

primera clase, 71 guardias marinas de segunda clase, 19 pilotos de primera clase, 15 pilotos segundos, 38 pilotos terceros, 2 cirujanos mayores de primera clase, 4 de segunda, 17 cirujanos primeros, 5 segundos, 3 contadores mayores de primera clase etc. A estos oficiales corresponden 3,794 hombres de tripulación.

Bajo la vigilancia del Ministerio de la Marina se halla la Escuela Naval de Valparaiso, donde reciben instrucción especial los jóvenes que aspiran á ser oficiales de marina. Esta excelente escuela es frecuentada por los hijos de las mejores familias del país.

Dependiente también del mismo Ministerio de Marina se encuentra la Oficina Hidrográfica, que se ocupa especialmente en la exploración de las costas de Chile. Ha publicado numerosas mapas y dá á luz anualmente una revista hidrográfica, que contiene un gran número de datos importantes para la navegación.

Por último, los aspirantes á soldados, marineros etc. que no saben leer ó escribir al entrar en el ejército ó en la marina, reciben una instrucción preliminar en escuelas militares especiales.

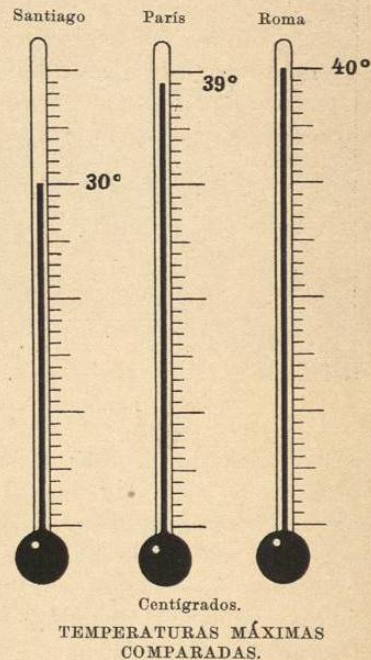


CAPÍTULO CUARTO.

CLIMA. — COLONIAS. — INMIGRACIÓN.

CLIMA.—Por la configuración topográfica, el clima de Chile es muy variado. En la parte sur, desde los 37 grados, más ó menos, es muy

lluvioso; el cielo está cubierto la mayor parte del año. El limite inferior de las nieves eternas se encuentra, hasta los 43 grados de latitud sur, á una altura de 1400 metros. Se han hecho observaciones meteorológicas exactas en toda esta región, principalmente en Ancud y en la costa septentrional de la gran isla de Chiloé; los extremos absolutos de la temperatura de un año en esta parte del sur del país fueron de 20° y 0° Centígrado. La cantidad anual de las lluvias llegó á la altura de 3,4 m. Son frecuentes las granizadas y algunas veces se observa también escarcha; pero la nieve cae en raras ocasiones, aún en el mismo estrecho de Magallanes. Las lluvias se



verifican en los meses de Marzo á Agosto, es decir en invierno.

El lector habrá de recordar que Chile se encuentra en el hemisferio sur, donde hay invierno mientras en el otro hemisferio hay verano. La temperatura media de la ciudad más meridional de la República, Punta Arenas, es: en verano, 10,97°; en otoño 7,03°, en invierno 2,77°, y en primavera 8,818° Centigrado. Punta Arenas, de temperatura muy fresca, es la ciudad más meridional del mundo.



PARQUE COUSIÑO. LOTA.

El clima de la zona central es en general benigno, agradable y sano. La temperatura media en invierno no baja de 5° Centigrados, y aunque en algunas noches se cubren los techos de escarcha y se forman capas delgadas de hielo à la orilla de las aguas muertas, pueden vivir plantas delicadas (Magnolia, Anona, Olivos) en medio del invierno de esta parte de Chile. Lluve sólo cuando sopla viento del norte ó noroeste; neva poco y se vén muy rara vez tempestades. La nieve se conserva por pocas horas. Los árboles frutales florecen casi todos à fines de Agosto,

y aunque llueve todavía en Septiembre, la temperatura ascendente anuncia ya la primavera en esta época del año.

