

# Ferrocarril Trasandino de Caldera (Chile) a Tinogasta (Rep. Argentina).

**D**ON Luis Lagarrigue, en solicitud de 20 de Agosto de 1925, pide autorización para construir la sección chilena de un F. C. Trasandino entre el pueblo de Puquios y la ciudad Argentina de Tinogasta. Este ferrocarril seguirá la ruta de Paso Ancho y se construirá sobre la base de los estudios practicados en 1912 por el ingeniero D. Carlos Lanas. La Longitud de la sección chilena sería de más o menos 182 Kms.

Acompaña a su solicitud la boleta de garantía N.º 8040 de 19 de Agosto de 1925 del Banco A. Edwards y Cía. por la suma de nueve mil cien pesos (\$ 9 100) a la orden del Consejo de Vías de Comunicación.

Esta solicitud fué publicada en el Diario Oficial N.º 14257 de 26 de Agosto de 1925, en el Atacameño de Copiapó los días 8, 9, 10, 11, 12 y 14 de Septiembre, y Las Últimas Noticias de Santiago los mismos días, dándose así cumplimiento a lo dispuesto en el art. 5.º de la Ley General de Ferrocarriles (Dto-Ley N.º 342 del 13 de Marzo de 1925).

2. *Antecedentes.*—La idea de construir un ferrocarril trasandino en la provincia de Atacama es muy antigua.

El Sr. Wellwright constructor del F. C. de Caldera a Copiapó hizo hacer estudios de este ferrocarril el año 1864, aprovechando el paso de San Francisco, y el mismo Sr. Wellwright el año 1868 organizó otra comisión de estudio que confirmó la practicabilidad de la obra.

Posteriormente, en 1872, el ingeniero Sr. F. Sayago practicó estudios también por el portezuelo de San Francisco.

En vista de los resultados obtenidos en estos estudios la Compañía del F. C. de Copiapó solicitó y obtuvo por ley de 13 de Noviembre de 1874 la concesión necesaria para la línea.

Esta ley garantizaba al interesado un cierto interés sobre el capital invertido, pero caducó por falta de cumplimiento de los interesados.

Posteriormente, Don Federico Varela encomendó al Sr. Benjamín Vivanco la confección de nuevos estudios de este Trasandino, siempre sobre la misma base de los estudios anteriores.

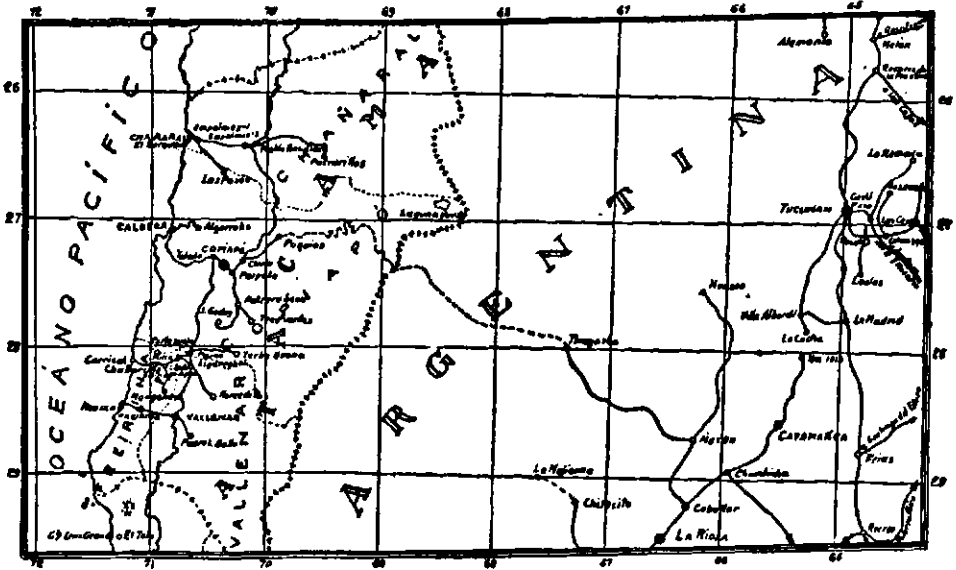
En 1907 los ingenieros Srs. Abelardo Pizarro, José Luis Coo y Francisco J. Prado presentaron una solicitud al Gobierno pidiendo la concesión de un F. C. Trasandino que pasaría por Puquios, San Andrés y Maricunga, es decir, con un trazado muy parecido a los anteriores.

Esta solicitud fué desechada por el Supremo Gobierno.

En 1912 el Sr. Carlos Lanas, comisionado por el Ministerio de Industria y Obras Públicas hizo estudios que lo condujeron a proponer una variante de los trazados anteriores que pasaban todos por el portezuelo de San Francisco, llevándolo por el valle de Paso Ancho. Se conseguía así disminuir un poco la altura del paso y en  $59\frac{1}{2}$  Kms. la longitud del trazado.

y Ernesto Vial M., Eduardo Orrego O. y José María Raposo, en Abril del mismo año.

Después de los estudios del caso el Gobierno acordó acceder a lo solicitado por los primeros y desechó la solicitud de los segundos, y al efecto dictó el decreto N.º 529 de 16 de Noviembre de 1920 que concedió la línea a los Srs. Zavala y Muñoz de Arce, quienes ejecutarían la obra sobre la base de los estudios practicados en 1912 por D. Car-



Del lado argentino se ha pensado también en varias ocasiones, en la construcción de este trasandino, concediéndosela a D. Francisco San Ramón y posteriormente a Adolfo Carranza y Cía.

En 1907 el Gobierno Argentino autorizó efectuar los estudios por el portezuelo de San Francisco los cuales quedaron a cargo del Sr. Francisco Dupont.

En el año 1920 el Congreso Argentino autorizó al Gobierno para invertir hasta \$ 8 000 000 para construir la sección Argentina del ferrocarril.

Ultimamente en Chile se han presentado también interesados en construir la sección chilena de esta línea, D. Luis Zavala y D. Francisco Muñoz de Arce en Febrero de 1920 y los Srs. Mario

los Lanas. Esta concesión caducó por incumplimiento por parte de los interesados.

La solicitud que ahora se estudia es análoga a la de los Srs. Zavala y Muñoz de Arce, pues, como ellos, se proponen construir la sección chilena del F. C. siguiendo el trazado indicado en 1912 por D. Carlos Lanas.

### Estudio general de la solicitud

3. Las provincias Nor-Andinas de la República Argentina que podrían tener salida al Pacífico por los trasandinos del norte son:

Salta, Jujuy, Los Andes, Tucumán, La Rioja y Catamarca.

La provincia de San Juan está ya muy al Sur y tiene su salida más fácil por el Trasandino de Uspallata.

Sin considerar a fondo el problema del tráfico probable de cada uno de los ferrocarriles trasandinos del Norte: o sea el de Salta a Antofagasta y el de Caldera a Tinogasta, puede afirmarse que las tres primeras de estas provincias quedarán favorecidas desde el punto de vista ferroviario para efectuar su movimiento por Antofagasta y las dos últimas por Tinogasta, quedando la de Tucumán en la región de indiferencia entre una u otra ruta.

Las provincias del Norte son las que agrícola e industrialmente tienen mayor producción en la actualidad.

En el proyecto de ferrocarril Trasandino por Tinogasta ejecutado por D. Carlos Lanús en 1912 el tráfico probable de este ferrocarril está calculado sin considerar la existencia del Trasandino de Salta a Antofagasta el cual está en vías de ser realizado a virtud del protocolo Noel-Barros Jarpa.

Es evidente que construídas ambas líneas el tráfico calculado por el Sr. Lanús para el ferrocarril de Tinogasta a Caldera, que era de 80 000 tons. de subida y 120 000 tons. de bajada, se verá considerablemente reducido siendo difícil prever como se repartirá la carga argentina entre ellas. Esa repartición no dependerá sólo de la longitud de esas rutas y de sus tarifas sino que también de otros factores independientes del ferrocarril.

Omitimos este estudio ya que para la construcción de esta vía férrea no se solicita auxilio fiscal de ninguna naturaleza.

Antes de informar esta Inspección ha consultado a los diferentes organismos que representan intereses que pueden ser afectados con la construcción de esta nueva vía.

#### 4. La Comisión de Puertos, conside-

rando este asunto desde el punto de vista portuario, estima que en caso que este ferrocarril tuviera éxito y lograra atraer hacia nuestras costas un movimiento importante, ello traería por consecuencia la obligación para el Gobierno de habilitar el puerto de Caldera y construir en él obras de cierta importancia.

La comisión funda en esta observación su dictámen según el cual no hay conveniencia en construir este ferrocarril, pues, según su criterio, no deben dispersarse los esfuerzos del Gobierno en lo que se relaciona con nuestra política portuaria, sino que, por el contrario, tratar en lo posible de concentrarlos a los puertos ya iniciados y en actual construcción.

Este departamento considera totalmente desprovista de fundamento la objeción que la Comisión de Puertos formula al establecimiento de este ferrocarril el cual, por otra parte, en nada vulnera la política portuaria sustentada por esa Comisión.

En efecto, dice ella en su nota que en caso que el ferrocarril tuviese un gran tráfico «ello traería por consecuencia la obligación para el Gobierno de habilitar el puerto de Caldera y construir en él obras de cierta consideración».

Como sería absurdo suponer que esta concesión le imponga al Gobierno la obligación legal de construir un puerto, es evidente que la frase transcrita debe entenderse en el sentido de que un gran movimiento en el ferrocarril haría recomendable la habilitación del puerto de Caldera en condiciones de poder satisfacer ese movimiento. No existiendo, pues, para el Gobierno ninguna obligación legal para construir ese puerto, éste podría proceder a hacerlo sólo una vez que su movimiento de carga lo justificase haciendo comercial tal inversión.

Además, cabe observar que el puerto

de Caldera, que es una bahía muy abrigada naturalmente y extensa, si bien se encuentra hoy día en decadencia, fué en un tiempo sede de un apreciable movimiento comercial.

En la actualidad es puerto mayor, tiene su aduana y está provisto de un muelle de 220 m. de largo el cual con algunas reparaciones quedaría en buenas condiciones de servicio.

Aceptando como movilización anual, por metro corrido de muelle, 500 tons. que es una cifra más bien baja que alta, el puerto de Caldera, sin que se ejecuten nuevas obras, podría movilizar anualmente 110 000 toneladas.

