por el momento, para apreciar la importancia actual del tráfico marítimo y las expectativas que se presentan para la explotación del negocio de fletes por una empresa que tenga en vista además el fomento de los intereses nacionales.



Vapor *Río Verde* en Río Grande, 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

CAPÍTULO II

EL TRÁFICO MARÍTIMO Y LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN

ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO

Las compañías de vapores que actualmente hacen el comercio en las costas de Centroamérica son dos: una es la Pacific Mail S.S.C.^o, que mantiene una línea regular, sujeta a itinerario, entre San Francisco de California y Panamá, una secundaria entre México y este puerto y otra, llamada centroamericana, que corre entre Guatemala y el istmo. Los vapores que parten de San Francisco, aparte de la carga destinada a Panamá, conducen, entre otras cosas, los artículos alimenticios que se importan en grande escala por los países de Centroamérica; y llevan de retorno café, cueros, pieles, maderas, etc. De Panamá transportan la carga que de Europa a New York llega por esa vía con destino a los mismos países.

La otra compañía a que nos hemos referido es la Compañía Kosmos. Los vapores de esta línea no tienen itinerario, pero regularmente pasan dos y a veces tres, cada mes, por los puertos centroamericanos. Conducen desde Hamburgo mercaderías surtidas y de paso embarcan café, azúcar y otros productos con destino a San Francisco, y Vancouver. De regreso estos vapores cargan madera de pino de Oregón y trigo, en Seattle o Tacoma; y además mercaderías surtidas en San Francisco, para los puertos de Centroamérica, Ecuador, Perú y Chile. Al pasar por Centroamérica embarcan café, madera de caoba y cedro, cueros y pieles etc., principalmente para Hamburgo, vía del estrecho de Magallanes.

No hay estadísticas completas para estimar el movimiento de navegación por nacionalidades en Centroamérica, de modo de poder establecer la parte que en el tráfico corresponde a cada una de las dos compañías navieras que operan actualmente. Tenemos, sin embargo, los datos que se refieren a Guatemala, que son los más importantes.

MOVIMIENTO DE VAPORES EN LOS PUERTOS DE GUATEMALA.
1905

<i>Puertos</i>	<i>Vapores Pacific Mail</i>		<i>Vapores Kosmos</i>	
	<i>Número de naves</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Número de naves</i>	<i>Tonelaje</i>
<i>Entradas</i>				
San José	111	229.800	63	165.000
Champerico	85	170.200	52	125.300
Ocós	–	–	29	71.500
	196	399.000	144	361.800
<i>Salidas</i>				
San José	110	227.500	61	160.000
Champerico	85	173.600	49	121.000
Ocós	–	–	25	63.000
	195	401.100	135	344.000

Son 391 vapores estadounidenses con 800.100 toneladas, y 279 vapores alemanes con 705.800 toneladas.

Este cuadro es muy interesante y nos da la proporción aproximada que corresponde a las dos compañías en el tráfico de los demás puertos.

RESULTADOS DEL TRÁFICO MARÍTIMO

El estudio de la carga transportada por cada una de las líneas de vapores y su destino, serviría para dar completa luz sobre el negocio de los transportes marítimos y especialmente sobre los fletes; pero, perteneciendo las estadísticas a las compañías de vapores exclusivamente, se hace casi imposible realizarlo. Hemos podido estudiar, sin embargo, lo relativo a las exportaciones en los puertos de Guatemala en una época en que los vapores chilenos e ingleses comenzaban a desarrollar sus negocios.

A continuación estudiamos el movimiento de exportación en el año 1900:

LÍNEA PACIFIC MAIL
TONELADAS DE 2.000 LIBRAS

<i>Destino</i>	<i>San José</i>	<i>Champerico</i>	<i>Ocós</i>
Europa vía Panamá	6.077	4.217	4.568
Estados Unidos vía Panamá	309	618	377
San Francisco de California	2.774	1.812	1.359
América Central	816	99	31
	9.976	6.746	6.335

En total son 23.057 toneladas.

Calculando el flete en la costa del Pacífico solamente, que es de ocho pesos de oro americano la tonelada, tenemos que la carga transportada pagó un flete de 184.400 pesos oro.

LÍNEA CHILENA E INGLESA

<i>Destino</i>	<i>San José</i>	<i>Champerico</i>	<i>Ocós</i>
Europa vía Magallanes	1.838	1.371	407
Sudamérica	33	54	—
Centroamérica	368	128	8
	2.239	1.553	415

O sea, un total de 4.207 toneladas.

Calculando un flete de \$17,05 oro americano la tonelada sobre 4.000 toneladas, resulta que la carga movilizada por esta línea pagó \$ 70.000 oro.

LÍNEA KOSMOS

<i>Destino</i>	<i>San José</i>	<i>Champerico</i>	<i>Ocós</i>
Europa vía Magallanes	1.417	1.567	1.853
San Francisco de California	1.606	629	566
Centroamérica	94	9	—
Sudamérica	12	—	—
	3.129	2.205	2.419

O sea, un total de 7.743 toneladas.

Calculando el flete a Europa y San Francisco de California a los tipos antes mencionados, resulta que la carga transportada por la compañía Kosmos pagó por fletes \$106.000 oro.

La carga movilizada por las tres líneas ascendió en total a 35.000 toneladas.

Calculando a razón de \$800 oro americano la tonelada, como flete correspondiente a la movilización en la costa del Pacífico, desde Panamá hasta San Francisco, resulta que la exportación de Guatemala pagó en 1900 un flete de \$280.000 oro americano, o sea como \$850.000 chilenos de 18 peniques.

Ahora, si calculamos que todos los demás puertos centroamericanos del Pacífico dieron origen a un movimiento igual al de los tres puertos de Guatemala, llegamos a la conclusión que el negocio de fletes representó, en 1900, un valor de \$1.700.000 oro chileno.

Desde esa fecha hasta hoy el comercio de exportación y de importación en Centroamérica se ha desarrollado en proporciones considerables. Los fletes son también ahora algo menores que antes.

Para llegar a establecer la importancia actual del negocio de fletes, necesitamos recordar que hemos calculado aproximadamente las importaciones en 170.000 toneladas y en 160.000 las exportaciones. Podemos calcular en \$6,00 oro americano la tonelada de flete correspondiente al movimiento en la costa entre Panamá y San Francisco.

Por consiguiente, el negocio de fletes en los puertos centroamericanos del Pacífico representa actualmente un valor de \$1.980.000 oro americano, o sea, \$5.940.000 pesos chilenos de 18 peniques.

En vista de estas cifras tan considerables, creemos tener razón al afirmar que el negocio de fletes ofrece buenas expectativas al éxito de una empresa de navegación subvencionada por los gobiernos interesados.

Creemos también que nuestro gobierno debe procurar que sean capitalistas nacionales los que exploten ese negocio, que promete adquirir en el futuro aún mayor magnitud.

EL ENSAYO DE LOS VAPORES CHILENOS

Bajo el nombre de vapores chilenos se conocieron en Centroamérica las naves de la Compañía Sudamericana y Pacific Steam Navigation C^o que se unieron en 1894 para hacer el servicio en los puertos situados al norte de Panamá.

Muy interesante nos ha parecido estudiar las condiciones en que se hizo este ensayo, el resultado práctico que alcanzaron a obtener las compañías y las causas del fracaso.

En las siguientes líneas vamos a trazar un cuadro del pasado, que ojalá no se olvide en el futuro.

El movimiento de opinión que se produjo en años pasados a favor de la idea de abrir nuevos mercados para la producción nacional, dio ocasión para estudiar la posibilidad de celebrar tratados de comercio y facilitar las comunicaciones con los puertos del Atlántico y del norte del Pacífico.

La Exposición Centroamericana de Guatemala sirvió para demostrar que los productos chilenos de exportación podían competir ventajosamente con los artículos importados de otras procedencias. Nuestros vinos, cervezas, harinas, frijoles, conservas etc., fueron estimados como de primera calidad y de precio inferior a sus similares. Se puso de manifiesto al mismo tiempo la conveniencia que nuestros vapores extendieran su carrera hasta los puertos de Centroamérica, para llevar nuestros productos y para tomar participación en el negocio de los fletes, entregado casi por completo al arbitrio de una empresa cuyo servicio era universalmente conocido como deficiente, caro y hasta abusivo con el público y el comercio.

El gobierno presentó al Congreso un mensaje proponiendo conceder una subvención de \$50.000 para el establecimiento de la línea de vapores a Centroamérica.

Estimuladas por estas expectativas, las compañías de Valparaíso ya mencionadas se concentraron para establecer el servicio. Enviaron sus agentes a Centroamérica y obtuvieron de los gobiernos de las cinco repúblicas contratos de subvención que representaban \$45.000 plata al año junto con otras franquicias.

En virtud de estos contratos, las compañías se comprometieron:

- A. A establecer una línea de vapores entre Panamá y Ocós (Guatemala), con las mismas escalas que los vapores norteamericanos de la Pacific Mail. Estas escalas en los puertos de Guatemala serían semanales y en ningún caso bajarían de doce al mes en cada puerto sujetándose a itinerario.
- B. A transportar la correspondencia gratuitamente; y
- C. A dar pasaje gratuito a ciertos empleados públicos dentro de los pueblos centroamericanos hasta Panamá o San Francisco.

El servicio de los vapores chilenos llenó con creces todas las expectativas; pero resultó demasiado dispendioso para el medio en que operaba, no pudiendo sostenerse definitivamente por las razones que pasamos a enumerar:

- 1° Porque en el primer tiempo no podían transportar la carga por la vía de Panamá, por causa del monopolio que gozaba la Pacific Mail;
- 2° Porque, en consecuencia de ello, fue necesario adoptar la vía de Magallanes, mucho más larga y costosa. Los vapores cargados con café, por ejemplo, en Centroamérica llegaban a Valparaíso y allí transbordaban el cargamento a los vapores de la compañía inglesa. El mismo transbordo se hacía en Valparaíso con las mercaderías procedentes de Europa con destino a Centroamérica. Además, siendo el destino de los vapores ingleses Liverpool, allí se hacía necesario un nuevo transbordo para mandar el café, que es la carga principal de exportación, al mercado principal de este artículo que es Hamburgo.
- 3° Finalmente, porque un servicio semanal como el que se estableció, con vapores de costoso mantenimiento, arreglado para un gran movimiento de pasajeros que no existe en los puertos de Centroamérica, era excesivo para el tráfico marítimo en esas costas y la clase de vapores no se prestaba para hacerlo en condiciones económicas.