En verano la temperatura varía entre 14,8° y 26,6°; entonces el aire es sumamente claro y seco y muy rara vez llueve. El viento reinante es una brisa que viene del sudoeste y refresca agradablemente. La temperatura media de Valparaíso es: en verano 16,62°, en otoño 13,73°, en invierno 11,41° y en primavera 13,09° Centigrado. La temperatura en Santiago es de: en verano 18,47°, en otoño 12,68°, en invierno 7,39° y en primavera 13,06° Centigrado;



TEATRO MUNICIPAL DE VALPARAISO.

en Concepción: en verano 18,70°; en otoño 13,61°, en invierno 9,24° y en primavera 14,31° Centigrado. En esta zona maduran las frutas y cereales desde Diciembre. El otoño es también muy hermoso, aunque el aire no deja de ser menos transparente. En Santiago, por razón de la altura, suele bajar el termómetro en invierno hasta — 6°.

El clima de toda la zona septentrional se distingue por la poca caída de agua. Al norte del paralelo 27 latitud sur son casi desconocidas las tempestades y las lluvias, y solamente un rocío fuerte humedece el suelo. La temperatura media de Copiapó, una de las principales ciudades

de esta región, es de: 22,69° en verano, 17,18° en otoño, 13,0° en invierno y 17,18° Centigrado en primavera.

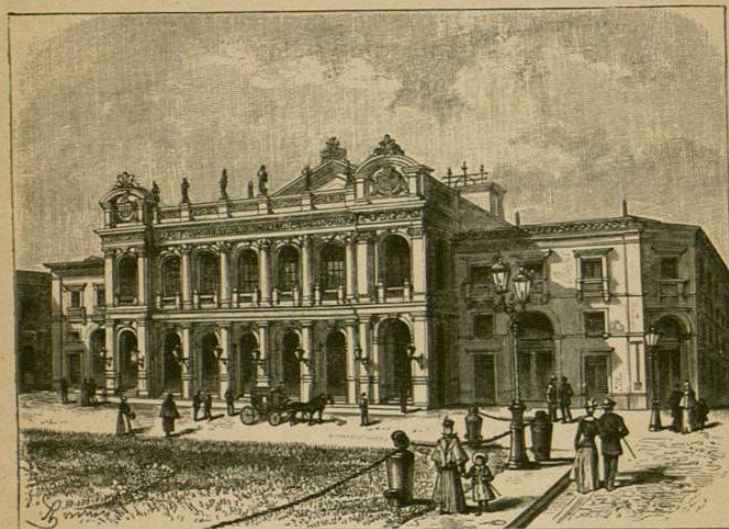
Entre los paralelos 27 y 30 pasan muchas veces los años sin que llueva, y en la parte septentrional de la provincia de Tarapacá cayó la última lluvia fuerte en el año 1819. Sin embargo, son frecuentes las tempestades en la Cordillera de los Andes, desde Noviembre hasta Febrero, es decir, en pleno verano. El límite inferior de las nieves eternas en esta zona está, según el geógrafo Pissis, bajo 38° á los 2100 metros; bajo 36° á los 2600 metros; bajo 34° á los 3400; bajo 32°, 4300; bajo 30° á los 4900 y á los 28° latitud sur á los 5500 metros. La corriente fría del mar, que viene del sur y corre muy cerca de la costa, disminuye el calor del verano en todas las regiones de Chile y hace más soportable la falta de lluvia.

Las tormentas é inundaciones que puedan perjudicar considerablemente los cultivos son casi desconocidas. El clima es en general uno de los más hermosos del mundo, y sienta y conviene á los habitantes de las distintas partes de Europa que se trasladan á Chile.

COLONIAS.—Los primeros ensayos de colonización tuvieron lugar en los años de 1840 hasta 1850. La inmigración en aquel tiempo fué casi exclusivamente alemana, habiendo tenido este ensayo un éxito completo. Con actividad y energía cultivaron esos primeros colonos alemanes grandes porciones de terrenos, después de haberlos limpiado del bosque virgen que impedía toda explotación agrícola. Se formaron así poblaciones con numerosas industrias, especialmente cerveceras, carroserías y curtidurías, que todavía están en manos de los descendientes de aquellos inmigrantes, y que tienen al presente un valor de muchos millones de pesos. Los centros actuales de esta colonización alemana son las ciudades, hoy ya importantes, de Valdivia, Osorno, y Puerto Montt.

