

CHILE EN LA EXPOSICION DE QUITO

BREVE RESEÑA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN CHILE



SANTIAGO de CHILE
Sociedad "Imprenta y Litografía Universo"
OFICINA CENTRAL: HUÉRFANOS, 1036

1909



42171



Obsequio de "La Prensa" a la Biblioteca
Nacional - 28 de Sete de 1914



RESEÑA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN CHILE

La Prensa

I

La República de Chile, situada en la extremidad Suroeste de América del Sur y separada por la cordillera de los Andes de la República vecina del Este; por el río Sama al Norte, y por el Océano Pacífico al Oeste y al Sur, se extiende entre los paralelos $17^{\circ} 57'$ y $55^{\circ} 59'$. Abarca, pues, una extensión de cerca de 4,300 kms., con un ancho que varía entre 170 y 400 kms. Su superficie alcanza, en consecuencia, á unos 797,000 kilómetros cuadrados. La población total del territorio se estima en unos 3.500,000 habitantes.

Los caracteres orográficos é hidrográficos de las distintas regiones del país son bien diversos; y como consecuencia, ellas presentan características especiales, en cuanto á su producción y comercio, lo que equivale á decir que las necesidades de transporte no son comparables en las diversas zonas.

La gran vía de transporte para las relaciones con los países extranjeros, y entre las diversas regiones del territorio, es el Océano Pacífico. Aparte de esta vía natural, todavía no suficientemente utilizada, el país posee en la región central y Sur una red ferroviaria en formación, con una vía longitudinal paralela á la vía marítima, que se desarrolla á lo largo del valle encerrado entre la cordillera de los Andes por el Este, y la cordillera de la costa por el Oeste.

Esta vía longitudinal, que actualmente se continúa hacia el sur, y próximamente será prolongada hacia la región del norte, tiene algunas ramificaciones hacia la cordillera y hacia la costa, en actual servicio, otras en construcción, y otras en proyecto, que en un futuro no lejano permitirán al país poseer una red más adecuada para atender sus necesidades de todo orden y que podrá seguir completándose con la construcción de líneas de interés local, que hasta ahora faltan casi totalmente.

En la zona Norte hay en explotación varios ferrocarriles aislados, generalmente destinados á servir al transporte minero, propio de la región.

Vías internacionales en explotación, hay solamente la de Antofagasta á Oruro, encontrándose actualmente en construcción la de Arica á la Paz, y el Trasandino por el Juncal.

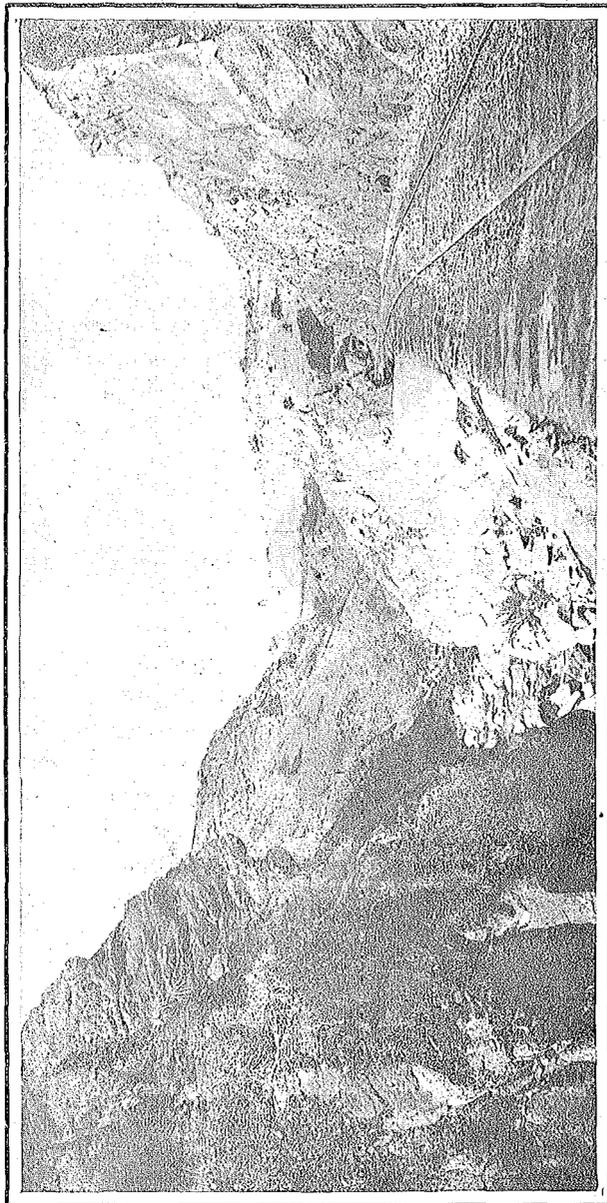
El conjunto de los Ferrocarriles de Chile en actual explotación alcanza á 5,350 kms., de los cuales 2,550 pertenecen al Estado y son explotados por él, y 2,800 pertenecen á particulares.