La competencia fue naturalmente muy activa. El valor de los fletes y pasajes sufrió considerable reducción.

El público, en cambio, dispensó a los vapores chilenos una acogida entusiasta y una protección decidida. Nunca se había visto vapores más cómodos, elegantes ni mejor atendidos.

El comercio aprovechó inmediatamente la reducción de los fletes y el ahorro que hicieron por este capítulo los exportadores y comerciantes fue muchos millares de libras esterlinas.

El término adoptado para la línea, el puerto de Ocós, no estaba indicado por ninguna conveniencia comercial, como tampoco lo estaba la vía de Magallanes para el acarreo de los productos a Europa. Fue necesario modificar esta situación accidental y mediante arreglos celebrados con la Compañía del Ferrocarril de Panamá se logró abrir esta vía y excluir de ella a la Pacific Mail. En posesión de la llave del istmo, las compañías chilena e inglesa prolongaron la línea desde Ocós hasta San Francisco de California.

Comenzó entonces una nueva faz del negocio. Durante el primer tiempo, las compañías de Valparaíso habían podido organizar un sistema de agencia más o

menos completo en todos los centros de producción y de exportación y pudieron así dar más tarde gran vuelo a los negocios.

Ahora todas las ventajas del transporte por la vía más corta y en las mejores condiciones de rapidez estaban de parte de las compañías chilena e inglesa, y la Pacific Mail se vio obligada a buscar la vía de los ferrocarriles transcontinentales de los Estados Unidos para la exportación de café de Centroamérica a Europa, con gran perjuicio de sus intereses.

Es sensible no poder seguir a través de la estadística el desarrollo de la empresa. Hemos tenido a nuestra disposición todos los cuadros del movimiento de carga formados por los agentes de las compañías chilena e inglesa; pero casi todos ellos son parciales y nos ha sido imposible formar la estadística de períodos completos. De los autos reunidos se desprende, sin embargo, el hecho que los vapores chilenos e ingleses llegaron a trasportar mayor cantidad de carga que los vapores de las compañías rivales.

Este importante resultado puede apreciarse mejor comparando las cifras que figuran en el cuadro siguiente:

EXPORTACIÓN DE CAFÉ DE GUATEMALA EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1901

<i>Líneas de vapores</i>	<i>Destino</i>	<i>Sacos de café</i>
Vapores chilenos e ingleses	Europa y San Francisco	251.300
Pacific Mail	Vía San Francisco y Panamá	216.100
Compañía Kosmos	Vía Magallanes y San Francisco	71.800

La compañía Pacific Mail se encontró sometida a una competencia ruinosa, su clientela iba enrolándose con la compañía rival y su flota de vapores permanecía en gran parte inactiva, al anclar en San Francisco. De ahí que redobló sus esfuerzos a fin de conseguir nuevamente el monopolio del tránsito por Panamá.

En 1902 terminó el contrato que las compañías chilena e inglesa tenían celebrado con el ferrocarril del istmo, y la empresa, propiedad entonces de capitalistas estadounidenses, no quiso renovarlo y el privilegio pasó de nuevo a manos de la Pacific Mail.

Desde ese momento las compañías inglesa y chilena vieron que ya no era posible seguir luchando y retiraron sus vapores de la línea a San Francisco.

Mientras el ferrocarril de Panamá fue una propiedad particular, el monopolio del tránsito para las mercaderías procedentes o destinadas a Centroamérica estuvo en manos de la Pacific Mail. Ahora la situación ha cambiado, pues el gobierno de los Estados Unidos ha abolido todo monopolio, declarando libre el tráfico para todas las compañías de vapores.

La nueva línea no tendría, pues, que temer la causa primordial del fracaso de las compañías chilena e inglesa en 1902.



Vapor *Juno* de la Göta Kanal. 1925. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

LA COMPAÑÍA KOSMOS

La compañía Kosmos supo aprovechar la retirada de los vapores chilenos e ingleses para ocupar su lugar y dar mayor impulso a sus negocios, mejorando al mismo tiempo su servicio.

Tenemos a la vista una estadística de las exportaciones de café por los puertos de Guatemala en vapores de la compañía Kosmos” durante los años 1900-1901, a 1904, que demuestra perfectamente lo que decimos. Creemos interesante evidenciar que el negocio de fletes para esta compañía ha sido progresivo y da una idea de lo que habría podido ser para las compañías inglesa y chilena se hubiese mantenido el servicio en la costa centroamericana.

El siguiente cuadro contiene el desarrollo de los fletes en un período de cuatro años:

Sacos de café exportados por Guatemala en vapores Kosmos

<i>Años económicos</i>	<i>Vía Magallanes</i>	<i>Vía San Francisco</i>
1900-1901	70.900	11.600
1901-1902	91.400	80.300
1902-1903	103.500	35.300
1903-1904	114.300	18.700

La buena organización del servicio, la clase de vapores empleados y lo económico de su explotación, permite satisfacer a la compañía Kosmos muchas necesidades no atendidas por otras empresas y sacar, por consiguiente, el mejor partido posible de cada viaje bajo el punto de vista del flete.

Siguiendo de cerca los procedimientos de la compañía Kosmos, creemos que sería posible augurar un éxito completo a la empresa que establezca de nuevo una línea de vapores entre Chile y los puertos situados al norte de Panamá.

CAPÍTULO III

EL PROBLEMA DE LOS FLETES

LOS FLETES DE IMPORTACIÓN

Bajo el punto de vista de los intereses chilenos, no tenemos que considerar sino los fletes de importación de los mercados concurrentes y los de exportación de los productos centroamericanos.

Tratándose de la aplicación de las tarifas conviene, ante todo, establecer las distancias a que se hallan entre sí los diversos mercados. En la tabla que sigue damos las distancias respectivas, tomando como punto de partida San Francisco de California y Valparaíso:

TABLA DE DISTANCIAS

<i>Puertos</i>		<i>Millas</i>
San Francisco a	Ocós	2.348
“	Champerico	2.369
“	San José	2.443
“	Acajutla	2.505
“	La Libertad	2.541
“	La Unión	2.653
“	Amapala	2.674
“	Corinto	2.741
“	San Juan	2.849
“	Puntarenas	3.013
“	Panamá	3.473
Valparaíso a	Panamá	3.133
“	Punta Areanas	3.593
“	San Juan	3.757
“	Corinto	3.865

<i>Puertos</i>	<i>Millas</i>
Valparaíso a Amapala	3.932
“ La Unión	3.953
“ La Libertas	4.065
“ Acajutla	4.102
“ San José	4.163
“ Champerico	4.237
“ Ocós	4.258

Las tarifas de importación las compañías Pacific Mai y Kosmos, que rigen en la actualidad, son en un todo idénticas y establecen los siguientes fletes para cualquiera de los puertos de Centroamérica.

FLETES DE SAN FRANCISCO DE CALIFORNIA A CENTROAMÉRICA

<i>Artículos</i>	<i>Por toneladas de dos mil libras o volumen</i>
Cerveza	\$ 7,00 oro
Afrecho	12,00
Cebada	10,00
Frijoles	7,00
Maíz	7,00
Harina	6,00
Pasto aprensado	16,00
Malta	8,00
Papas	8,00
Sal	7,00
Vinos	8,00
Trigo	7,00
Mercaderías generales	8,00

El flete se paga en oro americano y se aplica a la tonelada de dos mil libras españolas o a los cuarenta pies cúbicos.

Los fletes de importación por vapores Kosmos desde Valparaíso a cualquier puerto de Centroamérica es de seis pesos cincuenta centavos oro americano, por tonelada. Si comparamos esta tarifa con la que rige en San Francisco y Centroamérica, vemos que es favorable a las exportaciones de Chile¹.

¹ Conviene tener en cuenta que el flete de Valparaíso a Panamá es de siete pesos cincuenta centavos a ocho pesos oro americano por vapores ingleses o chilenos.

FLETES DE EXPORTACIÓN

Los fletes vigentes para los productos centroamericanos que se exportan a San Francisco de California, tanto por los vapores de la Pacific Mail como por los de la compañía Kosmos, son los siguientes:

FLETES DE CENTROAMÉRICA A SAN FRANCISCO

<i>Productos</i>	<i>Fletes por tonelada</i>
Café en oro o pergamino	\$ 8,00
Cueros crudos, sueltos	20,00
Cueros crudos en bultos	15,00
Hule (caucho)	30,00
Añil	30,00
Mercaderías generales	10,00
Azúcar	5,00
Maderas en trozos, pie cúbico	0,10 a 0,25
Minerales	50 a 15,00 y un tanto % <i>ad valorem</i>

El flete se paga en oro americano. El *mínimum* de conocimiento es de dos pesos cincuenta centavos.

FLETES DE CENTROAMÉRICA A NUEVA YORK VÍA PANAMÁ

<i>Productos</i>	<i>Fletes por tonelada</i>
Bálsamo	\$ 40,00
Café	15,00
Íd. de Punta Arenas	10,00
Maderas tintóreas	10,00
Cueros crudos	30,00
Caucho	30,00
Añil	40,00
Mercaderías generales	30,00
Piel de venado	40,00
Numerario	1½ %
Azúcar	10,00
Madera en trozos	14,00 a 28,00
Encomiendas	3,00

La Pacific Mail expide conocimientos directos en conexión con el ferrocarril de Panamá y las varias líneas a vapores que ahora existen entre Colón y Nueva York. El *mínimum* de conocimiento es por seis pesos oro.

El flete cobra por tonelada de dos mil libras o cuarenta pies cúbicos y se paga en oro americano.

FLETES DE CENTROAMÉRICA A EUROPA VÍA PANAMÁ

<i>Productos</i>	<i>Por tonelada</i>	<i>Por tonelada</i>
Bálsamo	£ 8.10,0	\$ 42,50
Corteza	10.0,0	50,00
Añil	7.10,0	37,50
Café de oro	Según convenio	-
Café en pergaminos	" "	-
Maderas tintóreas	2.10,3	12,0
Cueros crudos	5.0,0	25,00
Hule (caucho)	6.0,0	30,00
Añil	8.5,0	41,25
Mercaderías generales	5.15,0	28,75
Pieles de venado	6.10,0	32,50
Azúcar	2.5,0	11,75
Madera de cedro	2.16,0	14,00
" "	4.4,0	21,00
Encomiendas	1.5,0	6,00

El flete se paga en moneda inglesa. Respecto del café, el flete desde Panamá a Europa es más o menos de dos libras esterlinas dieciocho chelines.