Después de haber reprimido, á fines de 1882, con bastante energía la última sublevación de los Araucanos, que

poblaban todavía algunas pequeñas regiones al sur de Chile, resolvió el Gobierno de la República ofrecer una gran parte de esos campos fértiles á colonos europeos. En este segundo período de colonización, que duró desde 1883 hasta 1890, más ó menos, ofreció Chile á los colonos extranjeros condiciones muy favorables para que se trasladaran allí. Se les pagaba una parte de los gastos de viaje y se les regalaba un lote de terreno de 50 hasta más de 100 hectáreas, según el número de personas que componían



TEATRO MUNICIPAL DE SANTIAGO.

la familia del colono. Además se les entregaban animales, semillas y materiales para la elaboración del terreno y la construcción de casas, y también una suma para que pudieran atender á la manutención de la familia durante el primer año. El gobierno daba todos estos materiales al precio de costo, y este precio, añadido al valor del suelo recibido, se anotaba como hipoteca sobre la pequeña hacienda del colono. Después de 3 años de residencia, tenía éste la obligación de pagar dicha hipoteca, en plazos anuales y de una manera muy prudencial.

No obstante ciertos ligeros defectos, propios de un primer ensayo, prosperó pronto la mayor parte de aquellos colonos, que entendía en especialidades agrícolas; y donde vagaba solamente, hasta 1882, el indio indómito, se levantaron ciudades, aldeas y enormes campos cubiertos de trigo, de otros cereales y de todas las legumbres y frutas que hay en Europa.

INMIGRACIÓN.—A pesar de esas excelentes condiciones climatéricas y de las garantías que ofrece un país regido por instituciones serias y estables, puede decirse, sin embargo, que Chile casi no ha recibido inmigración europea. Hasta el presente año y durante medio siglo, la cifra exacta de inmigrantes llega sólo á 40,500. Y hay allí, no obstante, un territorio con 752,912 kilómetros cuadrados, la mitad mayor que la Alemania y que la Francia; territorio todo explotable, ya sea bajo el punto de vista de la minería, de la agricultura ó de la industria en general. Esta vasta extensión de territorio sólo cuenta con una población, como hemos dicho, de 3,500,000 hombres, laboriosos y fuertes para el trabajo, es cierto, pero en número insuficiente para explotar las riquezas que encierra el país. A Chile le falta, ante todo, población; y pocos países pueden contar con mejores elementos, desde su clima hasta su suelo, para atraer al europeo que busca trabajo, vida barata y holgada.

Por hoy, el emigrante libre ó sea el que vá al país sin contraer obligación alguna, posee las ventajas siguientes:

1°. La oficina de emigración que el Gobierno de Chile tiene en Europa (2, Square La Bruyère, París) le dá un pasaje marítimo á precio muy reducido. En muchos casos especiales recibe también pasaje reducido por los ferrocarriles europeos.

2°. Pasaje gratuito en Chile, por los ferrocarriles del Estado, hasta la residencia que elija.

3°. Internación gratuita en el país de su equipage y sus muebles, así como de toda maquinaria industrial y herramientas.

4°. Ciudadanía chilena á voluntad, después de un año de residencia en el país.

Pormenores á este respecto los dá á cada interesado la citada oficina del Gobierno de Chile en París.

Por su parte los colonos, esto es, los emigrantes agricultores que poseen y llevan familias y que reciben un lote de tierra en Chile, pueden gozar de las ventajas siguientes, además de las anteriores:

1°. Reciben gratuitamente la propiedad de un lote de buen terreno, que nunca ha bajado de 40 hectáreas y ha llegado hasta 70 por familia, en cambio de la simple obligación de cultivarlo durante algunos años.

2°. Pasaje marítimo adelantado para el colono y familia, y pasaje gratuito en Chile hasta la colonia.

3°. Pensión alimenticia durante un año, y á veces hasta dos años, para el colono y familia.

4°. Cierta cantidad de mercaderías y animales necesarios, á precio de costo y adelantado.

La colonización no es permanente y ha sido suspendida muchas veces. Hoy está restringida á cien familias escandinavas, que deben ser enviadas durante el presente año.