Hay en construcción 708 kms. de línea del Estado y 439 kms. de vías particulares.

Hasta hace poco la totalidad de estas líneas era de simple vía. El aumento progresivo de los transportes ha exigido duplicar algunas de ellas. Se encuentra actualmente en trabajo la construcción de la segunda vía entre Valparaíso y Llai-Llai (95 kilómetros), entre Santiago y Rancagua, que se prolongará en seguida hasta San Fernando (134 kilómetros); entre San Fernando y Centinela (3 kilómetros), y entre Talcahuano y San Rosendo (85 kilómetros). En total 317 kms., de los cuales ya se encuentran en explotación 82, que no están incluidos en las cifras dadas anteriormente para el conjunto de la red.

II

Los primeros ferrocarriles han sido construidos, naturalmente, en aquellas regiones en que por su actividad productora se veía de antemano asegurado el porvenir de la Empresa. En seguida, cuando las necesidades del país ó la conveniencia pública así lo ha exigido, la red se ha ido extendiendo progresivamente hasta



SUBIDA DEL TABON

alcanzar su actual desarrollo, que aun está lejos de satisfacer las aspiraciones nacionales, pues falta todavía mucho por hacer para poder servir el aumento creciente de producción, por una parte, y para poder considerar la red como satisfactoria, tanto desde el punto de vista de la expedita administración pública, como desde el punto de vista militar.

En la región del Norte los principales ferrocarriles están en la provincia de Tarapacá y Antofagasta y han sido construidos especialmente en vista de las necesidades del transporte del salitre. En la última de estas provincias, y siguiendo la dirección Suroeste á Noreste, se desarrolla el ferrocarril internacional de Antofagasta, que une el puerto de este nombre en el Pacífico con la ciudad de Oruro, importante centro minero de la provincia de Bolivia, situado á 3,694 metros sobre el nivel del mar.

En las provincias de Atacama y Coquimbo los ferrocarriles sirven particularmente á la industria minera. En aquella primera provincia se encuentra el primer ferrocarril construido en Chile y en Sud-América: la línea de Caldera á Copiapó (81 kms.), iniciada en Marzo de 1850 y terminada en Diciembre de 1851, habiendo circulado la primera locomotora con tres carros de carga en los primeros 41 kms. el 29 de Julio de 1851.

Los ferrocarriles de la región central y Sur forman un vasto sistema que se extiende al Norte desde Santiago (capital de la República) hasta Cabildo, y al Sur hasta Osorno. Estos ferrocarriles, salvo pocas excepciones, pertenecen al Estado y forman una red simple que une los principales centros de población de las provincias de Aconcagua, Santiago, O'Higgins, Colchagua, Curicó, Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepción, Arauco, Biobío, Malleco, Cautín, Valdivia y Llanquihue.

En la provincia de Arauco debe hacerse notar un importante ferrocarril particular que sirve la zona carbonífera de Coronel, Lota y Curanilahue.

Dada la topografía del terreno, la construcción de vías férreas en el país no puede considerarse fácil, pues, por lo general, hay que contar con algunas obras de arte de relativa importancia.

En la red central—Cabildo á Osorno—existen más de 300 puentes mayores de 5 metros de luz, de los cuales 49 tienen un

largo mayor de 100 metros. En esta misma red existen 9 túneles con un desarrollo de 2,300 metros.

La construcción de líneas pertenecientes al Estado se hace generalmente por Compañías constructoras que contratan la ejecución, previas propuestas públicas, tomando por base los proyectos confeccionados por los ingenieros del Estado.

III

Las líneas del Estado explotadas bajo una sola Dirección, comprenden las vías de Chañaral, Huasco, Tongoy y Los Vilos en el Norte y la red central de Cabildo á Osorno y sus ramales.

EXTENSION Y COSTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

EXTENSIÓN DE LAS LÍNEAS

	Klms.	Mts.
Red Central.....	1,990	860
Coquimbo.....	217	915
Chañaral.....	168	894
Huasco.....	49	300
Tongoy.....	65	400
Los Vilos.....	58	
Extensión total:	2,550	369

COSTO DE LAS LÍNEAS

Via, edificios y accesorios.....	\$ 126.311,270.23
Equipo.....	\$ 64.161,868.17
Maestranzas.....	\$ 1.869,746.93
Instalaciones varias.....	\$ 2.887,692.51
	<hr/>
	\$ 195.230,577.84

Las entradas de los ferrocarriles del Estado durante el año 1908, ascendieron á \$ 44.992,924.86, cantidad superior en \$ 12.849,131.18 á las del año 1907, como sigue:

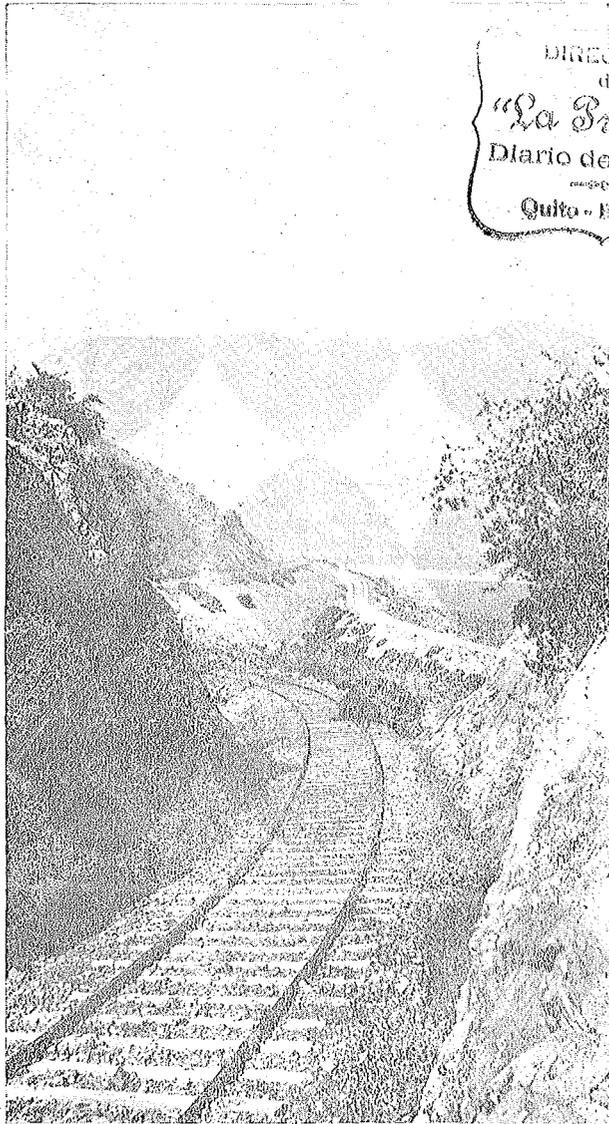
Tráfico de pasajeros, 10.997,556.....	\$	13.909,568.14
„ „ equipaje.....	\$	1.664,474.48
„ „ carga, 3.972,272 toneladas.....	\$	26.030,927.83
Otras entradas.....	\$	1.298,596.42
		<hr/>
	\$	42.903,566.87
Chañaral.....	\$	520,360.39
Huasco.....	\$	170,283.95
Coquimbo.....	\$	1.264,492.43
Tongoy.....	\$	56,115.31
Los Vilos.....	\$	78,105.91
		<hr/>
	\$	44.992,924.86
		<hr/> <hr/>

El equipo de carga en servicio á fines de 1908, comparado con la existencia de 1907, era el siguiente:

	1907	1908
Bodégas belgas.....	296	421
„ americanas.....	558	354
„ inglesas.....	938	871
Rejas belgas.....	210	688
„ americanas.....	691	684
„ inglesas.....	92	71
Cajones belgas.....	262	763
„ americanos.....	17	17
„ ingleses.....	861	868
Planos belgas.....	351	736
„ americanos.....	689	629
	<hr/>	<hr/>
Total de carros.....	4,969	6,102
con un tonelaje de.....	77,580	106,359

De donde se desprende que en 1908 hubo un aumento de 1,133 carros con 28,779 toneladas.