La compañía Pacific Mail expide conocimientos directos, en conexión con el ferrocarril de Panamá y con las líneas de vapores que parten de Colón, a los principales puertos europeos, con o sin transbordo en Nueva York.

FLETE DE CENTROAMÉRICA A SUDAMÉRICA Y EUROPA POR VAPORES KOSMOS

<i>Productos</i>	<i>A Valparaíso</i>	<i>A Europa</i>
Café	\$ 8,75	Convencional
Madera de cedro	8,75	\$ 0,00
Hule (Caucho)	-	23,75
Añil	20,00	22,50
Mercaderías generales	12,50	20,00
Cueros crudos	-	20,00
Mínerales	-	12,50
Pieles de venado	-	20,00
Azúcar	5,00	10,00
Tabaco	12,50	20,00
Encomiendas	2,00	3,75

El flete se paga en moneda inglesa.



Vista del borde costero del puerto de Taltal, 1926. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

El *mínimum* de conocimiento para Sudamérica es de tres pesos y para Europa tres pesos setenta y cinco centavos oro.

El flete del café está en relación con el que rige por la vía de Panamá.

El flete de los minerales tiene un recargo de un tanto por ciento según su riqueza.

La base del flete a Europa es la tonelada de mil kilos o cuarenta pies cúbicos; y para Sudamérica la tonelada de dos mil libras españolas.

FLETES DE PANAMÁ A EUROPA

De importancia trascendental para el comercio exterior de los países bañados por el océano Pacífico, ha sido la resolución del gobierno de Estados Unidos respecto a la apertura del canal de Panamá. Desde luego, ha producido, como consecuencia, el traspaso del ferrocarril panameño, la transformación de esta vía privada en una vía neutral, abierta a todas las empresas de transportes marítimos.

Las tarifas de este ferrocarril, que se habían hecho célebres por lo excesivamente elevadas, han sido reducidas y se ha removido de esta manera uno de los obstáculos más poderosos para el desarrollo del comercio por esta vía. Éste fue el resultado de la gestión colectiva que hicieron los representantes de las repúblicas americanas interesadas ante el gobierno de Washington.

A fines de 1905, la administración del ferrocarril de Panamá resolvió modificar las tarifas y anunció que el flete para el café de Centroamérica sería en adelante, hasta cualquiera de los principales puertos de Europa, de dos libras esterlinas dieciocho chelines seis peniques por tonelada de mil kilos sobre el café en pergamino y de dos libras esterlinas dos chelines tres peniques sobre el café en oro.

FLETES LOCALES

La tarifa del flete de cabotaje, o local como lo llaman las compañías de vapores, que rige entre Panamá y Ocos es la siguiente:

De Panamá a Punta Arenas, cuatro pesos oro americano; hasta La Unión, cinco pesos, y hasta Ocos, seis pesos.

De Punta Arenas a Corinto, Amapala, Acajutla o San José, cinco pesos.

De Corinto a Amapala, tres pesos; a Acajutla, cuatro pesos, y a San José, cinco pesos.

De Amapala a Acajutla, cuatro pesos, y a San José, cinco pesos.

Finalmente, de Acajutla a San José, es de cinco pesos la tonelada de dos mil libras españolas o de cuarenta pies cúbicos.

TARIFAS DE PASAJES

Aunque en menor escala, las tarifas de pasajes tiene también su importancia y para completar la materia en estudio nos referimos a ella enseguida.

La compañía Pacific Mail cobra actualmente los siguientes precios en primera clase:

			<i>Precio en oro</i>
Desde	San Francisco	a Ocos o San José	\$ 75
"	"	a Cajutla o La Libertad	75
"	"	a Amapala o San Juan	80
"	"	a Punta Arenas o Panamá	100
Desde	Panamá	a Punta Arenas	\$ 20
"	"	a Corinto	35
"	"	a Amapala	40
"	"	a Acajutla	52
"	"	a San José	57
"	"	a San Francisco	100

No hay pasajes de segunda clase. Los de tercera clase valen la mitad de los de primera.

Los pasajes locales o de puerto a puerto varían como sigue: cinco pesos por cada puerto entre Ocos y La Unión; dos pesos cincuenta centavos de La Unión a Amapala; ocho pesos cincuenta centavos entre este puerto y San Juan del Sur; diez pesos entre este puerto y Punta Arenas, y veinte pesos entre este puerto y Panamá.

La compañía Kosmos tiene las mismas tarifas que la Pacific Mail; no expide pasajes de tercera clase, y los de segunda valen la mitad que los de primera.

La tarifa de esta compañía entre los puertos de Centroamérica y Valparaíso, en primera clase, es de 31 libras esterlinas, y de 20 libras esterlinas en segunda.

Las conclusiones que, a nuestro juicio, se desprenden de este estudio sobre los fletes y pasajes son las siguientes:

- 1° Que los fletes en la costa de Centroamérica son más elevados que en la de Sudamérica.
- 2° Que los fletes entre Chile y Centroamérica son moderados comparativamente con aquéllos.

CAPÍTULO IV

BASES Y CONDICIONES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA LÍNEA REGULAR Y DIRECTA DE VAPORES ENTRE CHILE Y CENTROAMÉRICA

Múltiples son las cuestiones que debe considerar la empresa que se proponga establecer un servicio de vapores en las costas centroamericanas. Es cierto que las dificultades del presente no son tan graves como en el pasado. Basta recordar, una vez más, a este respecto que el arma poderosa del monopolio del tránsito por el istmo de Panamá que hizo fracasar la línea chilena así como años antes habían fracasado los vapores españoles del marqués de Campo ya no existe.

En cambio, las compañías que explotan actualmente el negocio tienen adquirida una fuerte posición y procurarán entorpecer por los medios a su alcance la marcha y frustrar el éxito de toda nueva empresa.

Es necesario, por consiguiente, que ésta se prepare para resistir las hostilidades o evitarlas.

Sería comprometer nuevamente el éxito de la empresa, por ejemplo, intentar realizarla en condiciones que ofrezcan suficiente garantía respecto de la duración o permanencia del servicio. La clientela no abandona a una empresa antigua, en cambio, de un mejor servicio, sino cuando cuenta con la seguridad de ser atendida en sus intereses en condiciones estables, pues de otro modo se vería expuesta más tarde a represalias y molestias.

La primera condición del éxito, por esto, consideramos que consiste en prestar a la empresa una protección adecuada a las dificultades que deberá vencer.

Enseguida, el éxito dependerá de la buena organización de la empresa, de la clase de los vapores, del personal puesto al frente de las agencias, de la extensión que se dé al servicio en cuanto al número de escalas en los puertos, de las garantías que se adopten para asegurar las operaciones de carga y descarga y de otras condiciones que tendremos ocasión de examinar más adelante.

Es de gran importancia el servicio de agencias en los principales centros de producción y de exportación y en los puertos. Es necesario que la empresa tenga

a sus órdenes un personal de gran actividad y experiencia, tanto para formar la clientela como para defender los intereses que estén a su cuidado, agentes que gocen de prestigio entre los productores y exportadores y que sepan atraerse como clientes a las personas mejor reputadas en cada localidad.

Es muy importante, asimismo, garantizar el despacho oportuno de las naves y la ejecución sin tropiezos de la carga y la descarga. Debemos recordar una vez más que los manejos de las compañías de agencias causaron graves daños a la buena marcha y reputación del servicio de los vapores de la línea anglo-chilena en algunos puertos de Centroamérica.

La demora en el despacho de las mercaderías desde los puertos a las ciudades del interior, empleando como medio de hostilidad, es enormemente perjudicial en muchos casos, pues, si se trata, por ejemplo, de harina, papas, maíz, vinos etc., el calor húmedo del trópico deteriora completamente o altera la calidad de estos artículos. Se originan entonces reclamos y se desprestigia indirectamente al servicio, porque el comerciante se retrae de emplearlo por el temor de sufrir contratiempos.

Es indispensable que la nueva empresa establezca claramente en su contrato la solución que deba darse a todas las cuestiones relativas a recibo y despacho de los vapores; horas de trabajo en los puertos; precedencia para la carga y la descarga y los privilegios que se deben conceder a los vapores correos; las visitas de sanidad y las cuarentenas.

Para los actos relativos a la carga y descarga existen reglamentos en los principales puertos y los que están vigentes en Guatemala y en El Salvador fueron dictados mediante nuestras propias gestiones.

Finalmente, debe establecer en el contrato lo relativo a impuestos o derechos de puertos. Además de los impuestos fiscales, conviene tener presente que existen derechos especiales, o mejor dicho que están sometidos a tarifa los servicios relativos a las operaciones de despacho de naves.

En el anexo respectivo se puede ver el gasto en que incurre un vapor a la llegada a cualquier puerto centroamericano.

Incidentalmente, creemos útil recordar que los vapores chilenos fueron sometidos en San Francisco de California a derechos de puerto exorbitantes y que es una materia que conviene estudiar, a fin de llegar a algún arreglo, llegado el caso, con el gobierno de Estados Unidos.

BASES PARA EL CONTRATO DE NAVEGACIÓN

El *desideratum* sería que la empresa en proyecto llenase por sí sola las necesidades del tráfico marítimo en las costas de Centroamérica y gozase en ella de una situación privilegiada. No siendo esto posible por razones obvias, es preciso examinar en qué condiciones debe establecerse el servicio.

Hemos dicho que el éxito dependerá en gran manera de la clase de vapores que se emplee. Los magníficos vapores de la compañía Sudamericana, que ofrecen tantas comodidades a los pasajeros, por ejemplo, son, como lo hemos dicho,

demasiado dispendiosos. Creemos que en el primer tiempo bastarían para las necesidades del tráfico vapores del tipo de los que componen la flota de la compañía Kosmos y del porte de 1.500 a 2.000 toneladas, en las cuales se consultan las comodidades apetecibles para un número reducido de pasajeros. Se desprende de esto que tales vapores deben ser más propiamente de carga que de pasajeros, lo contrario de lo que pasa con los de la compañía Sudamericana, que en sus viajes a Sudamérica, faltos de espacio, llevaban los camarotes convertidos en bodegas, llenos de sacos de café, con peligro para la estabilidad de la nave.