Antes de concluir con este capítulo, daremos algunos datos respecto á los salarios que se pagan en Chile, al precio de algunos comestibles y al de las habitaciones en las ciudades principales. Debemos hacer notar que en Chile el Peso de cien centavos, que es la unidad monetaria, equivale á 18 peniques ó sea 1,50 marcos ó 1,87 francos ó liras.

Los albañiles ganan por día, 2,50 hasta 4,00 pesos; los ebanistas y carpinteros 2 hasta 5,00 pesos; los constructores de máquinas, 3,50 hasta 8; los sastres, 4 pesos; los cocheros particulares, desde 30 hasta 50 pesos mensuales, con comida y habitación; las criadas y cocineras, desde 15 hasta 50 pesos mensuales, con comida y habitación; los agrónomos desde 25 hasta 100 pesos por mes y habitación, con una participación de 10 % hasta 25 % de la cosecha; los jardineros desde 30 hasta 200 pesos mensuales; vini-

cultores desde 1,000 hasta 2,000 pesos al año; etc. Los artículos de alimentación, principalmente la carne y verduras, son mucho más baratos que en Europa. Un cuarto sin muebles se arrienda desde cuatro hasta quince pesos mensuales, y una pequeña casa, con tres ó cuatro piezas y con un patio, por 25 à 45 pesos al mes.

CAPÍTULO QUINTO.

COMERCIO. — IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. — FERROCARRILES. — CORREOS Y TELÉGRAFOS.

COMERCIO. — Para el comercio de importación y de exportación de la República sirven 56 puertos marítimos y 21 resguardos ó puertos secos en la Cordillera. Los puertos más importantes marítimos y que tienen más movimiento con el extranjero són, de norte à sur: Pisagua, Iquique, Antofagasta, Valparaiso, Talcahuano, Valdivia y Puerto Montt. Todos estos puertos están ligados con el interior del país por ramales de ferrocarriles.

IMPORTACIÓN. — El comercio total de importación y exportación en el último año de 1899 llegó à 270,000,000 de pesos, estimando el peso à 18 peniques, que es el valor legal de la moneda en Chile. De éstos corresponden à la importación 106,260,000 pesos, y a la exportación 163,000,000. Comparada con el año anterior de 1898, la importación aumentó, en 1899, en 3,900,000 pesos. Examinando à la ligera la Estadística comercial de dicho año, se nota un importante aumento en brines, casimires, flanelas, géneros de algodón, pañuelos, sombreros, tocuyos, velas de esperma, café, té, yerba mate; artículos, casi todos, que consumen en gran cantidad las clases pobres del país, lo que acusa, sin lugar à duda, más holgura en los hogares. También hay significativos aumentos en artículos para la industria, como acero en barra, cueros, chagries, hierro en barras y en lingotes, hilo de algodón en ovillos