Como su movimiento actual es sólo de 54 000 toneladas, queda un margen apreciable para el aumento de movilización que ocasionará el ferrocarril. Esto permite suponer que durante algunos años el puerto estará en condiciones de atender la movilización sin necesidad de ejecutar nuevas obras, las cuales sólo deberán realizarse cuando y a medida que las necesidades del movimiento lo requiriesen. En esas condiciones esas inversiones serían reproductivas para el Fisco, el cual se reembolsaría de esos gastos con las mayores entradas provenientes de las Aduanas y directamente con las entradas por derechos de puerto. Esto aparte de las ventajas que para la economía general del país significa el hecho de darle vida a una región hoy casi totalmente paralizada.

Finalmente, el establecimiento de esta vía férrea no perjudicará a ningún puerto ya en construcción, pues la carga que por ella se movilizará, hoy día no va al puerto de Antofagasta y en su gran mayoría estará constituida por tráfico que el ferrocarril creará.

5.—La *Asociación de Productores de Salitre* informa que para los intereses de la industria salitrera, no hay interés

especial en la construcción de este ferrocarril.

6.—La *Sociedad Nacional de Minería* recomienda, como era de esperarse, en forma calurosa la construcción de este ferrocarril.

7.—La *Empresa de los Ferrocarriles del Estado* no se opone a su construcción, y aún cree que esta vía le daría mayor movimiento a la Red Central Norte.

8.—La *Sociedad de Fomento Fabril* no ha informado hasta la fecha, por estar en receso su Consejo Directivo.

9.—La *Sociedad de Agricultura* manifiesta que valen para este ferrocarril las consideraciones que ha hecho al oponerse a la construcción del F. C. Trasandino de Salta, las cuales están expuestas en el folleto sobre esta materia publicado por esa Sociedad el año 1922.

En primer término debemos hacer presente que en este caso no es pertinente la observación que en él se consigna relativa al gasto sin retribución que importará al Estado la construcción del ferrocarril y el gravamen permanente que su explotación le significará, ya que ni en una ni en otra tendrá aquél en este caso ninguna participación.

Según dicha Sociedad, las provincias del Nor-oeste argentino tienen más fácil y barata salida al Atlántico que a Antofagasta, tanto para el comercio de importación como para el de exportación a Europa, aparte de que también son más bajos los fletes marítimos por el Atlántico que por el Pacífico. Esto la lleva a sostener que la Argentina desea la construcción de estos trasandinos con el objeto de apoderarse del mercado de las provincias del Norte de Chile (págs. 94, 33 y 39).

Estima que para defender ese mercado para la agricultura nacional será preciso llevar murallas aduaneras, lo

cual anularía todo objeto del ferrocarril y crearía una molesta situación internacional y un violento antagonismo de intereses entre los dos países. Considera que la supresión del mercado del norte para la agricultura nacional cegaría la fuente de mayor acumulación de valores que existe en Chile, con lo cual se desvalorizarían las tierras, menguarían las garantías hipotecarias, quedarían cesantes infinidad de obreros, disminuiría la capacidad tributaria del país y perderíamos la independencia económica en los consumos de alimentación, lo cual sería seguido del éxodo de capitales y de hombres.

Según ella, los productos agrícolas que se envían al Norte y que al ser desplazados por los similares argentinos provocarían esa situación, representan el 21,21% de la producción nacional (pág. 21).

Cree también que no se obtendría con estos ferrocarriles sino un abaratamiento transitorio de la vida, ya que, muerta la competencia de la agricultura chilena, quedarían los productores argentinos en libertad para fijar los precios de los diversos artículos.

10.—Llegar a establecer en forma más o menos cierta si es más barata la vía del Atlántico o del Pacífico para el comercio de las provincias del noroeste argentino con Europa o Estados Unidos, es a nuestro juicio, un problema difícil.

En efecto, en el costo del acarreo terrestre por una u otra vía intervendrán en proporciones diferentes los rasgos virtuales y los reales de los recorridos, especialmente en este caso en que por tratarse de un ferrocarril, particular se exigirá un cierto interés al capital invertido, el valor del transporte marítimo no sólo dependerá de las distancias sino que de otra serie de factores tales como la abundancia o escasez de fletes cuya influencia puede ser prepon-

derante y los cuales podrán variar totalmente de aquí a cuando el ferrocarril se construya y aún por obra de el mismo. Además, seguramente, no para toda la región ni para todos sus productos será la misma ruta la más económica.

Ese estudio, aparte de proporcionar datos inciertos, lo estimamos innecesario por cuanto no tendría otro valor que permitir juzgar de la importancia que para el desenvolvimiento económico de la República Argentina tiene la construcción de los trasandinos por el norte, y en consecuencia, la mayor o menor urgencia que existe en satisfacer este anhelo del país vecino para no provocar un antagonismo peligroso con el nuestro, y en este caso hay elementos suficientes para juzgar del valor que estas vías férreas tienen para las provincias del noroeste argentino.

Sin embargo, con el carácter de meros datos ilustrativos, creemos de interés consignar los cuadros I y II sacados del estudio del Trasandino de Caldera a Tinogasta del Ingeniero Señor Julio Pistelli, el primero de los cuales hace ver que el puerto de Caldera se encuentra más próximo que Buenos Aires de algunos de los principales mercados.

En el N.º 2.º se indican las distancias mínimas reales de las capitales de las provincias del nor-oeste argentino a Buenos Aires, Rosario y Caldera. Para avaluar los trayectos a la costa del Atlántico, se ha considerado la combinación del F. C. Central Norte Argentino y F. C. Central Córdoba, ambos de igual trocha (1 m.)

Esas distancias están calculadas para 3 casos:

1.º Considerando únicamente los Ferrocarriles Argentinos en actual explotación;

2.º Suponiendo construído también el F. C. en proyecto de Andalgalá a Tucumán ya estudiado en la vecina República;

3.º Suponiendo construído además del anterior el de Cerro Negro (Alpascinches) a Alemania que también ya está estudiado.

Este cuadro muestra que considerando únicamente los ferrocarriles argentinos en actual explotación, las provincias de Catamarca y La Rioja serán las más beneficiadas. Las líneas complementarias mencionadas, una vez construídas, acercarán también apreciablemente a la costa a las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán.

La trascendencia que para la región nor-oeste argentina tiene el establecimiento de estas vías férreas es según nuestro criterio perfectamente clara.

La posición geográfica de esas provincias no les ha permitido alcanzar el progreso de las del litoral. Separadas del Atlántico por largos trayectos ferroviarios, su comercio exterior se ha visto entorpecido y se encontrarán siempre por ese motivo en situación desventajosa respecto de las situadas hacia el oriente. Aun cuando les fuese más difícil la salida al Pacífico debido a esta sola circunstancia esta ruta les resultará más ventajosa por cuanto les abre un ancho mercado en el cual no encontrarán la concurrencia de las provincias del litoral argentino.

Este ferrocarril abriría para ellas los mercados de Centro América, Ecuador, Colombia, de la Costa del Perú y se facilitaría su comercio con el norte de Chile.

La vía del Pacífico les sería también ventajosa para el comercio con el Japón, China y Australia, mercados que si bien hoy día no tienen relaciones comerciales con Argentina van aumentando constantemente de importancia. A esto debe agregarse que por lo menos una gran parte de su extensión quedará ciertamente en mejores condiciones que las actuales respecto de los mercados de Méjico y Estados Unidos.

Para juzgar de la significación que el

problema de la exportación tiene para esas provincias trasandinas, hemos confeccionado, con ayuda del mapa agropecuario argentino del año 1918, el Cuadro N.º III el cual hace ver que esas provincias tienen una área total que es las 3 quintas partes de la superficie de Chile, que su existencia ganadera en vacunos es casi igual a la de Chile y próxima a la 3.ª parte la de ovejunos, en tanto que sus habitantes no alcanzan a un octavo del total de la población de nuestro país.

Suponiendo a la agricultura y ganadería de esas provincias trasandinas capacidades productivas por kilómetro cuadrado iguales a la de Chile, ellas estarían en situación de producir un 60% de lo que producen las nuestras. Como Chile es prácticamente un país que abastece por sí solo a su población, y la de esa región es el 12% de la nuestra, quedaría un excedente disponible para la exportación igual al 48% de la producción agrícola y ganadera de Chile.

Esta sola cifra basta para hacer ver la importancia que para ellas tiene el problema del mercado del Pacífico, importancia que irá aumentando con el tiempo a medida que nuevas zonas se abran al cultivo.

Pero no son sólo productos de la agricultura y ganadería los que esa región está en situación de enviar al exterior. En esas provincias, principalmente en La Rioja y Catamarca, que serán las más beneficiadas con este Trasandino, existen yacimientos de minerales de cierta consideración; y si hasta hoy la industria minera no ha alcanzado un mayor grado de progreso, se debe ello a la dificultad de los fletes, inconveniente que este ferrocarril vendría a subsanar.

Las explotaciones forestales que actualmente tienen en la vecina República un valor relativamente escaso en comparación con otras de las actividades de ese país, están llamadas a tener

un gran porvenir. Hoy día ya ha adquirido gran desarrollo la explotación del quebracho el cual se exporta en grandes cantidades, en forma de rollizos y de extracto a Europa y Estados Unidos, habiendo sido la exportación de este artículo en el año 1917 superior a 200 000 tons. en total, de las cuales más o menos 100 000 tons. se enviaron a Estados Unidos.

Las provincias del nor-oeste argentino poseen una enorme riqueza forestal, y esta industria es una de las más importantes de la provincia de Catamarca, donde el quebracho existe en gran cantidad. La trascendencia que estas nuevas vías tienen para el desarrollo de la industria forestal de esa región, es indiscutible.

Formada una idea sobre la capacidad productora de esas provincias, que la Sociedad Nacional llega a comparar con «un nuevo Chile» y demostrada la importancia que tiene la vía del Pacífico para su comercio de exportación, queda claramente de manifiesto la magnitud que el problema de estos trasandinos tiene para la república vecina.

La sola comparación de la capacidad exportadora de productos de la agricultura y de la ganadería de esa región con el consumo total de los mismos en el norte de Chile, basta para demostrar que no es la conquista de ese mercado la razón que impulsa a la Argentina a buscar la construcción de estos ferrocarriles.