Como se trata al mismo tiempo de establecer comunicaciones directas, hacerlas lo más rápidas posible, es necesario que los vapores de la nueva línea desarrollen por lo menos un andar de catorce a quince millas.

De la experiencia recogida resulta, a nuestro juicio, que no debe pensarse en establecer durante el primer tiempo un servicio idéntico al que funciona con éxito al sur de Panamá. Si se pretende, por ejemplo, entrar en abierta competencia con las compañías existentes, estableciendo multiplicidad de escalas a fin de no dejarles campo que explotar, las hostilidades serían mucho más encarnizadas que si se procurase satisfacer otras necesidades. Siguiendo este orden de ideas, aconsejaríamos establecer un servicio independiente para el transporte de carga rápida.

Iniciando el servicio con vapores correos quincenales, por ejemplo, sometidos a itinerario fijo, tendría toda clase de probabilidades de éxito. En la época de cosecha del café, no obstante, sería necesario aumentar el número de vapores, estableciendo una línea auxiliar y extraordinaria entre los puertos de Centroamérica y Panamá.

La determinación de los puertos de término para el servicio, es otra cuestión interesante que se debe resolver de antemano. Para nosotros no cabe discusión en que la nueva línea debe correr entre Valparaíso y San Francisco de California. Más tarde podrá pensarse en llevarla más al norte hasta la Colombia Británica.

Valparaíso, Panamá y San Francisco son los tres centros de tracción del tráfico marítimo en la costa occidental de América.

Partiendo de Valparaíso, los vapores llevarían carga destinada a nuestros principales puertos del norte, a los del Perú, Ecuador, Panamá y Centroamérica. En Panamá tomarían la carga que, vía del istmo, llega con destino a Centroamérica, México y San Francisco y de paso recogerían la carga para este último puerto.

En el viaje de regreso tomarían la carga de San Francisco destinada a los puertos mexicanos, centroamericanos y de América del Sur, recogiendo al pasar las exportaciones que se mandan a Europa y Estados Unidos por la vía de Panamá. En este puerto recibirían la carga destinada a los puertos de Ecuador, Perú y Chile.

Como se ve, hay un cielo completo, sin solución de continuidad en las operaciones, como pasaría si la línea tuviese como término algún puerto de México o de Centroamérica.

Las escalas de los vapores de esta línea de transporte rápido estarían determinadas por el movimiento comercial de los puertos del tránsito. En la costa de Chile los vapores tocarían en los puertos que ofrezcan regularmente carga que necesite ser transportada en las condiciones de que se trata.

No nos corresponde ocuparnos de las escalas en los puertos de Perú, Ecuador y Colombia. El gobierno de Ecuador no estaría distante, quizá, de conceder una subvención a la empresa. Tampoco sería difícil obtener la ayuda del gobierno de Colombia, que se encuentra empeñado en dar salida al Pacífico a los productos de la región del Cauca, por el puerto de Buenaventura.

Respecto de los puertos mexicanos, nada podemos decir porque están fuera de nuestro programa de estudio.

Nos queda, por consiguiente, examinar la condición de los puertos centroamericanos.

En virtud del contrato de subvención vigente de la Pacific Mail con el gobierno de Guatemala, esta compañía está obligada a mantener el siguiente servicio:

- a) Una línea, denominada principal, entre San Francisco y Panamá, compuesta de tres vapores. Uno de estos vapores toca en San José de ida y vuelta una vez al mes para desembarcar y llevar correspondencia, pasajeros, mercaderías de transporte rápido. Este vapor puede tomar carbón en Acapulco y tocar en Champerico. Los otros dos vapores deben tocar en los puertos de San José, Champerico y Ocos², cada uno de ellos, una vez al mes de ida y vuelta, haya o no carga;
- b) Una línea secundaria, denominada mexicana, cuyos vapores deben tocar de ida y vuelta una vez al mes en los mismos puertos y
- c) Finalmente una línea secundaria, denominada centroamericana, cuyos términos son Champerico y Panamá.

Según el contrato de subvención celebrado el 19 de marzo de 1898 por las compañías chilena e inglesa con el gobierno de Guatemala, las escalas de sus vapores serían semanales en cada uno de los puertos de San José, Champerico y Ocos, tanto en el viaje de ida como en el de regreso,

“en la inteligencia (añadía ese documento) que el número de escalas en los puertos de Guatemala no será menor que el que hacen los vapores de la Pacific Mail, las cuales en conjunto llegan a doce mensualmente”.

En el contrato de subvención vigente de la misma compañía Pacific Mail con el gobierno de El Salvador, se establece la obligación de mantener, en términos generales, un servicio de vapores que harán escala en los puntos de la república, conforme a itinerario, entre Panamá, Centroamérica y San Francisco. Los vapores ordinarios de la Compañía tocarán, en los viajes de la ida, en los puertos de Acajutla, La Libertad y La Unión, de tal manera que habrá una conexión en Colón con los vapores de New York en cada mes. En ningún caso dejarán de tocar los vapores menos de tres veces al mes en Acajutla y La Libertad y dos veces en La Unión.

El contrato de subvención vigente de la misma compañía con el gobierno de Honduras, especifica que los vapores regulares deben tocar, según itinerario, en

² La escala de Ocos está suspendida por las malas condiciones del puerto.



Panorámica del puerto de San Antonio, 1930. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

los viajes de ida y vuelta, en Amapala, asegurando una conexión en Colón con los vapores de New York. En ningún caso tocarán menos de dos veces mensualmente tanto de ida como de vuelta.

Análogas disposiciones rigen respecto de los puertos de Nicaragua y de Costa Rica.

Según lo que llevamos dicho, no sería posible hacer un servicio semejante con una línea quincenal de vapores regulares.

Propondríamos modificar las escalas en la forma siguiente:

En los puertos de Guatemala habría cuatro escalas mensuales, dos a la ida y dos al regreso, en Champerico y San José, siendo facultativas las escalas en Ocós.

En Acajutla las escalas serían cuatro al mes, en las mismas formas que la indicada anteriormente. En los puertos de La Libertad y La Unión serían dos o tres a opción de las empresas.

En Amapala las escalas serían dos o tres mensualmente.

En Corinto habría tres o cuatro escalas mensuales, sería facultativa la escala en San Juan del Sur.

En el puerto de Punta Arenas, finalmente, habrían dos o tres escalas, combinando el mayor número según las necesidades del comercio.

La escala en Panamá sería obligatoria, así como la conexión con los vapores de New York dos veces al mes.

Punto interesante que se debe estudiar es el relativo a la escala en el istmo de Tehuantepec.

La duración de las escalas en los puertos también es materia que debe establecerse en el contrato. Los vapores chilenos podían ser detenidos hasta por doce horas en los puertos de Guatemala; pero tenían facultad para zarpar antes y dar por cumplido el itinerario siempre que hubiesen embarcado la correspondencia y los pasajeros.

En casos extraordinarios, el gobierno tenía derecho para demorar hasta por veinticuatro horas la salida de un vapor.

Parece equitativo estipular que toda detención extraordinaria debe ser indemnizada.

Para que la línea especial de vapores correos latinoamericanos tenga todo el éxito que se busca, es necesario que los itinerarios se cumplan con exactitud y que para conseguir este resultado, los gobiernos se comprometen seriamente a remover las causas de atrasos en los puertos, concediendo toda clase de facilidades para el despacho de los vapores y prestándoles su ayuda por medio de las autoridades locales, para la ejecución oportuna de las operaciones de carga y descarga.

Los contratos de subvención vigentes no contienen estipulaciones acerca de las tarifas de fletes y pasajes.

Consideramos que el servicio de la nueva línea debe hacerse conforme a tarifas calculadas para favorecer las exportaciones de los países que suscriban el contrato de subvención. Sería fácil formar una lista de los principales artículos de exportación y se fijaría el máximum de flete para cada uno de ellos. Éste se calcularía tomando como base los fletes que rigen actualmente, o bien aceptando los que cobra la Compañía Sudamericana en la costa de América del Sur.

Hay, sin embargo, necesidad de hacer una salvedad respecto de los fletes que deben regir para las exportaciones de Chile a los mercados de toda la costa del Pacífico. Creemos que sería de absoluta necesidad establecer que los fletes en ningún caso podrán ser mayores que los que rijan para las exportaciones de San Francisco de California a los mismos mercados.

El precio de los pasajes se establecería tomando como base la duración del viaje, a razón de cuatro o cinco pesos oro americano por cada día en cámara de primera clase y la mitad en segunda clase.

Los contratos de subvención vigentes contienen diversas disposiciones para evitar demoras y perjuicios a los vapores. Establecen, así, que no deben éstos ser detenidos en el puerto más del tiempo reglamentario o que señalen los itinerarios y que es obligación del gobierno prevenir o remediar toda causa de retardo inusitado.

Los comandantes de los puertos deben recibir los vapores de la carrera a cualquier hora del día y despacharlos en la hora fijada de antemano, cuando están listos para partir, sea de día o de noche.

Se autoriza el embarque y el desembarque de la carga durante todas las horas del día, sea feriado, ordinario o, durante la noche en circunstancias extraordinarias, para facilitar el oportuno despacho de los vapores.

El gobierno, además, debe velar porque las compañías de lanchas atiendan las operaciones de carga y descarga con la debida oportunidad y sin preferencias injustificadas. También deben ordenar que las lanchas sean despachadas en los muelles con preferencias a las de los vapores que no sean de la carrera.

Los vapores de la carrera deben ser atendidos para su descarga, según estricto orden de precedencia en la llegada a los puertos.

Respecto de los derechos fiscales o municipales de puerto, los contratos declaran exentos del pago a los vapores-correos.

La correspondencia debe ser conducida gratuitamente entre todos los puertos de itinerario; y se entrega y se recibe al costado del buque en cada puerto.

Se concede pasaje gratuito a los altos empleados públicos y a los funcionarios aduaneros que viajan en comisión del servicio.

La carga fiscal goza de una rebaja de 40% sobre los fletes de tarifa.

Los vapores correos no deben conducir tropas ni elementos bélicos destinados a causar daño a alguno de los gobiernos contratantes.