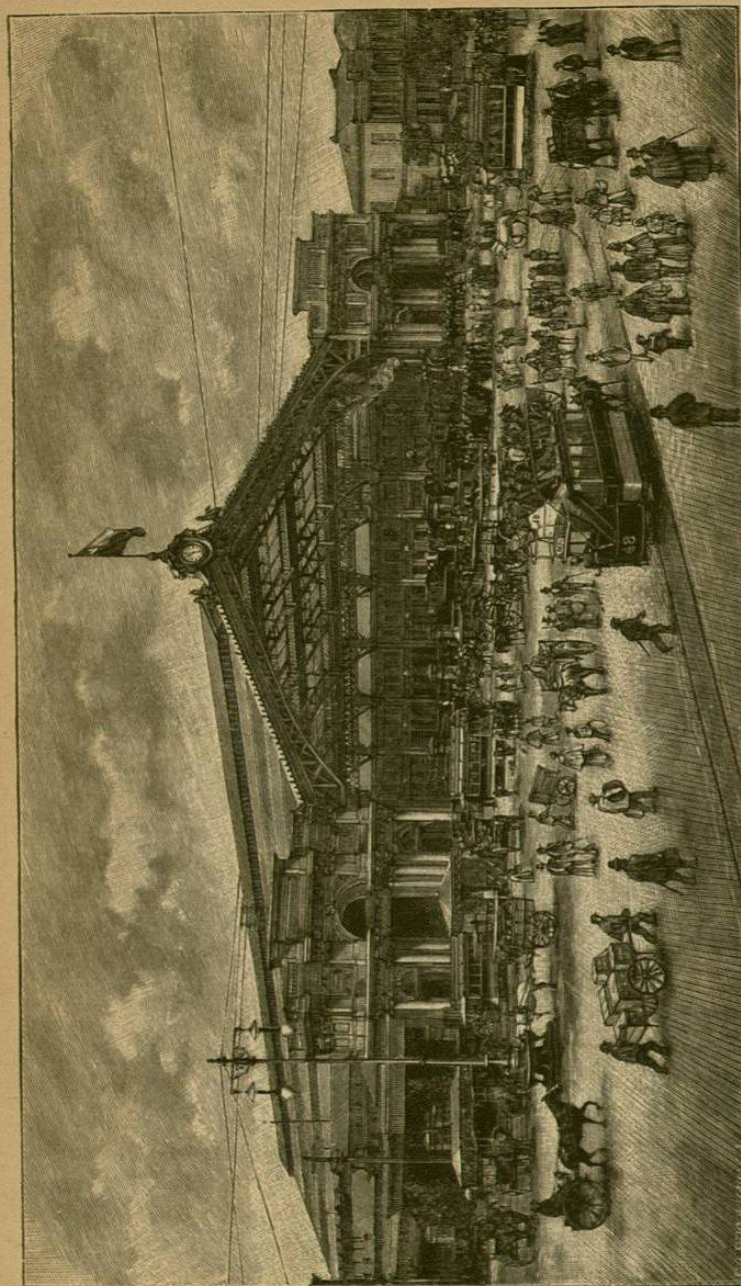
para la fabricación de tejidos, madera de pino, maquinarias diversas y papel de imprenta.

Se nota disminución en la importación de las mercaderías de lujo, gravadas sobre facturas con un 60 por ciento de derechos; y en la introducción de ganado vacuno de la República Argentina por la Cordillera, introducción que ha sido gravada con derechos fuertes, afin de desarrollar en Chile la crianza de ganado, ya que el país se presta bien para esta clase de explotación agrícola. Así, de 108,000 animales vacunos que se introdujeron de la República Argentina á Chile en 1895, ha bajado este número, en el año de 1899, á 27,500 animales, lo que arroja una diferencia de cerca de ocho millones de pesos. No era equitativo que Chile dejara introducir ganado de la República Argentina completamente exento de todo derecho, cuando los productos chilenos, especialmente los vinos, eran allí gravados con elevados derechos.

Damos en seguida un cuadro comparativo del movimiento de la importación á Chile durante los años 1898 y 1899, tomando en consideración sólo ciertos países:

Naciones	1898	1899
Gran Bretaña	\$ 38,400,000	44,350,000
Alemania	26,300,000	29,750,000
Estados Unidos	9,300,000	8,200,000
Francia	5,300,000	5,525,000
República Argentina	3,700,000	2,186,000
Italia	2,070,000	2,540,000
España	390,000	487,000
Suecia y Noruega	5,600	15,000
Austria	1,900	000
Bélgica	814,000	1,022,000

EXPORTACIÓN.—La exportación en 1899 superó á la de 1898 en 6,310,000 pesos, rebajando de aquel año la suma de 2,997,000 pesos que se exportaron en numerario. La cifra que representa, pues, el total de las exportaciones en 1899 es la mayor anotada en los registros de la Estadística comercial. Este aumento se explica por el



ESTACIÓN CENTRAL DE FERROCARRILES EN SANTIAGO.

desarrollo que ha tomado últimamente en Chile la industria minera, por el mayor consumo del salitre, que se ha vendido á precios muy bajos, y por el alza constante del precio del cobre, cuya aplicación se utiliza cada día más y cuya producción es en Chile abundante y barata. Este país fué, hace unos treinta años, el primer productor de cobre en el mundo.

Los productos que principalmente tuvieron mayor exportación durante el año 1899, són los siguientes: borato de cal, 2,242,000; carbón de piedra 4,813,000; cáscara de quillay, 465,000; cebada común, 2,243,000; cobre en barras, 14,929,000; cueros de chinchilla, 969,000; miel surtida, 856,000; minerales de cobre, 3,586,000; salitre, 96,650,000; yodo, 4,108,500 pesos.