Hemos hecho ver que prudentemente puede estimarse esa capacidad en 48% de la producción total de Chile; en cambio demostraremos en el curso de este informe que el consumo total de Tacna, Tarapacá y Antofagasta, no alcanza al 8.44% de la producción chilena. No incluimos a Atacama por cuanto no existe posibilidad, como se hará ver, de que pueda ser mercado para la producción argentina.

Si se agrega que para la gran mayoría

de los consumos de esas tres provincias no existe—según veremos—ninguna probabilidad de competencia con nuestros productos, y que la comparación anterior sólo se refiere a la producción agrícola y ganadera que no son las solas fuentes de riqueza de la región nor-oeste argentina, nuestra conclusión queda ampliamente confirmada.

Los datos anotados hacen ver que oponer obstáculos a la construcción de estas vías, es entorpecer la expansión comercial de la Argentina fuera de nuestro territorio, con lo cual crearemos un antagonismo muchísimo más peligroso que el que según la Sociedad Nacional de Agricultura podría derivar de las murallas aduaneras que Chile estableciese en ejercicio de su indiscutible derecho de defender sus propios mercados para la producción nacional.

11. Establecida la conveniencia que existe desde el punto de vista internacional en no dificultar el establecimiento de estas vías férreas, entraremos a ocuparnos de las consecuencias que de su construcción pueden derivar para la agricultura nacional.

Según la Sociedad Nacional de Agricultura, la zona de influencia de estos trasandinos comprendería las provincias de Tacna, Tarapacá, Antofagasta y Atacama, provincias en las cuales desplazaría totalmente a la producción agrícola nacional.

Con el objeto de establecer cuál es la región de nuestro país que podría ser mercado para los productos argentinos que vengan por estos ferrocarriles, comenzaremos por estudiar cómo se proveen en la actualidad esas provincias de los productos de la agricultura y la ganadería que necesitan para su consumo.

Como, por bajos que fuesen los precios de éstos en la región trasandina, ellos deberían hacer, para llegar a Chile, recorridos férreos de 700 Kmts. por lo

menos; es evidente que en ningún caso podrían competir con los que se producen en la región misma de consumo.

De las cuatro provincias chilenas mencionadas, hay dos—Tacna y Atacama—que tienen producción agrícola de cierta consideración; mientras que ésta es prácticamente nula en Tarapacá y Antofagasta.

Para precisar qué parte del consumo de Atacama corresponde a la producción local, se ha confeccionado—con ayuda de los datos del comercio de cabotaje que aparecen en el volumen del Comercio Interior del Anuario Estadístico de Chile—el Cuadro N.º IV. Se han anotado en él las cifras en moneda corriente correspondientes a las cantidades de productos de la agricultura, la ganadería y de las industrias íntimamente relacionadas con ellas, entrados y salidos de esa provincia durante los años comprendidos entre 1918 y 1924.

Las críticas que se han formulado al modo de llevar las estadísticas de comercio de cabotaje, no afectan a la utilización de las cifras, para el fin que perseguimos, cual es establecer la relación que existe entre los productos agrícolas nacionales que entran y salen de esa provincia.

El cuadro N.º IV hace ver que en ese período de 7 años el valor de los productos de la ganadería que han entrado a Atacama es inferior al de los que han salido. Con la sola excepción de los años 1919 y 1920, ocurre igual cosa con la partida de Animales Vivos de ese grupo: en dichos años lo entrado es un poco superior a lo salido.

El cuadro N.º V, elaborado con ayuda de las estadísticas oficiales, demuestra que durante el período de tiempo estudiado, esta provincia ha importado ganado de la Argentina correspondiendo a 1919 y 1920 algunas de las más bajas cuotas de importación.

De estos cuadros se desprende que

Atacama consume ganado de su propia producción y de lo que importa de la Argentina, y que envía al norte los excedentes.

El cuadro N.º IV muestra que durante los años 1918 a 1924 el valor de los productos clasificados en el grupo que las estadísticas chilenas llaman «Productos de la Agricultura» que han salido de Atacama, ha sido constantemente muy superior al de los que han entrado, lo cual prueba que Atacama no sólo satisface sus necesidades sino que envía al Norte parte de su producción agrícola. Si bien debe proveerse de leguminosas, no es menos efectivo que no existe para estos productos posibilidad de competencia extranjera, pues Chile exporta cantidades apreciables de ellos a la Argentina.

Ese cuadro indica también que en los últimos años esa provincia no sólo ha abastecido su consumo de leche, queso y mantequilla, sino que han salido de ellas buenas cantidades de dichos artículos. En cambio lleva del sur, féculas, harinas, vinos y licores, que son productos para los cuales, como para las leguminosas, no existe competencia posible.

Los datos anotados comprueban entonces que no hay posibilidades de que esta provincia sea mercado para la producción agrícola argentina, pues se abastece a sí misma y aún envía los excedentes de su producción al Norte.

Para Tacna se ha confeccionado el cuadro N.º VI, en el cual se anotan las cifras en moneda corriente correspondientes a las cantidades de productos de la agricultura y la ganadería entrados y salidos por cabotaje a esa provincia en los años 1918 a 1924 (columnas 4.ª y 5.ª)

Como de Arica se despachan importantes cantidades de esos productos a Bolivia, para formarse idea del consumo de ellos en esa provincia, hemos agregado los datos de las exportaciones a Bo-



livia reducidos a moneda corriente al tipo medio de cambio del año, pues figuran en las estadísticas del comercio exterior en moneda oro de 18 d. (columna 2.<sup>a</sup>). Estas cantidades se han restado de las cifras correspondientes a los productos entrados y se han considerado esas diferencias como las cifras de los productos entrados para consumirse en las provincias (columna 3.<sup>a</sup>).

Las conclusiones que se desprenden de los resultados así deducidos no tienen el mismo valor que las anotadas para Atacama, pues no es el mismo el criterio con que se fijan en las estadísticas las cifras correspondientes al comercio de cabotaje y al exterior.

De ese cuadro y de los datos que proporcionan las estadísticas sobre la existencia de ganado en Tacna, se desprende que el que necesita para su consumo debe llevarlos de fuera, ya sea de Bolivia y del Perú (años 1918-1919-1920) o del sur del país, según sea la situación del impuesto al ganado.

En cuanto a los demás productos de la agricultura y de sus industrias anexas, él hace ver que si bien Tacna produce cantidades apreciables de algunos de ellos que manda al Sur, en general son mayores las cantidades que entran que las que salen. Del hecho de que se envíen de Tacna a Tarapacá ciertas cantidades de algunos de esos productos, se deduce que aquella provincia se abastece siquiera en parte de su propia producción; pero, con el objeto de colocarnos en el caso más desfavorable posible, consideraremos en este estudio que Tacna trae del sur los productos de la agricultura y ganadería que necesita.

Tenemos, pues, que las provincias del Norte de Chile, que deben llevar de fuera productos de la agricultura, de la ganadería y de sus industrias anexas, de la naturaleza de aquellos que podrían venir por estos trasandinos, son Antofagasta, Tarapacá y Tacna, con las salvedades anotadas.

12.—Determinaremos ahora que porcentaje de la producción agrícola y ganadera nacional representa el consumo total de esta clase de productos en esas tres provincias.

Con tal objeto habríamos deseado practicar un estudio comparativo del consumo de los principales productos de la ganadería y de la agricultura en esas provincias con la producción de cada uno de ellos en todo el país. Desgraciadamente los datos suministrados por las estadísticas nos han permitido hacer ese trabajo sólo para el ganado. Para los demás productos de la agricultura, si bien esas estadísticas permitirían calcular en moneda corriente lo consumido de cada uno de los grupos que en la estadística del comercio de cabotaje se señalan; para lo cual bastaría restar de las cantidades que dan lo entrado por cabotaje, lo salido por la misma vía y lo exportado, ya que a Tacna y Antofagasta entran muchos productos nacionales destinados a Bolivia, no nos ha sido posible establecer el porcentaje que las cantidades así obtenidas representan respecto de la producción nacional de cada uno de esos artículos. En efecto, las cifras relativas a esta última, aparecen en cantidad y para muchos productos no corresponden los grupos que se han hecho para calcularlas, a los que aparecen en la estadística de cabotaje. Estas cifras son también muy poco precisas, pues en ellas tienen influencia apreciable los pequeños productores y éstos escapan hoy día a las estadísticas.

A las dificultades anotadas se agrega otra que por sí sola falsea todos los resultados. Para poder comparar lo consumido de cada producto en aquellas provincias, que según hemos dicho aparece dado en moneda corriente, con lo producido en el país, que aparece en cantidad, necesitaríamos reducir ambas partidas a la misma unidad. Para esto habría que fijar un precio a cada

grupo, y aquí está la dificultad. No conociendo la proporción correspondiente a los diferentes artículos que comprende cada partida de la estadística de cabotaje, no podemos calcular el precio medio del grupo, aun cuando conociéramos los costos medios de cada uno de los artículos que lo constituyen, que podrían ser los señalados en la estadística.

Si esto fuese posible quedaría la incertidumbre proveniente de que el precio fijado en la estadística de cabotaje y el calculado en la forma indicada, no obedecerían al mismo criterio ya que aquel es el que fija a su voluntad el embarcador en el momento de despachar la mercadería en el puerto de origen.

13.—Tratándose del ganado, hemos considerado los consumos de animales vacunos y ovejunos únicamente, por ser los más importantes. El estudio de este comercio lo haremos para los años comprendidos de 1918 a 1924.

En el Cuadro N.º VII se ha comenzado por determinar, por medio de las estadísticas, las cantidades totales de animales que se han consumido en la provincia de Tacna durante esos años. Estas figuran en la 4.ª columna del cuadro y se han obtenido sumando las de las tres primeras. La 5.ª da las cantidades de animales importados a Tacna, y en la 6.ª se han anotado los animales nacionales consumidos en esa provincia, los cuales se han obtenido restando los valores que da la 5.ª columna a los de la 4.ª.

Para los años 18, 19 y 20, la importación de ganado vacuno a Tacna superó a las necesidades del consumo; luego fué nulo el consumo de animales venidos del Sur. Los sobrantes de la importación en esos años se han anotado en la 7.ª columna, los cuales se han obtenido restando las cifras de la columna 4.ª de las de la 5.ª El cuadro N.º VI nos hizo ver que esos años salió ganado de Tac-

na para el Sur, ya que lo salido por cabotaje es muy superior a lo entrado.