Las subvenciones que los gobiernos de las diversas repúblicas centroamericanas otorgan actualmente a la compañía Pacific Mail, pues la compañía Kosmos no goza de subvención, varían en la forma siguiente:

Guatemala	\$ 24.000	plata
El Salvador	15.000	“
Honduras	5.000	“
Nicaragua	9.000	“
Costa Rica	9.000	“
	\$ 62.000	plata

Esta suma representa alrededor de 75.000 pesos oro chileno.

Teniendo presente los datos que hemos dado anteriormente y la subvención que reciben los vapores estadounidenses, no es difícil llegar a establecer el monto de la subvención que los gobiernos de Centroamérica podrían acordar a la nueva línea.

Cada país debe pagar en proporción a los servicios que reciba. Ésta es la base equitativa. Guardaría estrecha conformidad con esta idea fijar la subvención atendiendo al número de escalas de los vapores en cada puerto. Si calculamos una subvención de \$100 oro americano al año por cada escala, tendríamos que Honduras, por ejemplo, pagaría por 40 escalas en Amapala \$4.000; Costa Rica, por 50 escalas en Punta Arenas \$5.000; Nicaragua, por 48 escalas en Corinto y 12 en San Juan del Sur, \$6.000, etc. He aquí según esta base el cuadro de distribución de las subvenciones:

<i>Naciones</i>	<i>Puertos</i>	<i>Escalas</i>	<i>Subvención</i>
Guatemala	Ocós	12	\$ 10.800
	Champerico	48	
	San José	48	
El Salvador	Acajutla	48	10.000
	La Libertad	20	
	La Unión	32	
Honduras	Amapala	40	4.000
Nicaragua	Corinto	48	6.000
	San Juan	12	
Costa Rica	Punta Arenas	48	4.800
	10 puertos	356	\$ 35.600

En números redondos se pueden calcular entonces una subvención de cien mil pesos oro chileno.

Si como lo deseamos, la nueva línea es establecida por una empresa chilena, nuestro gobierno debería contribuir con una suma doble a la que correspondería a las repúblicas centroamericanas para tener así derecho al control del negocio.

Falta establecer únicamente el monto de la subvención que podría otorgar el gobierno de México.

Respecto de la moneda y forma de pago de la subvención, creemos que debe ser materia del arreglo diplomático que celebren los gobiernos interesados. Nos inclinamos a señalar la moneda inglesa y el pago directo de los gobiernos a la empresa concesionaria del servicio.

CONTRATACIÓN DEL SERVICIO

El sistema de propuestas públicas se ha insinuado para realizar la contratación del servicio que nos ocupa. Por nuestra parte, no encontramos que tenga aplicación en este caso, al menos bajo el punto de vista de los intereses chilenos.

Es innegable que entre los propósitos que persigue el país, figura al lado del desarrollo del comercio de exportación, el mejoramiento de las comunicaciones y el incremento de la marina mercante nacional. Es igualmente cierto, para nosotros, que estos fines tan esenciales no se pueden conseguir si se admiten propuestas de compañías extranjeras.

Entregado además el servicio a capitalistas ingleses, alemanes o de otra nacionalidad, carecería del carácter de una empresa genuinamente nacional latinoamericana, que es precisamente lo que puede hacerla más popular en todas partes. Jamás esos capitalistas tendrán el vivo interés que anima a los gobiernos por estimular el desarrollo del comercio nacional entre los países unidos por el fuerte lazo de una línea de vapores establecida por sus propios esfuerzos.

En consecuencia, consideramos conveniente que la contratación del nuevo servicio debe hacerla el gobierno de Chile, mediante la ayuda que han prometido los diversos gobiernos interesados, con una empresa nacional, sometida a la vigilancia de muchas autoridades y a las leyes de la república.

Por las obvias razones que dimos en otro lugar, y como garantía del éxito de la empresa misma, es condición esencial que el contrato se celebre por un periodo más o menos largo. Es necesario tener presente que una empresa de este género no se desarrolla, adquiere estabilidad de un año para otro. La famosa empresa de navegación fundada en Chile por Wheelwright, la Pacific Steam Navigation C^o, necesitó un cuarto de siglo para llegar a ser un negocio lucrativo. Otro tanto necesitó esperar la Compañía Sudamericana para alcanzar el éxito. La compañía Kosmos, que ahora ocupa un lugar tan importante en el tráfico marítimo de la costa occidental de América, viene luchando desde 1870 y sólo en los últimos años ha alcanzado gran prosperidad.

No creeríamos prudente aconsejar un plazo menor de cinco años para contratar el servicio de vapores subvencionados, dejando abierta la puerta para la renovación y revisión del pacto, a fin de consultar las nuevas necesidades que se presenten en el transcurso de los años.

ARREGLO DIPLOMÁTICO SOBRE COMERCIO Y NAVEGACIÓN

Para llevar a efecto la creación de la nueva línea de vapores, con la ayuda de los gobiernos de Centroamérica y de México, como se ha proyectado, sería necesario concertar con ellos previamente un arreglo o convención en el cual se establezcan, entre otras, estipulaciones relativas a las siguientes materias:

- 1^a Monto de la subvención que acuerde cada uno de los gobiernos y forma de pago;

- 2^a Exenciones y franquicias que los gobiernos otorguen a la empresa de vapores;
- 3^a Garantías en favor del oportuno despacho de los vapores en los puertos y la movilización de la carga;
- 4^a *Máximo* de flete por tonelada para los productos de exportación;
- 5^a Condiciones generales del servicio y escalas en los puertos;
- 6^a Duración del contrato y reglas para su revisión;
- 7a Constitución de un tribunal arbitral para dirimir las dificultades de los gobiernos entre sí y de éstos y la empresa de vapores;
- 8^a Texto del proyecto de contrato con la empresa de vapores y
- 9^a Autorización del gobierno de Chile para contratar el servicio y vigilar el cumplimiento del respectivo contrato de subvención.

Convendría también aprovechar la oportunidad para establecer algunas facilidades aduaneras a los productos que se importen de los países contratantes.

CONCLUSIÓN

Después de haber demostrado la próspera condición del comercio exterior de Centroamérica, la posibilidad de acrecentar nuestras exportaciones y la importancia del tráfico marítimo desde el punto de vista de los fletes, llegamos a la conclusión que conviene a los intereses de Chile y a su futuro destino, como nación marítima de primer orden en Hispanoamérica, llevar a cabo la empresa de establecer una línea de vapores que una nuestros puertos con los de las naciones hermanas que están situados al norte de Panamá.

Y como lógica consecuencia, hemos estudiado las condiciones y las bases en que debe establecerse esta importante empresa.

No llegamos a formular el proyecto de convención o de contrato con la empresa de vapores, porque consideramos que ambos documentos deben ser materia del estudio y de la alta resolución del Departamento.

JULIO PÉREZ CANTO

Al señor ministro de Relaciones Exteriores. Santiago.



Marinos abordando un barco, 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional,
Santiago de Chile.

ANEXOS

TARIFA DE FERROCARRILES

GUATEMALA
FERROCARRIL CENTRAL DE GUATEMALA. SAN JOSÉ A GUATEMALA

Importación

		<i>Oro americano</i>
Clase 2 ^a	Frijoles, harina, papas, mercaderías generales, por cien libras inglesas	\$ 0,75
Clase 3 ^a	Afrecho, cebada, malta, maíz, trigo, sal	0,50
Clase 4 ^a	Abonos, guano	0,41

Exportación

Clase 1 ^a	–Cacao, caucho, plantas vivas, por cien libras	\$ 1,13
Clase 2 ^a	–Café, cueros, pieles	0,75
Clase 3 ^a	–Azúcar	0,38
Clase 4 ^a	–Cueros crudos, sueltos, cada uno	0,15
Clase A	–Caoba por carro entero de veinte mil libras, por cien libras inglesas	0,32

Ferrocarril Occidental. Champerico a San Felipe

		<i>Mda. corriente</i>
	Mercaderías generales, por cincuenta kilos	\$ 4,50
Ídem	Ídem por pies cúbicos	0,72

La tarifa de exportación para el café, que es el principal producto que se exporta por Champerico, es de seis pesos noventa centavos sobre café en oro y siete pesos cuarenta centavos sobre café en pergamino, desde San Felipe, incluyendo gastos de agencia y muellaje.

EL SALVADOR
FERROCARRIL DE EL SALVADOR. ACAJUTLA A SAN SALVADOR

Importación

		<i>Oro</i>
Clase 1 ^a	–Mercaderías generales, por quintal	\$ 0,35
Clase 2 ^a	–Mercaderías generales, por pie cúbico o peso	0,15

Exportación

Clase 1 ^a	–Añil, bálsamo, cacao, por quintal	\$ 0,50
Clase 3 ^a	–Café, azúcar, por quintal	0,30

NICARAGUA
FERROCARRIL DE NICARAGUA. CORINTO A MANAGUA

Mda. corriente

Clase 2 ^a	–Aguardiente, vinos, licores, mercaderías en general, por cien kilos	\$ 6,06
Clase 3 ^a	–Cueros secos a granel	4,51
Clase 4 ^a	–Café, maíz, frijoles	2,96
Clase 5 ^a	–Maderas de tinte, maderas en trozos por carro completo, cada tonelada	11,28

COSTA RICA
FERROCARRIL AL PACÍFICO

En este ferrocarril, en construcción, se cobra desde San José hasta Santo Domingo seis colones por tonelada de mil kilos de café en pergamino y ocho colones por café en oro. Desde Esparta a Punta Arenas el flete es de 220 colones.