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



LOS LOROS

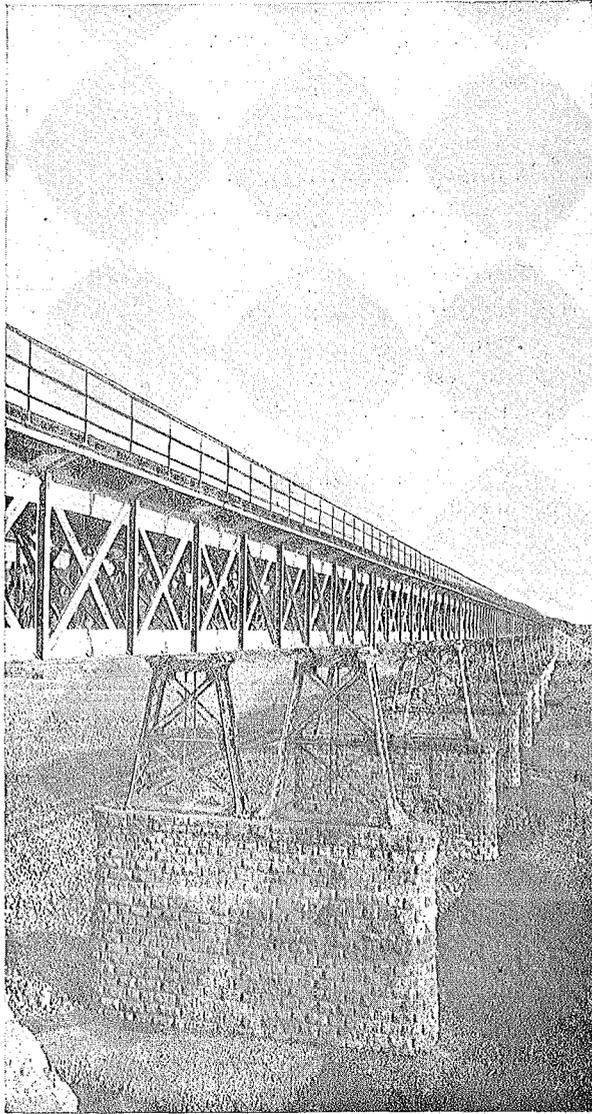
EQUIPO PARTICULAR

	1907	1908
Bodegas belgas.....	26	49
„ americanas.....	107	78
„ inglesas.....	51	70
Rejas belgas.....	25	42
Cajones belgas.....	16	12
„ americanos.....	6	—
„ ingleses.....	10	5
Planos belgas.....	469	404
Total de carros.....	720	660
con un tonelaje de.....	12,487	12,483

EQUIPO DE PASAJEROS EN 1908.

Red Central

Coche presidencial.....	1
„ de novios.....	1
„ Pullman.....	8
„ dormitorios.....	11
„ comedores.....	3
„ especiales.....	4
„ de 1. ^a clase.....	165
„ de 2. ^a „.....	52
Coche de 3. ^a clase.....	129
„ Mixtos.....	16
„ „ de 1. ^a y 2. ^a	1
„ „ de 2. ^a y 3. ^a	2
„ „ de 1. ^a y 3. ^a	3
„ de equipajes.....	9
„ „ „ y correos.....	81
„ mortuorios.....	2
TOTAL.....	488



PUENTE SOBRE EL RIO MAIPO

Red Central.—Equipo de pasajeros de trocha angosta.

Coches de 1. ^a clase.....	6
„ „ 2. ^a „	6
„ „ 3. ^a „	13
„ mixtos	2
„ „ y equipajes.....	4
„ correo y equipaje.....	8
„ Pullman.....	1
<hr/>	
TOTAL.....	40

Red central.—Equipo de carga de trocha angosta.

Bodegas inglesas.....	39
„ americanas	10
Rejas americanas.....	36
„ inglesas.....	11
Planos americanos.....	73
„ ingleses	45
Cajones ingleses.....	40
Polvoreros.....	4
Casitas americanas para conductores.....	6
„ inglesas „ „	2
Auxiliador.....	1
Lastreros.....	43
<hr/>	
TOTAL.....	310

El número de locomotoras en la Red Central y Ramales, incluyendo las en reparación y fuera de servicio, fué de 463. De estas locomotoras, hicieron servicio 378 y recorrieron un kilometraje de 20.488,071, distribuidas como sigue:

De pasajeros.....	106
„ carga.....	248
„ servicios especiales y remolque	109

EQUIPO CONTRATADO Y RECIBIDO EN 1908

TROCHA ANCHA

Locomotoras de carga.....	40
„ de pasajeros.....	15
Carros de equipajes.....	10
Coches de tercera clase.....	20
Coches de tercera clase, nacionales.....	10
Coche comedor.....	1
Carros particulares adquiridos.....	81

Se contrataron también cinco locomotoras de trocha angosta, pero éstas aun no se han recibido.

VALOR PAGADO POR EQUIPO Y MATERIALES

Remesado á Europa m/c.....	\$ 1.208,839.86
Pagado en ésta.....	„ 19.429,243.40
TOTAL.....	<u>\$ 20.638,083.26</u>

GASTOS DE LA CONSERVACION DE LA VIA
Y OBRAS NUEVAS

Conservación ordinaria.....	\$ 8.564,178.34
Conservación extraordinaria motivada por los terremotos de 1906 y 1907.....	„ 787,927.77
Conservación extraordinaria por accidentes y otros.....	„ 380,932.41
Invertido en obras nuevas.....	„ 8.065,791.47
TOTAL.....	<u>\$ 17.798,829.99</u>

DOBLES VIAS

Se continúa la construcción de doble vía en las siguientes secciones:

De El Salto á las Palmas.....	klms. 46
De Quilpué á Peña Blanca.....	„ 9
De Peña Blanca á Limache.....	„ 12
De Ocoa á Llay-Llay.....	„ 12
De Nos á Guindos.....	„ 9
De Linderos á Hospital.....	„ 12
De Hospital á San Francisco.....	„ 13
De Buenuraqui á Gomero.....	„ 7
De Gomero á Talcamávida.....	„ 8
De Chiguayante á Concepción.....	„ 10
De Concepción á Arenal.....	„ 11