En el cuadro VIII se han determinado las cantidades totales de animales que se han beneficiado en todo el país en cada uno de los años comprendidos entre 1918 y 1924 (columna 5.ª), para lo cual se han sumado los que han sido muertos en los mataderos, minas, salitreras y en los predios rústicos. En la 6.ª columna figuran los animales importados en todo el país. En la 7.ª, haciendo la diferencia entre la 5.ª y la 6.ª, se han anotado las cifras que dan los consumos de animales nacionales en todo el país, y en la 8.ª los consumos de igual procedencia en Tacna que aparecen en la 6.ª columna del cuadro VII. La 9.ª da los tantos por ciento que representan los consumos de animales nacionales en esa provincia con respecto al consumo total en el país, de animales nacionales.

En el cuadro IX se han consignado los datos del consumo total de animales en las provincias de Tarapacá y Antofagasta (columna 5.ª) y el de los internados directamente a ellas por la Cordillera, en la 6.ª. En la 7.ª se han anotado los excedentes de la importación a Tacna sobre los consumidos en esa provincia, los cuales evidentemente han sido consumidos en Tarapacá. Sumando las cifras de la 6.ª y 7.ª columnas se obtienen las de la 8.ª que dan los consumos de animales de procedencia extranjera en Tarapacá y Antofagasta. La 9.ª columna da las cantidades de animales nacionales consumidos en ellas y estos se obtienen restando las cifras de la 8.ª columna de las de la 5.ª En la 10.ª se han anotado los consumos totales de animales nacionales en el país, y en la 11.ª los tantos por ciento que con respecto a estas totales representan los consumos de animales nacionales en Tarapacá y Antofagasta, que aparecen en la 9.ª columna.

En el cuadro X se han calculado los

consumos de animales nacionales en Tacna, Tarapacá y Antofagasta (columna 9.ª) y los porcentajes que ellos representan con respecto al consumo total en el país de animales de la misma procedencia (columna 10).

Este cuadro demuestra que las mayores cifras absolutas de consumo de animales nacionales en esas tres provincias, son para los vacunos y ovejunos, las correspondientes al año 1924, que alcanzan respectivamente a 35 655 y 71 459 cabezas. Las cantidades que les siguen son las del año 1923, que son 28 592 y 64 770. Los porcentajes para 1924 son 7,2% para los vacunos, y 6,68% para los ovejunos. Este último es el mayor de los 7 años estudiados. Para los vacunos el porcentaje más alto es el de 1918, que es de 7,52% aun cuando ese año el consumo de animales nacionales en las tres provincias fué de 26 382 cabezas. Esto se debe a que el consumo total de animales nacionales en el país en 1918 fué de 350 989 cabezas, mientras que en 1924 alcanzó a 495 553.

Los porcentajes medios de los consumos en esas tres provincias, para los siete años que comprende este estudio, son 6,04% para los vacunos, y 4,51% para los ovejunos.

Conviene anotar que tanto estos porcentajes, como las cifras que se han señalado como consumo de animales nacionales en estas provincias, son mayores que los verdaderos. En efecto, las cifras de importación que aparecen en estos cuadros, no toman en cuenta los animales entrados de contrabando, los que representan cifras apreciables, según se desprende de las diferencias que se notan entre las cuotas de exportación que señalan las estadísticas salteñas y las de importación que dan las nuestras. Así, por ejemplo, según el Anuario Estadístico de Chile, en 1918 se introdujeron por Huaitiquina 19,568 vacunos,

mientras que las de Salta fijan en 30 680 cabezas la exportación a Chile en ese año.

14.—Procuraremos en seguida dar alguna idea del consumo de los productos agrícolas en estas tres provincias.

Es evidente que estando esos productos en su inmensa mayoría destinados a la alimentación, el tanto por ciento que el consumo de ellos en esa región representa con respecto al consumo de los mismos en todo el país, deberá guardar cierta relación con el porcentaje que representan los habitantes de esas tres provincias con respecto a la población total del país.

Ambos porcentajes no son iguales, pues en todas las regiones de un país el consumo por habitante no es el mismo, pudiendo decirse con toda seguridad que es mayor para las poblaciones urbanas que para las rurales. Tendremos entonces que en las provincias en que sea mayor la proporción de población urbana, el porcentaje del consumo será superior al que resultaría del consumo medio de la población del país, debiendo ocurrir lo contrario en las que predomine la población rural. Para Tacna, Tarapacá y Antofagasta el % de la población urbana alcanza, según el censo de 1920, respectivamente a 64,4%, 45,5% y 46,4%, mientras que en Valparaíso es de 82,9— y de 79,7 en Santiago. Para todo el país ese tanto por ciento es 46,6—.

Si se considera que la población de Tacna es bastante inferior a la de Tarapacá y Antofagasta, las cifras anotadas permiten suponer que el porcentaje del consumo en el conjunto de estas tres provincias con respecto al del país, no es superior al de su población con respecto a la total del país. Esta apreciación queda confirmada por la circunstancia de que estando constituida en su mayor parte la población rural de estas provincias por los trabajadores de las sali-

treras, los cuales—como es sabido—comen más carne que los del resto del país; sin embargo el consumo de carne por habitante en estas provincias es menor que el consumo medio por habitante en el país, como lo comprueban los datos que damos a continuación, obtenidos de la Sinopsis Estadística.

REGIÓN	Consumo por habitante en los años	
	1923	1924
Tacna .....	36,42	47,28 Kg
Tarapacá .....	41,13	42,54 »
Antofagasta .....	39,00	47,03 »
Chile .....	47,67	52,05 »

Si consideramos ahora que la producción agrícola de Chile no sólo abastece las necesidades del consumo nacional, sino que una parte apreciable de ella se exporta—como lo comprueba el cuadro XI, en el cual se han anotado las cifras de importación y exportación de los principales productos de la agricultura y la ganadería nacionales,—tendremos que las cifras que dan los porcentajes de los consumos de productos de la agricultura nacional en esas tres provincias con respecto a la producción de los mismos en el país, deberán ser inferiores a los porcentajes de su población con respecto a la del país.

Esos tantos por ciento de los consumos deberán ser menores aún si se considera que Tacna se abastece en parte a sí misma.

Ahora bien, según las estadísticas, la población de Chile el 1.º de Enero de 1925 era de 3 908 594 habitantes, de 42 036 la de Tacna, 97 694 la de Tarapacá, y de 190 435 la de Antofagasta. Tarapacá y Antofagasta tienen pues una población que es el 7,36% de la de Chile, y esas dos provincias, junto con Tacna, tienen el 8,44% de los habitantes de Chile.

Tenemos entonces que el consumo de

productos de la agricultura nacional en las tres provincias del norte, que es la región en la cual hay posibilidad de que se consuman productos argentinos de los que vendrán por estos trasandinos por no producir ella los necesarios para su abastecimiento, es inferior al 8,44% de la producción nacional. Aceptando las cifras correspondientes al año 1924, se tiene que los consumos de vacunos y ovejunos nacionales en esas tres provincias alcanzan respectivamente al 7,2 y al 6,88% de la producción del país.

Estas cifras distan bastante del 21,21% en que la Sociedad Nacional de Agricultura estima el porcentaje del consumo de productos de la agricultura y la ganadería en las provincias del Norte con respecto a la producción nacional y hacen ver que aún cuando los productos agrícolas argentinos desplazasen completamente a los nuestros en esas tres provincias, como teme esa Sociedad, el problema no tendría para nuestra Agricultura la importancia que se le atribuye en el folleto que comentamos.

15.—Haremos ver ahora que en ningún caso los productos agrícolas argentinos podrán desplazar a la totalidad de los de procedencia chilena que se consumen en esas tres provincias, pues debido a una serie de factores económicos, la competencia será solamente posible para algunos de ellos, con lo cual el porcentaje de la producción nacional que podría sufrir esa competencia es sólo una fracción del que corresponde a la parte de ella que consume esa región.

Los productos argentinos llegados al país por el Trasandino de Tinogasta tendrán dos vías para seguir al Norte: la marítima y el longitudinal. Es indiscutible que para los productos destinados a la región central de Antofagasta y a las situadas al norte de ella, la vía marítima será la más ventajosa.

Para darse cuenta de esto bastaría anotar que Chulo, punto en que este

Trasandino se juntaría con el Longitudinal, está separado por 538 Km. de vía férrea de Baquedano y por 862 Km. de Pintados. Es por esto que los envíos al norte de los sobrantes de la producción agrícola de Atacama, se hacen actualmente todos por mar.

Para la sección de Taltal resulta indiferente, según veremos, una u otra vía. Esto se debe a que Chulo está separado de Catalina solamente por 302 Km. de vía férrea, lo cual disminuye considerablemente los acarreo por esa ruta en comparación con las regiones de más al norte, en tanto que los fletes marítimos de Caldera a Taltal, Antofagasta o Iquique, son los mismos.

El transporte de una tonelada en carro completo de los principales productos de la agricultura, de Toledo a Catalina, costaría \$ 85,50, precio que se descompone en la forma siguiente: De Chulo a Pueblo Hundido \$ 27,40 y de Pueblo Hundido a Catalina \$ 58,10.

El acarreo de una tonelada de esos productos, de Chulo a Taltal, por mar, impondría los desembolsos siguientes:

Flete ferrov. Chulo—Caldera (106 Km.) .....	\$ 17,90
Embarque, lanchajs, etc.....	4,35
Flete marítimo Caldera-Taltal..	37,50
Desembarque en Taltal .....	26,60
	—————
	\$ 86,35

Como se ve, el costo por una y otra vía son prácticamente iguales. Debemos hacer presente que en este cálculo para el flete marítimo de Caldera a Taltal hemos aceptado el de Valparaíso a los puertos al norte de Caldera, pues las Compañías de Navegación lo fijan convencionalmente en cada caso.

Respecto de las regiones al norte de Taltal, las ventajas de la vía marítima se hacen considerables, ya que el costo del acarreo por mar no varía, pues el flete de Caldera a Taltal o Iquique es

el mismo, en cambio que el flete ferroviario crece con las distancias, que—según hemos dicho—se aumentan en forma considerable.

Como los fletes marítimos de Caldera a los puertos del Norte son iguales o prácticamente no difieren de los de Valparaíso o San Antonio a ellos y los precios del embarque en esos tres puertos no se diferencian en cantidades que tengan una influencia apreciable en el costo del acarreo, tendremos que para que la competencia entre los productos nacionales y los que vengan por este trasandino sea posible, será necesario que los precios de éstos en tierra en Caldera sean los mismos que los de aquellos en tierra en el puerto de embarque.