TARIFAS DE AGENCIAS PARA EMBARQUE Y DESEMBARQUE

GUATEMALA
AGENCIA MARÍTIMA NACIONAL LIMITADA DE SAN JOSÉ

Importación

Mda. corriente

A barrote en general, por quintal, dos pesos cuarenta centavos, por pie cúbico	\$ 0,96
Afrecho, cerveza en cajón o barriles, confites, conservas, frutas secas, heno prensado, vinos y licores, por quintal, dos pesos cuarenta centavos, por pie cúbico	0,96
Cebada, malta, trigo, por quintal	1,68
Fideos, por quintal	3,00
Abonos, por quintal	0,24
Aves de corral y pájaros, cada uno	2,40
Ganado caballar y vacuno, cada uno	48,00
Ganado menor, cada uno	9,60
Pasajeros adultos, con un quintal de equipaje	12,00
Pasajeros de dos a doce años	6,00
Sal	0,60

Exportación

Café en oro, por quintal	\$ 1,44
Café en pergamino, por quintal	1,92
Cueros vacunos por quintal	2,40
Caucho, por quintal	2,40
Azúcar, por quintal	0,60
Maderas, por mil pies superficiales	57,60

COMPAÑÍA DE AGENCIAS DE CHAMPERICO

Importación

Vinos, licores, por quintal español, \$3.50 o por pie cúbico	\$ 1,75
Cerveza, por quintal español, \$3.00 o por pie cúbico	1,50
Conservas, por quintal español, \$3.00 o por pie cúbico	1,50
Mercaderías generales, por quintal español, \$3.00 o por pie cúbico	1,50
Harina, papas, frejoles, por quintal español, \$2.00 o por pie cúbico	1,00

Exportación

Cueros vacunos, cada uno	\$ 0,50
Cueros vacunos, por quintal español	3,00
Caucho, por quintal español	3,00
Azúcar, por quintal español	0,60
Café, incluyendo flete de ferrocarril y muellaje, desde la estación de San Felipe, en oro	6,90
Café, incluyendo flete de ferrocarril y muellaj desde la estación de San Felipe, en pergamino	7,40

Mda. corriente

El ganado mayor paga, cada animal	48,00
El ganado menor, cada animal	10,00
Las aves de corral, cada animal	2,00
La madera en trozos, paga por mil pies superficiales	58,00
Los pasajeros adultos, con cien libras de equipaje	6,00
Los pasajeros menores de doce años	3,00
El exceso de equipaje paga por quintal	4,00

EL SALVADOR

AGENCIA NACIONAL LIMITADA, DE ACAJUTLA

Importación

	<i>Plata</i>
Harina, maíz, frijoles, trigo, sal, por quintal español	\$ 0,25
Aguas gaseosas, cerveza, aguardientes, licores, vinos, por quintal español	0,30
Conservas, frutas secas, fideos, por quintal español	0,10
Ganado mayor, cada animal	15,05
Ganado menor, cada animal	6,00
Animales domésticos, cada animal	0,50



Marinos a bordo de un barco. 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional,
Santiago de Chile.

Exportación

Azúcar, por quintal español	\$ 0,20
Café en oro, por quintal español	0,35
Añil, caucho, tabaco, por quintal español	0,40
Café en pergamino	0,45
Cueros vacunos, cada uno	0,50
Madera, el mil de pies superficiales o quintal	10,00

Los pasajeros pagan dos pesos y el equipaje medio centavo por libra.

AGENCIA SALVADOREÑA, DE LA LIBERTAD.
EMBARQUE Y DESEMBARQUE

Plata

Cerveza, vinos, licores, por quintal treinta centavos, por pie cúbico	\$ 0,08
Maíz, trigo, sal, harina, cebada, por quintal	0,25
Añil, caucho y pieles de venado, por quintal	0,40
Azúcar, por quintal	0,20
Aves de corral, cada una	0,25
Animales menores, cada uno	3,00
Café en oro, por quintal	0,30
Café en pergamino, por quintal	0,40
Cueros vacunos	0,50
Ganado mayor, cada uno	15,00
Conservas, fideos	0,40
Maderas, el millar de pies superficiales	10,00

Los pasajeros pagan un peso y el equipaje medio centavo por libra.

HONDURAS

La tarifa de desembarque en el puerto de Amapala es de cuatro pesos por tonelada. La de embarque varía en la forma siguiente: por quintal y medio de minerales y de añil, cincuenta centavos; por quintal de café, cueros de venado, caucho y cueros vacunos, cincuenta centavos a un peso plata.

COSTA RICA

La tarifa de desembarque es de cinco colones por tonelada de peso o medida.

La de embarque varía como sigue:

	<i>Colones</i>
Café, por tonelada de mil kilos	4,50
Cueros y pieles, por tonelada de mil kilos	10,00
Mercaderías generales, por mil kilos	5,00

TARIFAS DE MUELLES

GUATEMALA
PUERTO DE SAN JOSÉ

Importación

	<i>Moneda corriente</i>
Mercaderías en general, por quintal español	\$ 0,50
Vinos, licores, cerveza, alcoholes, por quintal español	0,30
Harina, sal, maíz, trigo, papas, cebada, afrecho, heno y frijoles, por quintal español	0,25
Guano y demás abonos, por quintal español	0,20

Exportación

Café, cacao y mercaderías en general, quintal español	\$ 0,32
Azúcar, cereales	0,12
Cueros vacunos crudos, cada uno	0,08
Madera de todas clases, por cada mil pies superficiales, tres pesos, o por cada quintal español	0,12

El ganado caballar paga cuatro pesos; el vacuno, dos pesos; el menor, un peso; aves, cada una, veinticinco centavos, sean de importación o exportación.

Los pasajeros con cien libras de equipaje pagan un peso; cada cien libras de exceso en el equipaje paga cincuenta centavos.

PUERTO DE CHAMPERICO

Importación

	<i>Moneda corriente</i>
Muebles y mercaderías generales, por quintal español	\$ 0,50
Licores, vinos	0,30
Harina, papas, cebada, etcétera	0,25
<i>Exportación</i>	
Café, cacao y mercaderías generales, por quintal español	\$ 0,32
Caucho, por quintal español	0,50
Azúcar, maderas, por quintal español	0,12 ½

El ganado paga lo mismo que en San José.

Los pasajeros, con cien libras de equipaje, pagan dos pesos, y el equipaje un peso por cada cien kilos de exceso.

EL SALVADOR

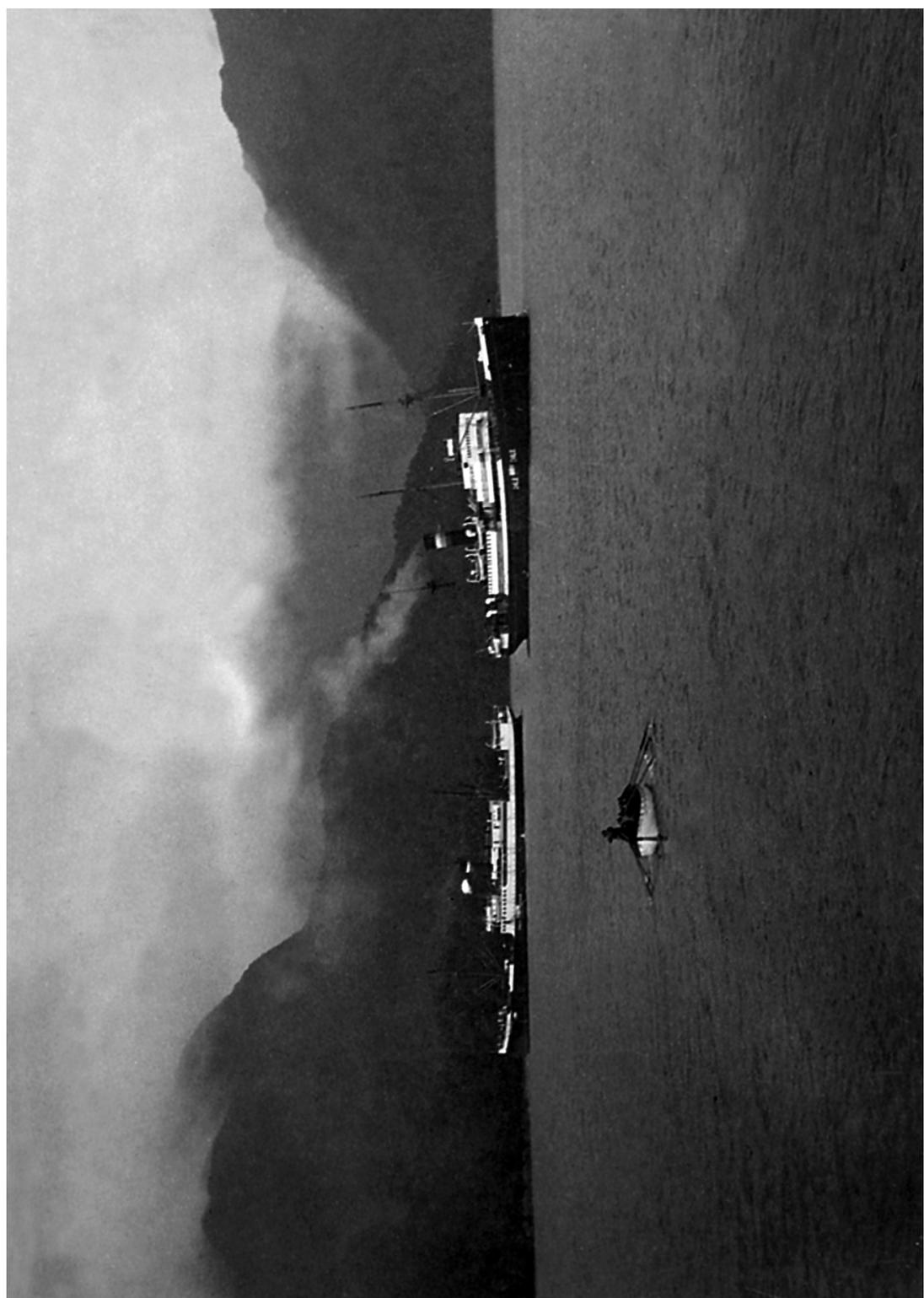
PUERTO DE LA LIBERTAD

Desembarques y embarques

	<i>Plata</i>
Mercaderías en general, por quintal español	\$ 0,34
Abarrotes y comestibles, por quintal español	0,20
Harina, por quintal español	0,20
Sal común, por quintal español	0,10
Abonos, por quintal español	0,10
Trigo, por quintal español	0,09
Maíz, frijoles, garbanzos, por quintal español	0,06
Vinos, cerveza, licores, por caja de doce botellas	0,10
Vinos, cerveza, licores, en barriles por doce botellas	0,08
Caballos y ganado mayor, cada uno	5,00
Pasajeros, cada uno	0,50
Equipajes, por quintal español	0,25
Café, por quintal español	0,12
Azúcar, por quintal español	0,06
Añil, por quintal español	0,20
Cueros vacunos crudos, por quintal español	0,15
Maderas de construcción, el millar de pies	1,00

COSTA RICA

El impuesto de muellaje es de un tercio de centavo por kilo.