Como hemos dicho, la exportación de cobre en Chile aumenta cada año, debido al excelente precio que ha alcanzado este metal. En 1897 se pagó por la tonelada £ 49/2/6; en 1898, £ 51/16/7; y en 1899, el precio medio fué de 73 libras esterlinas por tonelada. En este mismo año hubo una exportación de cobre de Chile que llegó, más ó menos, á 25,000 toneladas, representando aproximadamente una suma de 25,000,000 de pesos de 18 peniques.

Muy importante es el comercio interior ó de cabotage entre los puertos de Chile. Esta importancia se explica por el hecho de que casi todos los productos de la agricultura y ganadería, de que carecen las zonas del norte, son llevados allí desde las provincias centrales ó del sur, y á éstas vienen, á su vez, los productos de la región minera ó salitrera del norte, para su elaboración ó embarque definitivo á otros puertos.

El monto total de este comercio de cabotage, fué de 214,159,000 pesos en el año de 1899, produciendo un aumento de 18,368,000 pesos con relación al año anterior de 1898.

Los puertos chilenos están en comunicación regular y constante con todas las naciones. Sus registros dán una entrada del extranjero, en 1899, de 558 buques de vela con 777,000 toneladas, y de 1353 vapores con 2,000,000 de toneladas; y como entrados en servicio del cabotage,

873 buques de vela, con 649,785 toneladas, y 4,483 vapores, con 5,989,000 toneladas.

Entre los buques de vela que llegaron del extranjero,



GALERÍA DE SAN CARLOS. SANTIAGO.

navegaron bajo bandera alemana 121, británica 291, francesa 48, italiana 12, noruega 10 y chilena 26. Los vapores de nacionalidad británica fueron 766, alemana 307, francesa 11, noruega 1, norte americana 2 y chilena 264.

El comercio de cabotage fué hecho por buques de vela de las nacionalidades siguientes: británicos 184, alemanes 61, franceses 23, italianos 6 y chilenos 574; y por vapores británicos 1,732, alemanes 376, noruegos 2 y chilenos 2,370. Se vé, por esto último, que la marina comercial chilena comienza á tomar serio desarrollo.

Antes de concluir con estos datos estadísticos sobre el comercio de Chile, diremos que se exportaron en 1899 productos y mercaderías chilenos por los valores siguientes: A la Gran Bretaña 110,500,000 pesos; á Alemania 21,000,000; á Francia 9,350,000; y á los Estados Unidos 7,400,000. La mayor parte de las mercaderías chilenas importadas á la Gran Bretaña, especialmente el salitre, no se queda en aquel Reino, sinó que es exportada al continente, principalmente á Alemania, donde se elabora y se consume.

La impresión general que dejan estos datos, perfectamente exactos y emanados de un buen servicio de Estadística, es que la situación comercial de Chile es satisfactoria, por cuanto acusan las cifras del comercio exterior un grado de indiscutible prosperidad, demostrada, como lo dejamos expuesto, por el aumento de las exportaciones y de las importaciones.

FERROCARRILES.—Casi todos los ferrocarriles de Chile pertenecen al Estado. El activo ó el valor calculado de estos ferrocarriles era en el año 1898 de 84,900,000 de pesos. De esta suma corresponden 58,800,000 á la vía permanente; 18,100,000 pesos al equipo del tráfico, y 2,000,000 á almacenes, carbón y durmientes. Desde 1898 se han prolongado las líneas y aumentado todos los valores.

La mayor parte de los nuevos ferrocarriles se encuentra en la antigua Araucanía, en el centro actual de la agricultura y de la colonización del país.

Las entradas del año 1898, fueron de 3,700,000 pesos y los gastos de 2,700,000, así que resultó solamente una utilidad de 1,000,000 de pesos. El capital de construcción ó gastos de los ferrocarriles obtuvo un interés de 1,15 %, resultado que no se debe á mala administración sinó al bajísimo precio de todas las tarifas.

El número de pasajeros transportados durante el año 1898 asciende á 5,527,388, correspondiendo un 18 % á los de primera clase, un 13 % a los de segunda y un 69 % á los de tercera.

Se transportaron como carga 20,200,000 quintales métricos de 100 kilos.