Estos trabajos sufrieron algunas interrupciones y paralizaciones, motivadas por las deficiencias de los fondos consultados en el presupuesto de la Empresa. Sin embargo, hasta el 31 de Diciembre alcanzaron á terminarse y ser entregadas al tráfico las de:

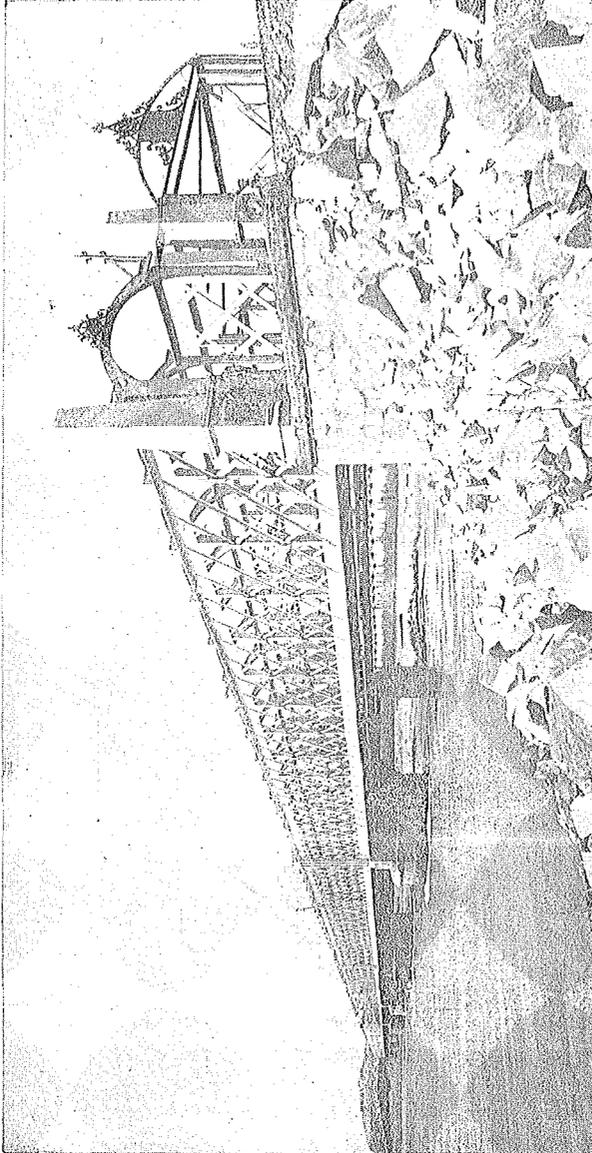
Quilpué á Peña Blanca.....	klms. 9
Linderos á Hospital.....	„ 12

y á principios del presente año las de:

Las Vegas á Llay-Llay.....	klms. 4
Nos á Guindos.....	„ 9
Perales á Arenal.....	„ 4

PUENTES

Se continúa la ejecución de los puentes definitivos: Achibueno, Chimbarongo, Paillihue, Tinguiririca, Talagante y los destinados á reemplazar los puentes provisionales correspondientes,



PUENTE SOBRE EL RIO MAULE

cuyo estado de conservación no merecía completa seguridad para el tráfico.

Además se atendió á la construcción de los puentes destinados al servicio de la doble vía, á saber: viaducto de Las Cucharas, puente Loncoche, puente Maipo, puente Paine, puente Angostura y puente Troncoso.

De estos puentes fueron entregados al tráfico antes del 31 de Diciembre, los siguientes: Achibueno, Chimbarongo y Paine.

En los primeros meses del presente año se han entregado los de Paillihue y Maipo y se continúa la ejecución de los demás, que alcanzarán á ser terminados antes del año próximo.

EDIFICIOS

Se han construido durante el año edificios para salones de espera en Alameda y Temuco; galpones y bodegas en Alameda, San Diego, Maipú, Santa Ana, Melipilla, Espejo, San Bernardo, Rancagua, Rengo, Malloa y La Rosa; y construcciones de menor importancia en diversas estaciones.