Barcos en la región de Los Canales, 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

IMPORTACIONES DE ARTÍCULOS QUE PUEDEN INTERESAR AL COMERCIO DE CHILE

GUATEMALA
AÑO DE 1905

<i>Artículos</i>	<i>Peso en kilos</i>	<i>Valor en oro de 48 d</i>
Afrecho	37.000	\$ 1.056
Almidón y féculas	26.000	3.200
Animales vivos	—	21.000
Calzado	5.600	6.400
Carnes ahumadas y saladas	76.700	7.100
Cebada y malta	417.400	32.300
Cebollas	22.300	1.000
Cera de abeja	5.100	1.700
Cerveza	223.900	44.800
Conservas en envase madera	58.000	9.700
Conservas en otro envase	345.000	79.800
Coñac, whiskey y aguardiente	109.700	54.500
Dulces y confites	52.100	11.000
Frutas preparadas	25.600	3.900
Frutas secas	33.100	5.200
Galletas y bizcochos	30.300	5.500
Ginger Ale	13.700	2.500
Guano y demás abonos	87.000	6.400
Harina de trigo	13.402.800	580.200
Heno y demás forrajes	39.700	699
Jabón ordinario	54.900	5.900
Jamón, salchichón y tocino	18.400	4.700
Licores	14.500	7.300
Madera de construcción	2.620.800	42.700
Maíz	7.451.000	390.000
Mantequilla	10.700	4.500

<i>Artículos</i>	<i>Peso en kilos</i>	<i>Valor en oro de 48 d</i>
Papas	446.300	15.200
Pastas alimenticias	38.200	4.000
Pieles comunes y curtidas	35.100	51.500
Quesos	27.300	8.200
Sal común	2.170.000	30.200
Trigo	92.400	2.600
Vino tinto	234.400	41.700
Vinos blancos y generosos	92.400	35.600

A estos valores de factura la aduana añade un 25% por fletes, comisiones, seguro, etcétera.

EL SALVADOR

<i>Artículos</i>	<i>Peso en kilos</i>	<i>Valor en oro de 48 d</i>
Calzado y artículos de zapatería	119.500	\$ 145.300
Cerveza y ginger ale	348.900	25.100
Comestibles	446.300	73.200
Harina	6.213.100	261.200
Licores	119.800	38.400
Maíz	381.200	15.300
Quesos y mantequilla	200.600	59.600
Vinos	988.100	80.700

NICARAGUA
AÑO DE 1903

<i>Artículos</i>	<i>Peso en kilos</i>	<i>Valor en oro de 48 d</i>
Encurtidos	20.600	\$ 2.700
Frutas secas	18.700	3.000
Becerras y chagríes	10.200	28.000
Carnes preparadas	334.000	30.000
Carnes en conserva	49.900	9.900
Cebollas y ajos	34.500	1.300
Cerveza	339.300	25.100
Confites	7.600	10.900
Coñac y aguardientes	54.200	5.100
Pastas alimenticias	10.900	1.100
Frijoles	406.500	32.700
Frutas al jugo	25.900	3.300
Galletas	56.000	6.900

<i>Artículos</i>	<i>Peso en kilos</i>	<i>Valor en oro de 48 d</i>
Harina de trigo	2.877.700	137.300
Jabón ordinario	294.300	18.000
Jamón y tocino	18.300	5.600
Legumbres en conserva	51.100	5.400
Maíz	930.500	26.000
Mantequilla	25.800	11.100
Mariscos en conserva	11.100	2.400
Papas	180.100	7.200
Pasto seco	276.300	5.100
Pescados secos y en conserva	21.000	3.200
Quesos	12.700	3.400
Sal de comer	178.300	3.300
Vinos secos y generosos	164.000	20.000

COSTA RICA
AÑO DE 1904

Abonos	253. 200	\$ 23.500
Almidón	10.800	1.800
Becerras	8.700	16.400
Caballos	–	6.600
Calzado	2.700	6.100
Carne salada	264.600	54.000
Carne de cerdo	119.100	11.700
Cebollas	23.700	1.400
Cera	19.200	3.500
Cerveza	558.000	65.600
Cognac	120.600	80.300
Confites	40.000	5.900
Conservas de mariscos y pescados	183.300	35.900
Conservas de carne	157.800	44.900
Cueros curtidos	40.700	60.200
Frijoles	85.200	3.600
Frutas al jugo	27.800	4.600
Frutas secas	25.000	5.500
Galletas	119.500	20.000
Guisantes	54.900	5.900
Harina de trigo	3.854.900	281.800
Heno	47.600	2.200
Jabón ordinario	104.400	10.000
Jamones	91.800	11.100
Mantequilla	38.400	16.500
Pastas alimenticias	62.200	7.900
Quesos	51.200	16.100

Sal de comer	806.500	15.600
Semillas	26.400	6.000
Suelas	3.600	5.000
Trigo	576.800	33.400
Vino blanco	46.100	10.700
Vino generoso	106.600	13.100
Vino tinto	327.600	38.300

DERECHOS DE ADUANA

GUATEMALA

<i>Artículos</i>	<i>Aforo por kilogr.</i>
A frecho	\$ 0,01
Almidón común	0,08
Cera de abeja	0,60
Heno y forrajes	0,01
Almendras sin cáscara	0,30
Nueces	0,08
Carnes ahumadas y saladas	0,05
Cebada con cáscara	0,01
Conservas alimenticias en latas	0,25
Dulces en almíbar	0,30
Fideos y macarrones	0,08
Frutas secas	0,15
Galletas	0,15
Harina de trigo	0,05 ½
Mantequilla	0,15
Mariscos en conserva	0,24
Quesos	0,15
Sal común	0,03
Trigo	0,02 ½
Aguardiente, el litro	0,85
Cerveza, el litro	0,20
Licores dulces, el litro	0,65
Vinos tintos en barricas, el litro	0,12
Vinos tintos en botellas, el litro	0,15
Vinos generosos	0,40
Vinos blancos	0,40

Son libres de derechos los frijoles, garbanzos, maíz, papas, semillas de flores y legumbres, el guano y los demás abonos naturales o artificiales.

EL SALVADOR

Trigo, afrecho, malta, maíz, frijoles, garbanzos, lentejas, papas, cebollas	\$ 0,02
Cebada	0,01
Harina de trigo	0,02
Fideos y macarrones	0,04
Frutas con cáscara, nueces, almendras	0,10
Pescados secos o salados	0,15
Galletas	0,20
Frutas secas sin cáscara, higos, ciruelas	0,20
Conservas de todas clases	0,30
Mantequilla	0,30
Quesos	0,30
Aguas gaseosas y minerales	0,01
Cerveza	0,05
Vinos tintos y blancos	0,05
Vinos generosos	0,10
Aguardientes y licores dulces	0,40

Los licores pagan un impuesto adicional de \$0,10. Si vienen en barriles o envases de más de un litro pagan \$1.00 por kilo y un sobreimpuesto de \$0,20.

Si los vinos y licores pasan de 13°, 20° o 50° centígrados según sean vinos de mesa, vinos generosos o licores, deberán pagar tres centavos más por cada grado.

Son artículos libres los abonos, los animales vivos y las semillas y plantas.

HONDURAS

<i>Artículos</i>	<i>Derecho por medio kilo</i>
Abonos	\$ 0,02
Malta	0,02
Frijoles	0,01
Almidón	0,10
Cebada	0,02
Trigo	0,01
Harina de trigo	0,02
Fideos	0,10
Queso	0,10
Conservas de todas clases	0,10
Mantequilla	0,10
Jamones, pescados y carnes en latas	0,15
Cerveza en botellas	0,07
Licores en botellas	0,35



Barco navegando en la región de Los Canales, 1920. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

ANEXO. DERECHOS DE ADUANA

<i>Artículos</i>	<i>Derecho por medio kilo</i>
Licores en otros envases	0,50
Vino en botellas	0,05
Vino en otro envase	0,10
Sal de comer	0,02
Jabón ordinario	0,10
Dulces en almíbar y confites	0,10
Suelas	0,10
Galletas en latas	0,05
Frutas secas	0,05
Alcohol	2,00

Los vinos que tienen más de 16° Cartier se consideran como licores y los licores de más de 25° como alcoholes.

NICARAGUA

<i>Artículo</i>	<i>Derechos por kilogramo</i>
Carnes ahumadas o saladas	\$ 0,15
Jamones y salchichas	0,30
Carnes conservadas en latas	0,30
Mantequilla	0,40
Mariscos en conserva	0,30
Pescados en conserva	0,30
Quesos	0,40
Cera	0,20
Becerros	0,60
Calzado para hombre	2,00
Frutas secas, nueces, almendras	0,15
Cebada con cáscara	0,05
Cebollas y ajos	0,10
Frijoles	0,05
Frutas secas, pasas, ciruelas	0,20
Frutas en conserva	0,50
Frutas al jugo	0,30
Legumbres en conserva	0,15
Legumbres secas	0,05
Maíz	0,08
Papas	0,01
Trigo	0,04
Pasto seco y forrajes	0,02
Dulces y confites	0,40
Fideos	0,15
Sal de comer	0,01

<i>Artículo</i>	<i>Derechos por kilogramo</i>
Cerveza	0,08
Aguas gaseosas	0,05
Cognac, whiskey, por centilitro de riqueza alcohólica	0,02
Licores simples o aguardientes de menos de 50° de riqueza alcohólica	0,02 ½
Vinos secos en botellas, de menos de 20°	0,12
Vinos secos, en otro envase	0,20
Vinos generosos en botellas, de 20°	0,15
Vinos generosos en otro envase	0,25
Vinos de más de 20° embotellados, por centilitro de riqueza alcohólica	0,03

Son artículos libres los abonos, las plantas y semillas y los animales vivos.

COSTA RICA

<i>Artículos</i>	<i>Colones por kilo</i>
Cebada, frijoles, maíz, papas, trigo	0,02
Malta	0,04
Harina	0,04
Fideos, galletas, sustancias alimenticias farináceas.	0,07
Queso, jamón, conservas de carnes y pescados	0,07
Conservas de frutas y legumbres	0,13
Frutas secas	0,13
Sal común	0,02
Heno y forrajes	0,02
Jabón común	0,09
Suelas	0,11
Cerveza en barriles o botellas	0,07
Cognac en barriles o damajuanas	1,05
Cognac en otro envase	0,80
Vinos de mesa en botellas \$ 0,03 kilo; en barriles	0,05
Vinos generosos en botellas \$ 0,09 kilo; en barriles	0,13

Los abonos son libres de derechos.