Para poder determinar el precio de los productos argentinos en tierra en Caldera, necesitamos conocer el valor del flete de cada uno de ellos desde el centro de producción hasta aquel puerto. Estos fletes los fijaremos aceptando las tarifas del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, cuyas condiciones son más favorables que las del trasandino en estudio no sólo por la intensidad del tráfico sino que por su trazado. El estudio de este asunto, hecho en esta forma, nos dará solamente resultados aproximados; pero debemos contentarnos con ellos, ya que para mayor exactitud deberíamos ir hasta el estudio de la tarificación misma del trasandino, lo cual sin conocer su explotación no daría una aproximación que justificara ese trabajo.

Al calcular el flete tomaremos como punto origen del transporte la ciudad de la Rioja, que se encuentra más o menos en el centro de la provincia del mismo nombre y que de todas las capitales de esas provincias trasandinas es la que estaría separada de Caldera por menos kilómetros de ferrocarril. La distancia entre esas dos ciudades es de 793 Km. que se descomponen en la forma siguiente: 251 Km. de La Rioja

a Tinogasta y 542 de este punto a Caldera, según el estudio del Sr. Lanús.

En el cuadro XII se han anotado los precios en Valparaíso o San Antonio para algunos de los productos más importantes de la agricultura, el costo del flete de cada uno de ellos desde La Rioja a Caldera y el derecho de Aduana correspondiente. La columna V da los recargos con que se venderían en Caldera los productos argentinos sobre los precios en el centro de producción.

Esos recargos se han obtenido sumando las cifras que dan las columnas III y IV relativas a los fletes y derechos de aduana. Restando del precio en Valparaíso o San Antonio, columna I, el recargo proveniente del acarreo y del derecho de aduana, columna V, se obtienen los precios máximos que pueden tener los productos argentinos en esas provincias trasandinas, para que puedan competir con los similares chilenos en el aprovisionamiento de Tacna, Tarapacá y Antofagasta. Esos precios se anotan en la columna VI del cuadro.

En la columna VII se dan los precios en m. c. que de los distintos productos que figuran en el cuadro tenían en Salta el año 1924. Esos precios provienen de un informe al Ministerio de Relaciones Exteriores, del Cónsul de Chile en Salta, de Octubre de 1924.

Las cifras de la columna VII manifiestan que salvo para los vacunos, ovejunos, trigo y cebada, los precios en Salta son superiores a los precios en Valparaíso. Si se considera todavía el recargo que los artículos provenientes de las provincias argentinas deben experimentar para llegar a Chile, se comprenderá que es imposible pensar en que los diversos productos anotados en el cuadro puedan competir con los similares chilenos. Para convencerse bastará comparar los precios a que ellos se deberían venderse en la Argentina para

que esa competencia sea posible, los cuales aparecen en la columna VI con los precios que aparecen en la columna VII que son los que efectivamente tienen en aquellas provincias. (Nótese que algunas diferencias resultan con signo negativo).

De ese examen se desprende que la competencia existiría solamente para los vacunos y ovejunos, siempre que para estos últimos se disminuyesen considerablemente los derechos de aduana. Ese cuadro demuestra que los vacunos podrían tener hasta un precio de \$ 529 en Salta, para poder competir con los chilenos, siendo que en realidad el precio en esas provincias es sólo de \$ 373,75.

El cuadro N.º XIII hace ver además que de los diversos productos agrícolas ahí anotados Chile exporta cantidades pequeñas en unos casos y apreciables en otros a la República Argentina. Esto viene a corroborar las conclusiones que se desprenden del cuadro N.º XII, puesto que los productos chilenos, a pesar del derecho de importación que deben pagar al ser internados a la Argentina van de nuestro país a aquél, lo que indica que sus precios son aquí más bajos que allá. .

El cuadro N.º XIII muestra que Chile exporta a la Argentina pequeñas cantidades de forrajes, y el N.º XII hace ver que es imposible pensar en que construídos los trasandinos del Norte éstos pudiesen venir a hacer competencia a los nacionales en el aprovisionamiento de las salitreras.

Los precios que éstos tienen hoy día en Salta son iguales o superiores a los precios en Chile y con el recargo grande que aquellos deben experimentar antes de llegar al mercado chileno se hace imposible su competencia con los nacionales.

Además, la producción Argentina de forrajes satisface apenas las necesida-

des del consumo de aquél país, como lo demuestran las siguientes cifras de exportaciones:

1915	1916	1917	1918
18 439 Ts	27 838 Ts.	6 956 Ts.	2 470 Ts.

Respecto de las leguminosas el cuadro XIII demuestra que Chile exporta a la Argentina cantidades apreciables de ellas, y el XII manifiesta que sus precios en la región Norte argentina son muy superiores a los precios en Chile, los cuales, con el recargo que deberían experimentar hasta llegar a los consumidores chilenos no permiten pensar en que puedan, ni remotamente, ser una amenaza para los nacionales.

Las frutas y legumbres que puedan venir por este F. C. no constituyen tampoco un factor en contra de su construcción por cuanto el régimen de las lluvias en la región de Salta no conocida con el nuestro. Debido a esto, en caso que las frutas y legumbres argentinas pudiesen venderse a precio convenientes en la región salitrera se consumirían sólo en los meses en que la producción chilena de estos artículos es prácticamente nula.

Las diferencias entre los precios de los productos chilenos y de los que tendrían en la región Norte de nuestro país los similares argentinos, que se anotan en el cuadro N.º XII, hacen ver claramente que cualesquiera que sean las circunstancias que puedan producirse para abaratar el costo de esos productos en el Norte argentino, ellas no lograrán abaratarlo en forma suficiente para que lleguen a constituir un peligro para la producción nacional.

Del estudio anterior se desprende que la única competencia posible para la producción nacional que plantearía la construcción de este FC. sería la relativa a la ganadería.

Vamos a demostrar ahora que esa

competencia de ninguna manera importaría un perjuicio para la economía general del país y ni aún para nuestra ganadería.

En efecto, en el cuadro N.º X, (en el cual se han anotado los porcentajes del consumo de animales vacunos y ovejunos nacionales en Tacna, Tarapacá y Antofagasta, con respecto a su consumo total, hay datos que bastan para justificar la afirmación anterior.

En la columna 4.ª de ese cuadro están indicados los vacunos y ovejunos importados desde la Argentina a Chile por todos los pasos cordilleranos comprendidos desde Atacama al Sur, y en la 9.ª se anotan las cabezas de ganado vacuno y ovejuno provenientes del Sur del país consumidas en Tacna, Tarapacá y Antofagasta. Las cifras correspondientes abarcan los años de 1918 a 1924, y son las que se anotan a continuación:

Año y clase	Importados desde Atacama al Sur	Animales consumidos en Tacna, Tarapacá y Antofagasta provenientes del Sur del país.
1918:		
Vacunos . . . .	42,452	26 382
Ovejunos . . . .	40 116	41 246
1919:		
Vacunos . . . .	9 394	16 959
Ovejunos . . . .	64 500	34 307
1920:		
Vacunos . . . .	12 931	17 133
Ovejunos . . . .	83 059	46 750
1921:		
Vacunos . . . .	16 500	24 604
Ovejunos . . . .	91 999	50 594
1922:		
Vacunos . . . .	22 932	24 061
Ovejunos . . . .	7 771	51 678

1923:		
Vacunos....	75 228	28 592
Ovejunos....	24 264	64 770

1924:		
Vacunos....	50 594	35 655
Ovejunos....	29 769	71 459

El examen de esas cifras hace ver que en los años 1918, 1923 y 1924 el ganado vacuno importado desde la Argentina a nuestro país, desde Atacama al Sur, es muy superior al que se envía desde el Sur de Chile para ser consumido en las 3 provincias del Norte.

En los años 1919, 1920, 1921 y 1922 sucedió lo contrario, pero debe advertirse que esa diferencia ha alcanzado como máximo a 8 000 cabezas, y que esto ocurrió precisamente en los años de crisis salitrera, en que disminuyó el consumo de animales en el Norte.

De esos hechos se desprende que la construcción de estos trasandinos no ocasionará perjuicios a los capitales invertidos en la ganadería nacional, pues, si bien es cierto que las provincias del Norte de Chile se abastecerían de ganado por medio de esos trasandinos, con lo cual cesaría el envío de ganado proveniente del Sur de nuestro país a Tacna, Tarapacá y Antofagasta, esto no sería en perjuicio de nuestra producción ya que el ganado argentino que se importa actualmente por el Sur es superior al que se envía de esta provincia al Norte.

En consecuencia, lo único que ocurriría sería que disminuiría la cantidad de ganado que se importa a Chile desde la Argentina, de Atacama al Sur.

Corroboración esta apreciación la circunstancia ya anotada de que en los años de crisis salitrera bajó apreciablemente la importación de ganado por los pasos cordilleranos comprendidos de Atacama al Sur, como lo comprueban las cifras anteriormente anotadas. En efecto,

de 42 452 cabezas a que alcanzó esa importación el año 1918 bajó a 9 394 el año 1919, manteniéndose en valores relativamente bajos hasta el año 1922 en que subió a 22 932 para llegar a 75 000 el año 1923, en que se normalizó la industria salitrera.

La construcción de aquellos trasandinos produciría el abaratamiento de la carne en las provincias del Norte ya que, según se ha visto, se podría vender el ganado vacuno de procedencia argentina a un precio bastante más bajo que el que actualmente tiene. Se abarataría también el costo de la carne en el resto del país ya que cada región consumiría lo que ella produce o recibe. Como se ve, el establecimiento de estos ferrocarriles tendría por efecto modificar las corrientes de importación de ganado de la Argentina a nuestro país ya que en lugar de importar por el Sur la mayor parte del ganado necesario para abastecer el excedente de consumo sobre la producción nacional se importaría directamente por el Norte. El único perjuicio que de todo esto resultaría para nuestros agricultores sería la pérdida de las utilidades que representa la engorda de unos 30 000 vacunos al año y esto es bien poca cosa en comparación con las ventajas que significa el abaratamiento de la carne en el Norte y en el resto del país, aparte de los beneficios de otro orden que representa la construcción de esos trasandinos.

Hemos hecho ver ya los peligros e inconvenientes que desde el punto de vista internacional ofrece el dificultar la construcción de estos trasandinos. Hemos examinado detenidamente la situación que se plantea para la Agricultura nacional y ese examen hace ver que el establecimiento de estas líneas no tiene para ella, de ninguna manera, la importancia ni los peligros que señala la Sociedad Nacional de Agricultura.