DURMIENTES

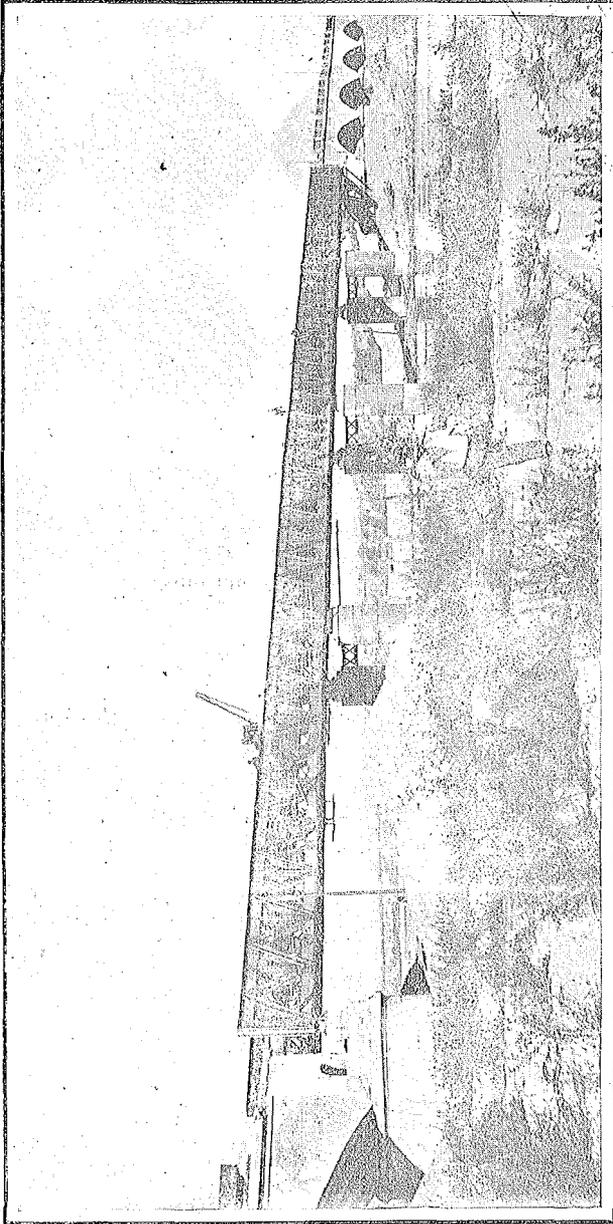
Número de durmientes comprados y los renovados en los años que se indica:

1907 comprados	321,207	con \$	533,700.59
1908	„	655,895	„ 1.059,460.93
1907 renovados	191,461	„	209,200.02
1908	„	393,651	„ 512,018.39

De consiguiente, en el año 1908 se adquirieron 334,588 durmientes más que en 1907, con un valor de \$ 525,760.34, y se renovaron en este mismo año 202,190 durmientes más que en 1907, con un valor de \$ 302,812.27.

CARBON

El total de carbón consumido en el año 1908 y su valor en moneda corriente fué:



PUENTE SOBRE EL RIO LONGAVI

Kilógramos	Valor en m/c.
446.339,135	\$ 16.903,211.00

El saldo de carbón existente en carboneras de la Red Central el 31 de Diciembre del año de 1908 fue de 61.751,086 kilógramos con valor de \$ 1.570,083.03 moneda corriente.

MOVIMIENTO DE CARGA

En 1908 se transportaron 3.972,272 toneladas de carga, con un recorrido de 896.094,572 kilómetros.

Comparado este movimiento con el habido el año 1907, en el cual se transportaron 3.477,822 toneladas con un recorrido de 637.089,906 kilómetros, resulta un aumento en el transporte de carga para 1908 de 494,450 toneladas con un mayor recorrido de 259.044,666 kilómetros.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

En 1908 se movilizaron 10.997,556 pasajeros con un recorrido de 491.141,741 kilómetros y el año 1907 se movizaron 10.909,476 pasajeros con un recorrido de 478.648,279 kilómetros.

En consecuencia, hubo en 1908 un aumento de 88,480 pasajeros, con un recorrido de 12.493,462 kilómetros.

ANIMALES

El número de animales movilizados fué:

En 1908.....	840,716
En 1907.....	823,790

Lo que significa una diferencia a favor de 1908 de 16,926 animales.

MADERAS

La cantidad de maderas transportada fué:



PUENTE SOBRE EL RIO MALLECO

En 1908.....	23,250 carros.
En 1907.....	18,969 „

Diferencia á favor del año 1908, 4,281 carros. Esta madera es la movilizada en la tercera y cuarta Sección.

ESTACIONES

Durante el año 1908 se han entregado al servicio las siguientes estaciones:

En la 2.^a Sección, Leyda, en el ramal de Santiago á San Antonio, prolongándose éste en 11 kilómetros.

En la 3.^a Sección, Saboya, entre las estaciones de Los Sauces y Santa Rosa.

En la 4.^a Sección, Ranquilco y Carahue, del Ramal á Nueva Imperial, prolongándose éste en 22 kilómetros.