FACTURAS CONSULARES

GUATEMALA

Pesos en oro

Por las facturas cuyo valor llega a \$100 se paga	\$ 3,50
Si exceden de \$100 y llegan a \$500 " "	5,00
Ídem de 500 y llegan a 1.000 " "	7,00
Ídem de 1.000 y llegan a 3.000 " "	8,00
Ídem de 3.000 y llegan a 6.000 " "	10,00
Por cada \$ 1,000 adicionales o fracción se paga	1,00

EL SALVADOR

Por las facturas de \$ 1 a \$ 25 se paga	\$ 1,00
Ídem Ídem de 25 a 100 "	2,00
Ídem Ídem de 100 a 500 "	4,00
Ídem Ídem de 500 a 1.000 "	6,00
Ídem Ídem de 1.000 a 5.000, cada \$100 adicionales	0,25
Ídem Ídem de 5.000 arriba, cada \$100 adicionales	0,10

HONDURAS

Por las facturas de \$ 1 a \$ 50	\$ 1,00
Ídem Ídem de 50 a 100	2,00
Ídem Ídem de 100 a 500	4,00
Ídem Ídem de 1.000 a 5.000, cada \$100 adicionales	0,25
Ídem Ídem de 5.000 arriba, cada \$100 adicionales	0,10

NICARAGUA

Si el	valor de la	factura no	excede de \$	100 se	paga	\$	2,50
Ídem	Ídem de la	Ídem no	Ídem de	200	”		3,00
Ídem	Ídem de la	Ídem no	Ídem de	500	”		5,00
Ídem	Ídem de la	Ídem no	Ídem de	1,000	”		10,00

Si excede de \$ 1,000, pagará además el cuarto por ciento sobre el excedente.

COSTA RICA

Las facturas, cualquiera que sea su monto, se paga \$2,80

DERECHOS DE PUERTO

GUATEMALA

<i>San José.</i> Por el uso del muelle, por naves de más de doscientas toneladas	\$ 16,00
Por recibo y despacho de buques, a la Agencia Marítima Nacional	128,00
<i>Champerico.</i> Por recibo y despacho de buques, a la Compañía de Agencias	40,00

El uso del muelle es libre.

El papel sellado para registro de manifiesto vale cinco pesos y el de permiso para descarga dos pesos.

EL SALVADOR

Toda nave que toque en los puertos de esta república debe pagar, salvo concesión especial:

Por cada tonelada de registro	\$ 0,12 ½
Por rol y faro	1,25
Por licencia de salida	3,00
Por papel sellado para licencias	1,00

El impuesto de tonelaje se paga solamente una vez al año en el primer puerto en que toque la nave.

En Acajutla, se paga a la Agencia Nacional por recibo y despacho de buques	\$ 32,00
En La Libertad, a la Agencia Salvadoreña por el mismo servicio	30,00

HONDURAS

En el puerto de Amapala los vapores pagan los derechos siguientes:

Por manifiesto	\$ 2,35
Por licencia para cargar o descargar	3,00
Por patente de sanidad	3,00
Por despacho de Aduana	3,00
Por tonelaje y faro, sobre cada tonelada de registro	0,25

NICARAGUA

En el puerto de Corinto los gastos de las naves son los siguientes:

Por tonelada de registro	\$ 0,20
Por faro una vez al año cada nave	25,00
Por papel sellado para cargar o descargar	8,00

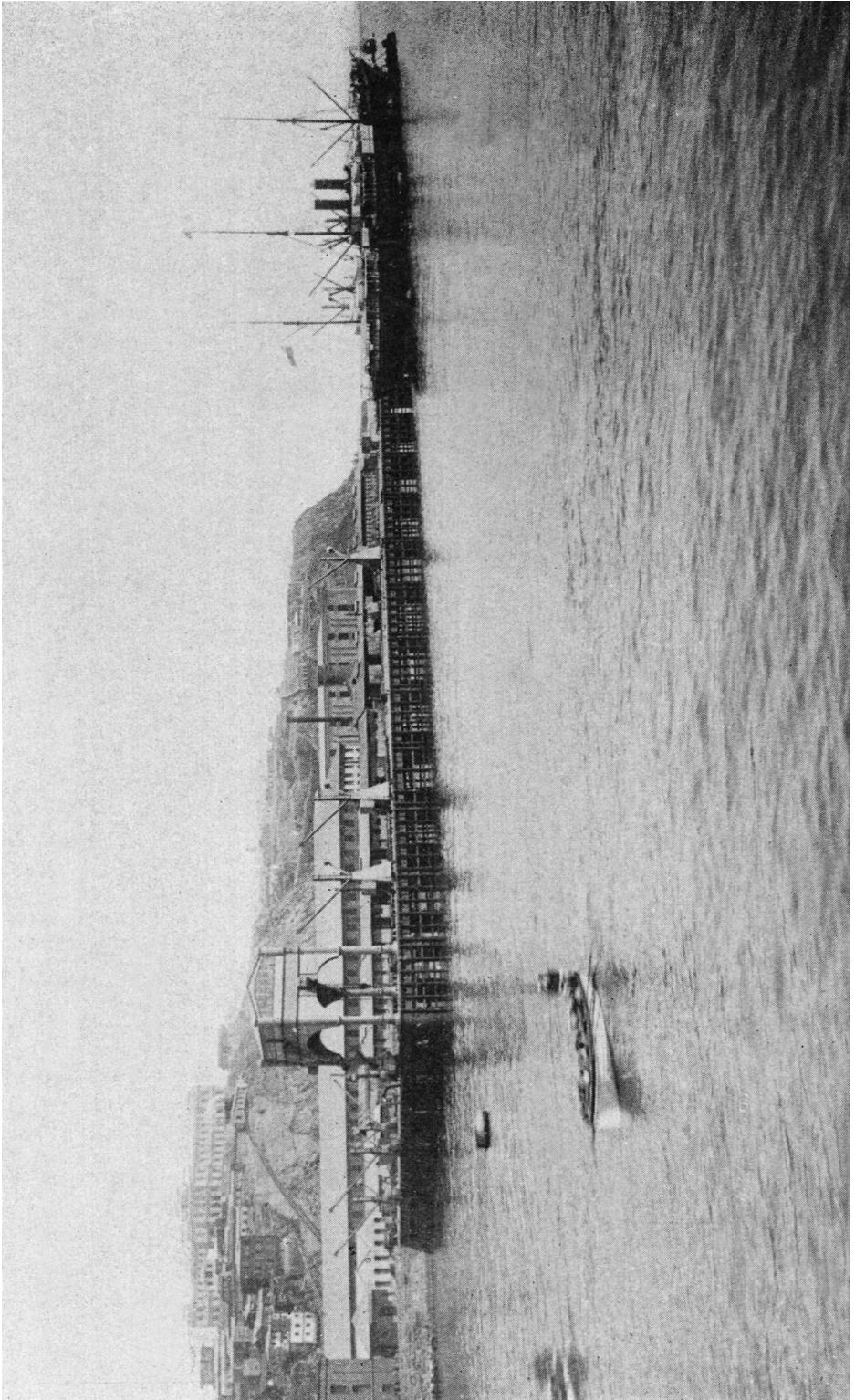
COSTA RICA

En el puerto de Punta Arenas los vapores pagan los derechos que siguen:

1. La Pacific Mail paga una vez al año, por todo derecho, en virtud de contrato con el gobierno, cien pesos.
2. La compañía Kosmos paga dieciséis pesos colones, por cada nave, cada vez que toca en el puerto, por los derechos que siguen:

Por arribo	\$ 10,00
Por timbre para licencia de salida	1,00
Por patente de sanidad	5,00

Si un vapor llega en día domingo o festivo y solicita ser despachado, debe pagar como derecho extra, veintidós pesos cincuenta centavos.



Valparaíso (muelle fiscal): [Álbum] *Panorama de Chile*, 1910. Colección Archivo Fotográfico y Digital.
Biblioteca Nacional, Santiago de Chile.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	v
¿Una línea de vapores entre Chile y Centroamérica? por <i>María Carolina Sanhueza</i>	ix
INTRODUCCIÓN: Desarrollo del comercio exterior de Chile y de la marina mercante nacional	7
ESTADO ACTUAL DEL COMERCIO Y NAVEGACIÓN	
CAPÍTULO I: Desarrollo e importancia actual del comercio y de la navegación en las repúblicas de Centroamérica	23
CAPÍTULO II: Condiciones económicas y comerciales	31
BASES Y CONDICIONES PARA ESTABLECER UNA LÍNEA DE VAPORES	
CAPÍTULO I: El comercio marítimo en los puertos centroamericanos.	47
CAPÍTULO II: El tráfico marítimo y las líneas de navegación	57
CAPÍTULO III: El problema de los fletes	67
CAPÍTULO IV: Bases y condiciones para el establecimiento de una línea regular y directa de vapores entre Chile y Centroamérica	75
ANEXOS	
TARIFA DE FERROCARRILES	91
TARIFAS DE AGENCIAS PARA EMBARQUE Y DESEMBARQUE	93
TARIFAS DE MUELLES	99
IMPORTACIONES DE ARTÍCULOS QUE PUEDEN INTERESAR AL COMERCIO DE CHILE	103
DERECHOS DE ADUANA	107
FACTURAS CONSULARES	113
DERECHOS DE PUERTO	115

B

A comienzos del siglo XX, a las iniciativas de expansión económica nacional hacia nuevos mercados, se agregó el objetivo progresista de hacerse presente en términos de navegación y comercio en la costa occidental americana.

En este contexto, y para promover las comunicaciones y el desarrollo económico del país, el Ministerio de Relaciones Exteriores encargó en 1904 la elaboración de un estudio orientado a establecer una línea de vapores entre Chile y Centroamérica. En él se articula la noción de apertura comercial con el pensamiento proteccionista de la época, al destacar el rol activo que debía ejercer el Estado en el fomento de la industria nacional, representada en su marina mercante.

Expandir nuestro mercado, posicionar el nombre de Chile en el exterior y reducir las distancias con los más importantes centros de producción, fueron parte de las aspiraciones que se manifiestan en el *Informe especial relativo al establecimiento de una línea directa de vapores entre Chile y Centroamérica*. La obra constituye una fuente de valor histórico que nos permite comprender la trayectoria comercial de Chile, así como la visión existente por integrarse a la economía mundial, en un mundo ya inmerso en el proceso de globalización.