De los ferrocarriles del Estado estaban en explotación á principios de 1899, 1,986,5 kilómetros. De éstos se en-



CALLE DE HUÉRFANOS. SANTIAGO.

cuentran en la zona del Norte 517,5 kilómetros, y en las zonas central y meridional 1,469 kilómetros.

El ferrocarril más austral de Chile es el de Valdivia á Osorno, con sus ramales en la Araucanía.

Hay en Chile, además, una red de ferrocarriles particulares, que se encuentra casi toda en la zona minera del Norte y dá buenos intereses á sus propietarios ó accionistas. Los más importantes son: el ferrocarril salitrero de Iquique á Pisagua por el norte, y á Lagunas por el sur, con numerosos ramales, de 482 kilómetros; de Antofagasta

hacia el interior de Bolivia hasta Ollagüe, 442 kilómetros; de Taltal á Cachinal y ramales, 212 kilómetros; de Caldera á Copiapó, 242 kilómetros. Hay, pues, en totalidad, en la República de Chile 4,286,5 kilómetros de ferrocarriles, construidos en gran parte desde 1882.

El primer ferrocarril que se ha hecho en toda la América del Sur es el que corre entre el puerto de Caldera y la ciudad de Copiapó, 90 kilómetros, y que fué entregado al tráfico en Julio de 1852. Al mismo tiempo se tendieron los primeros alambres telegráficos. Corresponde también á Chile la honra de poseer la primera fábrica de gas para alumbrado público que se haya establecido en la América del Sur.

Además de sus magnificas vías marítimas con canales, bahías y puertos, y de su red ferrocarrilera, ya bastante importante, posee Chile 70,000 kilómetros de caminos públicos ó carreteras; 40,000 kilómetros de vías atendidas por los municipios y particulares, y 78 cursos de agua navegables con más de 4600 kilómetros.

De suma importancia para Chile será el ferrocarril que debe unir á San Felipe de los Andes con Mendoza, ó sea la red central de Chile con las líneas férreas más considerables de la República Argentina. Este ferrocarril, que ya está concluido en su mayor parte, pasará por la cumbre ó el paso de Uspallata, á 4000 metros de altura, donde se abrirá un gran túnel. Cada Estado, Chile y la República Argentina, construirá la parte de ferrocarril que le corresponde, hasta la línea fronteriza en la cumbre y en el túnel.

CORREOS. — Chile pertenece desde el año 1881 á la Unión Postal Universal. El servicio de correos está bajo la vigilancia superior del Ministro del Interior.

Los portes de la correspondencia son muy bajos, y los periódicos circulan gratis dentro del país. De esta manera se explica que las entradas de la administración postal llegaron el año de 1898 solamente á 953,128 pesos y los gastos á 1,028,333 pesos.

TELÉGRAFOS. — La longitud de la red telegráfica, que está casi toda en manos del Estado, es de 16,052 kilómetros, habiendo aumentado, en 1898, en 504 kilómetros.

Está ya aprobada la ley que autoriza al Estado para tender un cable entre Puerto Montt y Punta Arenas, situada en medio del estrecho de Magallanes. Este cable está llamado á prestar utilísimos servicios al comercio y á la navegación, pues es sabido que todos los vapores que van al Pacífico toman la vía del Estrecho, por ser más corta y segura que la que se encuentra al sur de la Tierra del Fuego, vía que toman los buques de vela, que, aunque más larga, ofrece más amplitud para esta clase de barcos.

Existe, además, al lado de ferrocarriles particulares del Norte una red telegráfica, también particular, de 125,04 millas inglesas.

El servicio telefónico se encuentra notablemente bien establecido, en las ciudades y en el campo.

La línea telegráfica trasandina pasa la parte nevada de los Andes, por 3 cables subterráneos, en una longitud de 52 kilómetros.

Una compañía particular sostiene un cable en la costa de Chile, que une los puertos principales desde Arica hasta Talcahuano, y por medio de la cual, así como por medio de la línea telegráfica trasandina, Chile está en comunicación con todas las partes del mundo.

Hay, por último, otra compañía privada chilena, que tiene una red telegráfica tendida en todo el centro de la República, en una longitud de 1,136 kilómetros.

Los correos chilenos se distinguen por la exactitud y regularidad con que trabajan. Es muy raro que se pierdan envíos postales que van á Chile ó vienen de ahí.