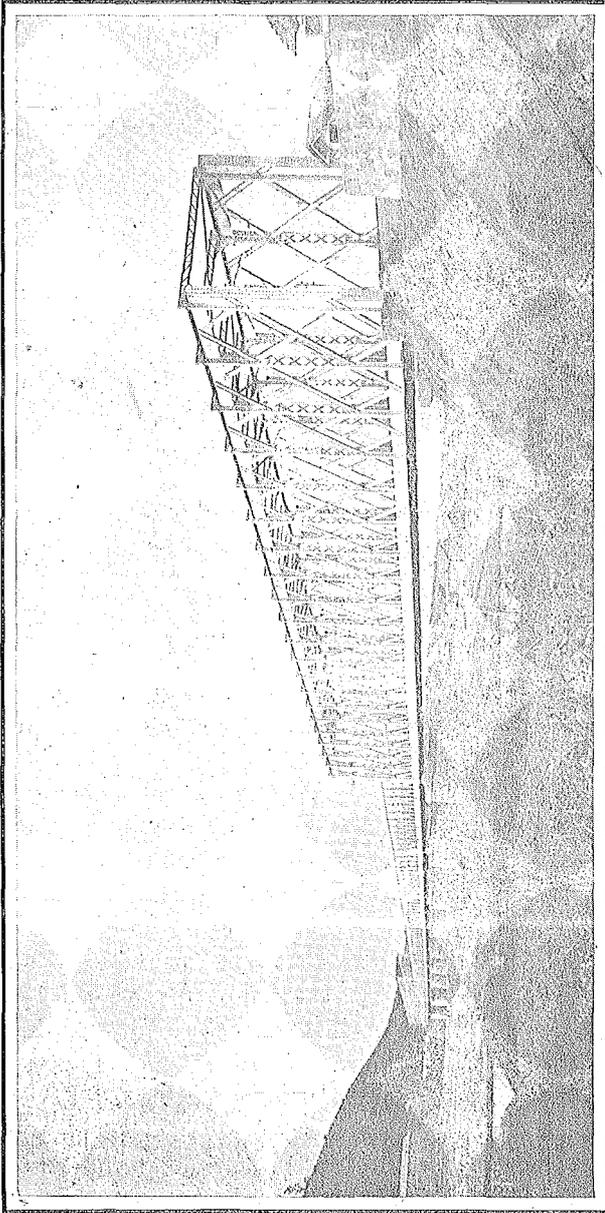
IV

Durante el año 1908 la Empresa de los Ferrocarriles del Estado continuó su período de reorganización hasta encarrilar sus servicios en la ruta normal.

Se dió gran impulso á los transportes; se trabajó con tesón en la reparación del equipo y de la vía y en concluir las restauraciones impuestas por los destrozos de 1906 y 1907, y se activó en cuanto fué posible la ejecución de las diversas obras nuevas que fué dable emprender dentro del presupuesto respectivo.

Los servicios de transportes han experimentado un mejoramiento evidente. El acarreo de carga fué superior en 1908 al de 1907, y puede decirse que el 31 de Diciembre último, los transportes estaban al día, y se hacían sin apremio ni precipitaciones, habiendo desaparecido la situación de ansiedad para el transporte de ciertos artículos, tales como la madera, de la que se movilizaron 23,250 carros durante el año; los animales, de los cuales se transportaron también en el año 840,716 cabezas etc., etc.

Ese mejoramiento en los servicios de acarreo se ha hecho más sensible en los meses corridos del presente año, pues, puede darse ya por terminada la movilización de la cosecha, sin que haya



PUENTE SOBRE EL RIO CAUTIN

sido necesario apelar al recurso de los trenes especiales, como se hacía antes.

Otro factor que puede aducirse como comprobante del mejoramiento de los servicios del tráfico, es el de la disminución de las reclamaciones. El año 1907 se presentaron por pérdidas, daños, averías etc., 8,849 reclamaciones con un valor cobrado de \$ 1.271,269.03 y que en las resoluciones finales quedó reducido á \$ 531,880.81.

En 1908 el número de reclamaciones fué sólo de 7,193 con un valor cobrado de \$ 956,910.74, del que se pagó sólo \$ 286,123.49.

Es decir, que en 1908 hubo 1,656 reclamaciones menos que en 1907 y que el valor pagado por las presentadas, alcanzó apenas al 50% de lo que se pagó por ese capítulo en el citado año de 1907.