Nos quedaría ahora que contemplar los beneficios que su construcción signi-



ficará para la economía nacional, especialmente en este caso en que ella se hará sin imponerle ningún gravamen al Fisco. Siendo estos evidentes, no vale la pena detenerse a considerarlos en detalle, por lo cual nos limitaremos a enunciar brevemente los más importantes.

Entre estos puede anotarse el aumento de la riqueza pública que representan las diversas instalaciones del ferrocarril, y el aumento de las rentas fiscales y municipales por efecto de las contribuciones que esta Empresa deberá pagar de acuerdo con la legislación tributaria.

Las entradas fiscales se incrementarán también a causa del mayor rendimiento de los derechos de bodegaje y de puerto que significará el aumento de movilización de mercaderías en Caldera. Este aumento provendrá no sólo del impulso que este FC. imprimirá a las diversas actividades comerciales e industriales de Atacama, sino que también de la carga que se movilizará por Caldera con destino a la Argentina y muy especialmente a la que por ahí saldrá de aquel país en busca de los mercados del Pacífico, pues según hemos hecho notar ésta puede alcanzar enormes cantidades.

Por otra parte, la Ley General de Ferrocarriles dispone que, a través de los años, el derecho de propiedad del ferrocarril va pasando a poder del Estado, con lo cual se incrementará la riqueza fiscal.

Como este ferrocarril atraviesa una rica zona minera, su construcción se traducirá en un evidente beneficio para

la economía nacional por cuanto facilitará el desarrollo de las industrias extractivas de esa región. Análoga conclusión se deduce de la circunstancia que este ferrocarril vaya a servir a una región minera de la vecina República, puesto que es probable que alguna fracción importante de esos minerales venga a fundirse a los establecimientos de fundición de nuestra costa.

Cabe finalmente anotar que la gran capacidad exportadora de las provincias trasandinas que unirá con la costa esta vía férrea permite suponer que su construcción aumentará considerablemente las corrientes de tráfico marítimo hacia nuestro litoral. Esta circunstancia facilitará nuestro comercio y permitirá el desarrollo rápido de muchas industrias, como la exportación de frutas, por ejemplo, que hoy deben luchar con la falta de transportes marítimos adecuados, ya que nuestra actual capacidad exportadora no basta por sí sola para justificarlos.

Las razones que en este informe se consignan son, a nuestro juicio, más que suficientes para estimar beneficioso para el interés general el otorgamiento de la concesión necesaria para construir la sección chilena de un ferrocarril entre el pueblo de Puquiós y la ciudad argentina de Tinogasta, que se ha solicitado.

Santiago, 25 de Febrero de 1926.

(Fdo.).—*Jorge Alessandri R.*

V.° B.°  
F. MARDONES

## CUADRO I

DISTANCIAS DE CALDERA Y BUENOS AIRES A ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES MERCADOS MUNDIALES

MERCADO	Distancias a	
	Caldera	Buenos Aires
Estados Unidos—San Francisco.....	9 208 Kms.	
Méjico—Acapulco.....	7 205 »	
Veracruz.....		12 200 Kms.
Japón—Yokohama.....	17 270 »	23 356 »
China—Hong Kong.....	19 045 »	20 070 »
India—Calcutta.....	25 020 »	
Bombay.....		16 050 »
Australia—Sidney.....	11 922 »	
Fremantle.....		16 085 »
Nueva Zelandia—Wellington.....	9 305 »	

CUADRO II

DISTANCIAS DE LAS CAPITALES DE LAS PROVINCIAS NOR-OESTE ARGENTINO A BUENOS AIRES ROSARIO Y CALDERA

	Distancias mínimas a la costa, considerando construido el trasandino por Peña Negra y considerando únicamente los FF. CC. argentinos en actual explotación. Combinación del F. C. C. N. A. y F. C. C. C. ambos de trocha 1.00 m. en Km.					Distancias mínimas a Caldera, suponiendo construido también el F. C. en estudio de Andalgalá a Tucumán en Kms.			Distancias, mínimas a Caldera, suponiendo construídos el F. C. de Andalgalá a Tucumán y el F. C. de Cego a Alemania, en kilómetros.		
	Buenos Aires	Rosario	Caldera	Diferencias a favor de Caldera		Caldera	Diferencias a favor de Caldera		Caldera	Diferencias a favor de Caldera	
				Respecto de B. Aires	Respecto de Rosario		Respecto de B. Aires	Respecto de Rosario		Respecto de B. Aires	Respecto de Rosario
Jujuy.....	1 623	1 323	1 542	+ 81	— 219	1 260	+ 363	+ 63	1 163	+ 460	— 160
Salta.....	1 604	1 304	1 523	+ 81	— 219	1 260	+ 363	— 63	1 043	— 561	+ 261
Tucumán.....	1 268	968	1 187	— 81	— 219	905	— 363	+ 63	905	+ 363	+ 63
Catamarca.....	1 233	933	800	+ 433	+ 133	800	+ 433	+ 133	800	+ 433	+ 133
La Rioja.....	1 187	887	736	+ 451	+ 151	736	+ 451	+ 151	736	+ 451	+ 151
Tinogasta.....	1 428	1 128	485	+ 943	+ 643	485	+ 943	+ 643	485	+ 943	+ 643

### CUADRO III

SUPERFICIE, POBLACIÓN Y EXISTENCIA GANADERA EN LAS PROVINCIAS  
DEL NOR-OESTE ARGENTINO

PROVINCIAS	Superficie total Kms <sup>2</sup> .	Población	Existencia ganado	
			Vacuno	Ovejuno
Salta .....	125 134	144 400	645 074	338 590
Jujuy.....	38 347	81 500	140 158	600 081
Los Andes .....	90 000	2 568	990	88 784
Tucumán .....	27 000	353 418	370 505	135 663
Catamarca .....	95 337	102 233	291 034	188 417
La Rioja .....	98 030	81 615	222 380	98 790
<b>TOTAL</b> .....	<b>473 848</b>	<b>765 734</b>	<b>1 670 141</b>	<b>1 450 325</b>
Chile .....	751 515	3 869 814	1 995 538	4 569 166

CUADRO IV

PRODUCTOS AGRICOLAS NACIONALES ENTRADOS Y SALIDOS DE ATACAMA

	1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924	
	Entrado	Salido	Entrado	Salido	Entrado	Salido	Entrado	Salido	Entrado	Salido	Entrado	Salido	Entrado	Salido
<i>III. Productos ganadería:</i>														
9. Animales vivosl.....	34 450	102 070	435 780	393 270	497 300	451 970	347 770	604 165	874 172	1 038 200	56 600	730 755	361 350	1 290 605
Total grupo III.....	37 178	419 347	439 570	742 492	509 279	771 744	446 155	713 395	876 192	1 205 038	57 915	1 003 476	365 520	2 618 866
<i>IV. Productos agrícolas:</i>														
14. Cereales.....	345 753	162 220	706 022	146 779	581 422	524 980	294 487	669 600	379 045	846 702	338 957	911 652	579 734	885 552
15. Leguminosas.....	315 634	80	187 200	1 060	223 104	105	273 212	.....	377 765	12 536	282 732	2 380	372 384	2 600
16. Frutas, tuberculos y hortalizas	519 330	957 782	566 275	1 069 066	422 417	1 365 999	178 992	1 888 466	288 804	1 182 956	316 805	1 270 270	356 400	1 183 661
19. Forrajes.....	21 762	1 303 046	33 291	1 223 564	15 874	2 469 354	2 050	2 404 608	5 063	2 371 533	6 100	2 243 974	24 985	2 965 271
Total grupo IV.....	1 886 187	2 678 113	2 165 889	2 706 135	1 734 693	5 169 968	1 166 107	5 093 109	1 734 408	4 575 528	1 576 572	4 501 736	1 952 778	5 197 134
<i>V. Industrias alimenticias:</i>														
26. Leche, queso, mantequilla. ....	303 837	108 322	242 660	142 038	232 365	196 895	113 742	318 766	102 994	435 677	145 807	202 997	185 348	351 392
27. Féculas.....	2 619 485	5 020	3 101 548	41 637	3 100 985	138 810	2 833 727	26 520	4 231 863	33 560	2 935 293	3 919	3 698 160	41 381
<i>VI. Bebidas y licores:</i>														
31. Vinos.....	387 266	192 850	418 008	146 221	251 182	140 000	157 487	141 459	196 107	72 356	814 796	88 980	339 533	243 170
Total grupo VI.....	986 941	216 820	864 238	142 266	740 782	170 405	400 911	143 839	452 967	82 126	759 999	89 564	735 184	248 130

## CUADRO V

### CONSUMO DE VACUNOS Y OVEJUNOS NACIONALES Y EXTRANJEROS EN LA PROVINCIA DE ATACAMA

Años	Clase	Animales consumidos en Atacama				Importados		
		Matadero	Minería	Predios rústicos	Total	Tierra	Mar	Total
1918	Vacunos..	11 213	82	207	11 502	3 851	....	3 851
	Ovejunos .	7 555	458	1 588	9 601	1 150	....	1 150
1919	Vacunos..	6 224	78	403	7 765	444	....	444
	Ovejunos .	4 356	416	2 346	7 118	200	....	200
1920	Vacunos..	4 592	1 116	403	6 111	1 129	....	1 129
	Ovejunos .	2 095	472	2 346	4 913	....	....	....
1921	Vacunos..	4 271	1 064	220	5 555	1 904	....	1 904
	Ovejunos .	1 904	108	2 015	4 027	....	....	....
1922	Vacunos..	4 078	45	220	4 343	807	....	807
	Ovejunos .	1 936	78	2 015	4 029	....	....	....
1923	Vacunos..	3 993	54	220	4 267	1 903	....	1 903
	Ovejunos .	2 149	7	2 015	4 171	....	....	....
1924	Vacunos..	4 661	....	220	4 881	1 233	....	1 233
	Ovejunos .	1 926	258	2 015	4 199	....	....	....