V

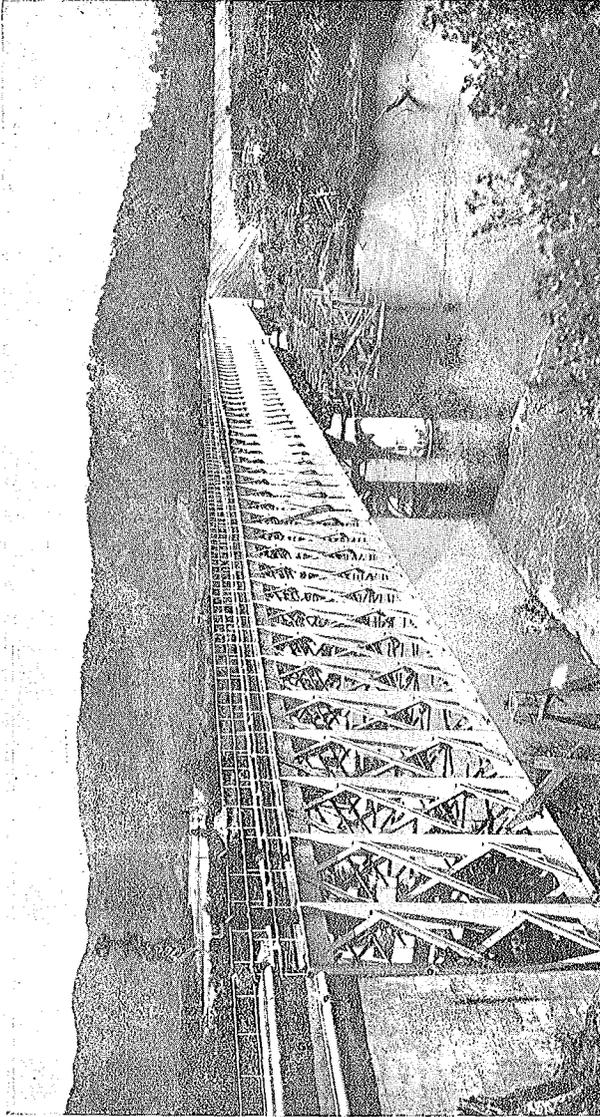
La comparación del tráfico habido en los dos últimos años, permite establecer que en 1908 hubo un mayor rendimiento en las entradas por el servicio de pasajeros, de \$ 2.853,914; de \$ 281,668.20 por el servicio de equipajes, y de \$ 6.733,354.00 por el servicio de carga.

Estos aumentos de entradas en los servicios del tráfico no provienen sólo del incremento de los transportes, sino también en parte de la implantación de las tarifas diferenciales.

Así el 1.º de Septiembre de 1908, que fué cuando entraron en vigencia las tarifas diferenciales, hasta el 31 de Diciembre del mismo año, se transportaron 3,334,715 pasajeros con un producido de \$ 4.084,277; y durante el mismo período de 1907, ese movimiento fué de 3,633,341 pasajeros, con un valor de \$ 3.647,116, es decir, que en aquel año hubo una movilización superior en 268,626 pasajeros á la de 1908, pero inferior como producido en la cantidad de \$ 437,161.

Por lo que hace á la carga, el tonelaje movilizado con su producido en el último cuatrimestre de 1907 y 1908 fué el siguiente:

	Toneladas	\$
1907.—Septiembre á Diciembre.....	1.241,321	6.333,231
1908.—Septiembre á Diciembre.....	1.301,189	7.580,948
Aumento en 1908.....	59,868	1.247,717



PUENTE SOBRE EL RIO CALLE-CALLE

Se ve, pues, la influencia que han tenido y tendrán en las entradas del tráfico, las tarifas diferenciales, y dado este factor, el aumento natural del servicio, puede desde luego afirmarse que las entradas del presente año fluctuarán alrededor de \$ 45.000,000.

En orden á las líneas de Vilo, Tongoy, Coquimbo, Huasco y Chañaral, que comprenden una sola Administración, bajo el nombre de Ferrocarriles Aislados por estar separados de la Red Central, su explotación se hace como de ordinario en buenas condiciones para el público, pero de poco aprovechamiento para la Empresa, ya que el movimiento que tienen aquellas líneas no corresponde á su extensión y á los crecidos gastos que demandan sus servicios. Esa es la razón de la pérdida permanente que acusan sus balances.

VI

Damos á continuación un cuadro con los precios de los pasajes de 1.^a, 2.^a y 3.^a clases, en moneda corriente, por ferrocarril, desde Santiago á los puertos de Valparaíso, Constitución, Talcahuano y Valdivia, y á la ciudad de Osorno, término actual del longitudinal.

	Kilómetros	1. ^a clase	2. ^a clase	3. ^a clase
Valparaíso á Santiago.....	186	\$ 8.50	\$ 5.70	\$ 2.80
En expreso.....		12.70	8.50
Constitución á Santiago.....	338	14.50	9.70	4.90
En expreso.....		21.70	14.50
Talcahuano á Santiago.....	584	22.60	15.10
En expreso.....		33.90	22.60
Valdivia á Santiago.....	864	29.60	19.70
Osorno á Santiago.....	955	31.30	20.90
Cabildo á Santiago.....	189	8.60	5.70	2.90

Santiago, 1.º de Junio de 1909.