CUADRO VI

PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA Y DE LA GANADERÍA ENTRADOS Y SALIDOS DE TACNA

TACNA	1918						1919						1920						1921						1922						1923						1924					
	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado	Entrado cabotaje	Exportado	Entrados para el consumo	Dif. entre lo entrado para el consumo y lo salido	Salido cabotaje	Importado
Artículos	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-6.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*	1.*	2.*	3.* (1.*-2.*)	4.* (3.*-5.*)	5.*	6.*
<b>III. Productos ganadería:</b>																																										
9. Animales vivos .....	38 780	4 735	34 045	.....	3 588 270	1 689 000	840 860	3 920	336 940	.....	2 080 810	1 913 500	447 380	20 220	427 160	370 340	56 620	2,162 000	1 109 610	28 550	1 081 060	995 140	85 920	78 600	1 226 600	14 080	1 212 520	1 208 695	3 825	151 200	1 433 050	8 095	1 424 955	1 371 385	53 570	135 100	2 137 180	3 280	2 133 900	2 109 750	24 150	122 000
Total grupo III.....	62 280	381 500	319 220	.....	3 678 490	1 689 000	388 804	468 200	79 396	.....	2 313 830	1 914 400	555 830	328 100	227 740	.....	245 750	2 162 120	1 124 544	145 200	979 344	840 024	139 320	766 000	1 259 180	30 800	1 228 380	1 063 851	164 529	151 680	1 440 550	47 350	1 393 200	1 148 741	244 459	135 590	2 145 460	17 790	2 127 670	1 883 900	243 770	122 500
<b>IV. Productos agrícolas:</b>																																										
14. Cereales .....	905 636	271 500	634 136	517 116	117 020	447 500	1 671 980	905 100	766 880	526 200	240 680	114 200	1 075 263	188 200	887 063	826 168	60 895	350 900	1 124 031	7 310	1 116 741	1 058 771	57 970	207 900	1 969 100	184 200	1 784 900	1 779 940	4 960	284 300	1 561 573	351 000	1 210 573	1 201 413	9 160	331 500	186 386	161 000	25 386	8 361	15 025	374 200
15. Leguminosas .....	164 036	19 360	144 676	106 514	38 162	.....	386 696	22 640	563 956	363 847	109	.....	271 498	16 970	254 528	242 398	12 130	.....	290 850	6 845	284 005	278 470	5 535	.....	698 800	24 320	674 480	673 520	960	.....	204 381	35 300	169 081	169 081	.....	.....	335 895	33 300	302 595	302 395	200	.....
16. Frutas y Hortalizas .....	420 796	44 650	376 146	.....	898 570	22 230	2 582 122	115 800	2 466 322	2 076 729	389 593	1 208	1 421 720	98 450	1 323 270	849 098	474 172	266	736 830	208 100	528 730	40 164	488 566	1 471	1 266 500	125 800	1 140 700	784 949	355 751	22 200	753 886	132 600	621 286	.....	756 952	74 600	1 437 106	99 500	1 337 606	696 734	640 872	69 850
19. Forrajes .....	19 880	8 045	11 835	.....	58 436	.....	460 320	2 661	457 659	234 035	23 624	.....	3 132 642	.....	3 138 642	3 138 642	.....	.....	33 200	.....	33 200	13 151	20 049	.....	10 800	32 410	21 610	59 390	37 780	.....	105 804	24 400	81 404	76 054	5 350	.....	92 661	68 600	24 061	12 451	11 610	474
Total grupo IV. ....	1 839 332	699 500	1 139 832	.....	1 587 540	554 800	5 690 252	1 609 750	4 080 502	2 683 577	1 396 925	566 200	6 887 537	1 085 700	5 801 837	4 846 040	955 797	525 100	3 050 556	743 500	2 307 056	964 223	1 322 833	349 900	5 064 250	637 500	4 426 750	3 379 612	1 047 138	481 100	3 085 358	802 000	2 283 858	1 080 745	1 202 613	562 000	3 224 505	521 000	2 703 505	1 583 332	1 120 173	737 500
<b>V. Industrias alimenticias:</b>																																										
26. Leches, quesos y mant. ....	402 188	16 700	385 488	319 858	65 630	18 080	416 373	10 210	406 103	391 033	15 070	2 018	1 064 569	89 250	975 319	968 400	6 919	18 120	523 737	24 980	498 757	451 307	47 450	15 310	823 200	32 220	790 980	787 180	3 800	7 760	478 518	2 481	476 037	475 638	399	618	493 368	533	492 835	491 867	868	8 860
27. Féculas .....	6 842 538	7 055 000	212 462	.....	133 299	476	12 083 224	6 485 000	5 598 224	5 597 234	890	58 450	7 879 942	2 055 000	5 821 942	5 818 222	3 720	5 520	10 371 441	1 927 000	8 444 441	8 439 941	4 500	4 420	15 286 000	1 175 000	14 111 000	14 109 589	1 411	787	3 002 076	870 000	2 132 076	2 130 306	1 770	1 720	3 966 237	627 000	3 339 237	3 296 421	42 816	818
31. Vinos .....	865 813	47 850	817 963	805 753	12 210	1 900	1 798 794	187 350	1 611 444	1 606 224	5 220	21 920	3 139 027	176 000	2 963 027	2 961 780	1 747	54 300	1 647 964	25 810	1 621 154	1 621 154	1 000	17 260	1 784 400	56 450	1 727 950	1 727 810	140	3 142	1 620 991	52 450	1 568 541	1 568 321	20	1 375	1 857 331	42 200	1 815 131	1 809 811	5 320	379
Total grupo VI. ....	1 506 257	50 950	1 455 307	1 379 345	75 762	5 150	2 617 478	198 200	2 419 278	2 384 514	34 764	68 325	4 997 552	202 500	4 795 052	4 789 288	5 714	142 200	2 271 938	38 610	2 233 328	2 222 868	10 460	55 420	2 917 050	59 100	2 857 950	2 833 860	24 090	5 360	2 613 045	52 650	2 560 395	2 558 645	1 750	2 355	2 947 555	42 500	2 905 055	2 897 635	7 420	411

## CUADRO VII

### CONSUMO DE GANANO VACUNO Y OVEJUNO EN TACNA Y ARICA

Años	Clase	Animales consumidos en Tacna y Arica				Importados	Consumo de animales nacionales en Tacna y Arica	Sobrante de la importación sobre el consumo
		Matadero	Minería	Predios rústicos	Total			
		1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup> (1.-2.-3.)			
1918	Vacunos..	7 427	30	135	7 592	9 236	0	1 644
	Ovejunos..	3 055	....	2 175	5 230	1 841	3 389	....
1919	Vacunos..	7 043	....	158	7 198	11 674	0	4 476
	Ovejunos..	5 836	....	1 732	7 568	1 211	6 357	....
1920	Vacunos..	7 055	3	158	7 216	8 181	0	965
	Ovejunos..	6 085	120	1 732	7 937	2 382	5 555	....
1921	Vacunos..	3 897	....	57	3 954	1 765	2 189	....
	Ovejunos..	3 957	50	1 694	5 701	1 297	4 404	....
1922	Vacunos..	3 426	....	57	3 483	67	3 416	....
	Ovejunos..	4 454	....	1 694	6 148	352	5 796	....
1923	Vacunos..	3 661	....	57	3 718	225	3 493	....
	Ovejunos..	5 413	....	1,694	7 107	766	6 341	....
1924	Ovejunos..	3 873	5	57	3 935	201	5 734	....
	Ovejunos..	3 834	32	1 694	5 560	956	4 604	...



CUADRO VIII

CONSUNO TOTAL DE GANADO VACUNO Y LANAR EN EL PAÍS Y PORCENTAJE RESPECTO DEL CONSUMO DE ANIMALES NACIONALES DE ESA CLASE EN EL PAÍS QUE REPRESENTAN LOS CONSUMOS DE ANIMALES DE IGUAL PROCEDENCIA EN TACNA Y ARICA

Años	Clase	CONSUMO DE TODO EL PAÍS					Importados en todo el país	Consumo de animales nacionales en el país	Consumo de animales nacionales en Tacna	% del consumo nacional que representa en Tacna
		Mataderos	Predios rústicos	Minería	Salitreras	Total				
		1.*	2.*	3.*	4.*	5.* (1.*2.*3.*4.*)				
1918	Vacunos .....	355 588	47 149	7 234	14 966	424 937	73 948	350 989	0	0
	Ovejunos.....	1 075 069	396 479	4 682	2 132	1 478 362	42 057	1 436 305	3 389	0 236
1919	Vacunos .....	392 241	37 889	4 667	8 588	443 385	34 043	409 342	0	0
	Ovejunos.....	788 338	350 394	2 200	2 805	1 143 737	65 711	1 078 026	6 357	0 59
1920	Vacunos .....	365 000	37 889	6 592	8 588	418 069	47 422	370 647	0	0
	Ovejunos.....	727 707	350 394	1 347	2 805	1 082 253	85 556	996 697	5 555	0 56
1921	Vacunos .....	360 569	46 914	3 821	7 482	418 786	26 651	392 135	2 189	0 55
	Ovejunos.....	853 220	333 128	382	12 368	1 199 098	93 300	1 105 798	4 404	0 4
1922	Vacunos .....	419 697	46 914	317	5 156	472 084	29 692	442 392	3 416	0 77
	Ovejunos.....	889 537	333 128	279	5 869	1 228 815	8 123	220 692	5 796	0 48
1923	Vacunos .....	414 521	46 914	657	8 970	471 002	87 637	383 425	3 493	0 91
	Ovejunos.....	904 411	333 128	220	3 501	1 240 960	25 202	1 215 758	6 341	0 52
1924	Vacunos .....	498 466	46 914	816	14 485	560 681	65 128	495 553	3 734	0 755
	Ovejunos.....	761 240	333 128	404	5 264	1 100 036	30 725	1 069 311	4 604	0 43

CUADRO IX

CONSUMO DE GANADO VACUNO Y LANAR EN TARAPACÁ Y ANTOFAGASTA Y PORCENTAJE RESPECTO DEL CONSUMO DE ANIMALES NACIONALES DE ESA CLASE EN EL PAÍS QUE REPRESENTAN LOS CONSUMOS DE ANIMALES DE IGUAL PROCEDENCIA EN TARAPACÁ Y ANTOFAGASTA

Años	Clase	ANIMALES CONSUMIDOS EN TARAPACÁ Y ANTOFAGASTA					Internados por la cordillera a Tarapacá y Antofagasta	Excedentes de la importación a Tacna sobre su consumo	Animales de procedencia extranjera consumo en Tarapacá y Antof.	Consumo de animales nacionales en Tarapacá y Antof.	Consumo de animales nacionales en el país	°/o del consumo nacional que representan Valparaíso y Antofagasta
		Salitreras	Mataderos	Minería	Predios rústicos	Total						
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª (1.ª+2.ª+3.ª+4.ª)						
1918	Vacunos .....	14 966	31 850	3 466	4	50 286	22 260	1 644	23 904	26 382	350 989	7 52
	Ovejunos.....	2 132	33 538	1 644	543	37 857	100	.....	100	37 857	1 436 305	2 64
1919	Vacunos .....	8 588	25 394	405	23	34 410	12 975	4 476	17 451	16 959	409 342	4 15
	Ovejunos.....	2 805	24 091	.....	1 054	27 950	.....	.....	0	27 950	1 078 026	2 59
1920	Vacunos.....	8 588	29 802	995	23	39 408	21 310	965	22 275	17 133	370 647	4 6
	Ovejunos.....	2 805	37 038	413	1 054	41 310	115	.....	115	41 195	996 697	4 13
1921	Vacunos .....	7 462	23 081	215	23	30 801	8 386	.....	8 386	22 415	392 135	5 71
	Ovejunos.....	12 368	32 592	180	1 054	46 194	4	.....	4	46 190	1 105 798	4 17
1922	Vacunos .....	5 156	21 537	112	533	27 338	6 693	.....	6 693	20 645	442 392	4 66
	Ovejunos.....	5 869	39 387	150	476	45 882	.....	.....	0	45 882	1 220 692	3 79
1923	Vacunos .....	8 970	26 728	52	533	36 283	12 184	.....	12 184	24 099	383 425	6 30
	Ovejunos.....	3 501	54 594	30	476	58 601	172	.....	172	58 429	1 213 758	4 8
1924	Vacunos .....	14 485	31 070	166	533	46 254	14 333	.....	14 333	31 921	495 553	6 44
	Ovejunos.....	5 264	60 973	142	476	66 855	.....	.....	0	66 855	1 069 311	6 25

## CUADRO X

PORCENTAJE DEL CONSUMO EN EL PAÍS DE ANIMALES VACUNOS Y OVEJUNOS NACIONALES QUE REPRESENTAN TACNA, TARAPACÁ Y ANTOFAGASTA

Años	Clase	Consumo en todo el país	IMPORTADOS				Consumo de animales nacionales en el país	Consumo de animales provenientes del sur en			o/o del consumo nacional que representan las provincias del Norte
			Tacna y Arica	Tarapacá y Antof.	Resto del país	Total		Tacna y Arica	Tarapacá y Antof.	Total	
			1.ª	2.ª	3.ª	4.ª		5.ª (2.ª+3.ª+4.ª)	6.ª (1.ª 5.ª)	7.ª	
1918	Vacunos .....	424 937	9 236	22 260	42 452	73 943	350 989	0	26 382	26 382	7.52
	Ovejunos.....	478 362	1 841	100	40 116	42 057	1 436 305	3 389	37 387	41 246	2.87
1919	Vacunos .....	443 385	11 674	12 975	9 394	34 043	409 342	0	16 959	16 959	4.15
	Ovejunos.....	1 143 737	1 211	.....	64 500	65 711	1 078 026	6 357	27 950	34 307	3.18
1920	Vacunos .....	418 069	8 181	21 310	12 931	42 422	370 647	0	17 133	17 133	4.6
	Ovejunos.....	1 082 253	2 382	115	83 059	85 556	996 697	5 555	41 195	46 750	4.70
1921	Vacunos .....	418 786	1 765	8 386	16 500	26 651	392 135	2 189	22 415	24 604	6.26
	Ovejunos.....	1 199 098	1 297	4	91 999	93 300	1 105 798	4 404	46 190	50 594	4.57
1922	Vacunos .....	472 084	67	6 693	22 932	29 692	442 392	3 416	20 645	24 061	5.43
	Ovejunos.....	1 228 815	352	.....	7 771	8 125	1 220 692	5 796	45 882	51 678	4.27
1923	Vacunos .....	471 062	225	12 184	75 228	87 637	383 425	3 493	25 099	28 592	7.20
	Ovejunos.....	1 240 960	766	172	24 264	25 202	1 215 758	6 341	58 429	64 770	5.32
1924	Vacunos .....	560 681	201	14 333	50 594	65 128	495 553	3 734	51 921	35 655	7.20
	Ovejunos.....	1 100 036	956	.....	29 769	30 725	1 069 311	4 604	66 853	71 459	6.68

CUADRO XI

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE CHILE DE PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA, GANADERÍA E INDUSTRIAS ANEXAS

	1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
10. Lanas y otros textiles .....	363 961	32 833 733	281 219	21 924 754	635 708	31 030 216	164 844	8 685 878	251 582	5 909 397	365 231	8 762 131	523 643	15 068 618
11. Cueros y otros despojos.....	157 631	8 032 321	163 050	13 383 302	246 210	13 543 855	37 312	3 195 721	30 266	2 723 277	43 244	4 614 058	42 308	6 537 973
12. Avicultura, apicultura .....	15 781	2 728 707	11 851	1 599 375	5 475	1 806 904	12 267	600 670	6 868	893 944	5 761	836 287	11 572	1 309 238
14. Cereales.....	147 135	17 421 919	96 463	18 622 899	126 413	15 159 495	60 089	16 769 622	1 490 135	6 300 501	18 472	8 490 600	14 721	32 621 701
15. Leguminosas.....	21 370	11 250 155	3 036	10 663 465	15 009	6 606 256	2 797	5 520 409	18 970	4 664 929	5 689	5 597 694	1 785	8 247 559
16. Frutas y hortalizas.....	154 453	2 516 202	102 976	4 226 647	143 902	3 827 254	142 780	2 357 679	44 228	601 721	95 959	2 788 976	106 051	3 257 567
Papas .....	353	131 775	.....	48 619	3 436	45 056	514	148 466	146	57 428	475	117 705	233	125 928
19. Forrajes.....	1 443	112 935	7 264	2 319 041	4 814	3 595 531	5 147	1 006 420	892	672 006	640	476 224	710	491 984
25. Leche .....	723 493	2 016	588 565	4 594	658 009	2 071	344 706	14 261	96 367	17 849	110 290	10 166	220 479	3 869
Queso .....	423 060	23 289	87 880	58 945	312 320	56 273	160 991	79 843	107 578	45 000	117 953	63 411	364 549	36 221
Mantequilla .....	349 476	8 934	106 319	17 932	390 132	40 505	58 442	4 047	13 989	24 825	52 957	3 695	22 587	2 593
27. Féculas y harinas .....	691 058	13 908 170	905 878	7 325 525	679 200	5 325 904	108 054	4 093 904	651 242	3 923 316	82 692	3 328 692	153 067	5 731 029

## CUADRO XII

COMPARACIÓN ENTRE EL VALOR DE LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS CHILENOS Y LOS ARGENTINOS PUESTOS EN CALDERA

PRODUCTOS	Unidad	Precio en Valparaíso en 1924 \$ m/c.	Flete por unidad Km. \$ oro 18d.	Flete total en 793 Kms. \$ m/c.	Derechos de aduana por unidad \$ m/c.	Recargo des- de Argentina a Caldera \$ m/c.	Precio que deberían ten- ner los pro- ductos en la Argentina para poder competir con los chilenos \$ m/c.	Precios en las pro- vincias. Salta en el año 1924 \$ m/c.
		I	II	III	IV	V=(III-IV)	VI=(I-V)	VII
Vacunos (500 K.) .....	c/u.	725	0,105	83,26	112,50	195,76	529,24	373,75
Ovejunos (300 K.) .....	>	60	0,0415	32,90	22,50	55,40	4,60	....
Trigo .....	Ton.	370	0,104	247,40	....	247,40	122,60	325
Cebada .....	>	440	0,104	247,40	75	322,40	117,60	390
Maíz .....	>	400	0,104	247,40	135	382,40	17,60	195
Pasto .....	>	130	0,104	247,40	67,50	319,40	-189,40	162,50
Harina .....	>	560	0,104	247,40	90	337,40	222,60	585 *
Frejoles .....	>	630	0,104	247,40	450	697,40	-67,40	650
Lentejas .....	>	1,110	0,104	247,40	450	697,40	412,60	1.787,50 **
Garbanzos .....	>	660	0,104	247,40	450	697,40	-37,40	1.137,50
Arvejas .....	>	490	0,104	247,40	225	472,40	17,60	812,50
Papas .....	>	170	0,104	247,40	225	472,40	-302,40	552,50
Cerveza .....	>	1,850	0,130	309,30	6.300	6.609,30	-4.759,30	1.625,00 ***
Vino .....	>	500	0,130	309,30	7.100	7.409,30	-6.909,30	1.137,50

\* Llevada de Tucumán.  
 \*\* Importados.  
 \*\*\* Llevados de Córdoba

CUADRO XIII

CANTIDADES EN KILÓGRAMOS DE LOS PRODUCTOS AGRICOLAS QUE SE INDICAN QUE SE HAN EXPORTADO DE CHILE A LA ARGENTINA Y QUE SE HAN IMPORTADO DE AQUEL PAIS AL NUESTRO

	1919		1920		1921		1922		1923		1924	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
Trigo .....	.....	26 780	.....	195	.....	1 900	11 724 833	.....	.....	9 717	.....	43 904
Cebada .....	.....	729 731	.....	1 079 376	.....	1 115 774	.....	2 106 064	.....	40 880	.....	150 590
Maíz .....	676 816	.....	876 167	.....	511 088	.....	42 290	.....	18 768	.....	58 130	.....
Pasto .....	.....	113 568	15 016	.....	.....	100 952	.....	272 304	.....	20 540	.....	148 575
Harina .....	1 915 579	.....	617 257	.....	.....	174 695	.....	2 508 447	869 406	.....	.....	69 408
Frejoles .....	.....	534 759	.....	1 817 671	.....	3 948 232	.....	4 087 671	.....	4 607 057	.....	5 168 991
Lentejas .....	.....	805 046	.....	890 271	.....	1 052 709	.....	104 128	.....	542 639	.....	932 759
Garbanzos .....	.....	750 245	.....	237 386	.....	894 239	.....	1 577 553	.....	761 121	.....	733 346
Arvejas .....	.....	1 541 311	.....	1 709 102	.....	814 292	.....	2 288 424	.....	2 941 991	.....	2 763 018
Papas .....	.....	549 058	.....	154 135	.....	1 228 725	.....	513 176	.....	272 040	.....	276 253