



## ESTUDIOS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS

---

### INTRODUCCION

Una de las conquistas mas preciosas que el jenio del hombre ha logrado alcanzar en el presente siglo, es, sin duda, la aplicacion del vapor i la electricidad a las necesidades de la industria.

El hombre primitivo luchó con la naturaleza, i jeneracion tras jeneracion esta lucha ha sido mas i mas obstinada hasta lograr arrancarle sus secretos i atarla con lazos de acero.

Rémoras al parecer insalvables que la naturaleza ofrecia, han sido anuladas; rejiones estériles han sido transformadas en hermosos campos de cultivo i selvas salvajes que fueron, alimentan hoy poblaciones orgullosas de sus adelantos.

Los ferrocarriles, este elemento poderoso que acerca los pueblos i propende al incremento de las industrias, forman hoy la gran arteria que derrama la vida i la riqueza.

Los pintorescos campos del sur de Chile nos muestran

un hermoso ejemplo de su influencia: difícil, casi imposible, era ántes penetrar en esos bosques vírjenes, donde terrenos sin horizontes permanecian sin explotacion, como olvidados del hombre, que ha sido siempre incesante en explotar tesoros i hoí do quiera atraviесе la locomotora se puede admirar un cultivo intelijente.

¡Qué prueba mas concluyente de la importancia de los ferrocarriles que su historia misma, que el estudio de su desenvolvimiento!

A fines del pasado siglo algunos sabios, como Watt en Inglaterra i Evans en América, hacian los primeros ensayos de la aplicacion del vapor al movimiento; pero es necesario dejar aun trascurrir muchos años para llegar a las calderas tubulares de Seguin (1828) i a la aplicacion que de ella hizo Roberto Stephenson (1830) construyendo su famosa locomotora "*The Rocket*", que marca el nacimiento de los ferrocarriles.

En Inglaterra (1830) se construyó la primera línea férrea, la de Liverpool a Manchester; siguió despues su ejemplo, en Europa, la Francia, construyendo el ferrocarril de Lyon a Saint-Etienne (1833) i la Béljica, con su línea de Bruselas a Maline (1835).

El número de kilómetros explotados en el mundo en los años que se espresan, ha sido el siguiente:

1835	2,155 kms.				
1840	7,469	"	o sea un aumento de	5,314 kms.	
1845	16,836	"	"	"	9,367 "
1850	37,776	"	"	"	20,940 "
1855	65,947	"	"	"	28,171 "
1860	106,591	"	"	"	40,644 "

1865	143,511	kms. o sea un aumento de	36,920	kms.
1870	207,832	" " " "	64,321	"
1875	294,441	" " " "	86,609	"
1880	367,015	" " " "	72,574	"
1885	486,462	" " " "	119,447	"

o sea un aumento medio anual de 9,623 kilómetros.

El incremento en los últimos años ha superado este número i puede descomponerse de la manera siguiente:

	1891	1892	1893	1894	1895
América.	342,330 k.	353,214 k.	360,842 k.	364,975 k.	369,686 k.
Europa...	227,795 "	232,035 "	238,543 "	245,300 "	249,899 "
Asia.....	35,441 "	37,271 "	38,995 "	41,970 "	43,279 "
Australia	19,829 "	20,402 "	21,199 "	22,202 "	22,349 "
África....	10,496 "	11,671 "	12,379 "	13,103 "	13,143 "
Total.	635,891 k.	654,593 k.	671,958 k.	687,550 k.	698,356 k.

Lo que da en cinco años un acrecentamiento de 62,465 kilómetros o sea 12,493 kms. por año.

El comercio en sus múltiples necesidades no cesa de exigir nuevas redes ferroviarias i hoy podemos citar como ejemplo de la grandiosidad a que se ha llegado en este sentido, el gran ferrocarril trans-siberiano, que actualmente construye la Rusia, que tendrá 10,000 kilómetros de desarrollo (1).

(1) En el Congreso Pan-Americano de Washington (1890) se acordó estudiar i propender a la construcción de un gran ferrocarril inter-continental que debía unir todas las repúblicas americanas con los Estados Unidos i el Canadá. Este gran ferrocarril, cuya construcción ha sido ya solicitada por un comité de ingenieros, tendrá como 17,000



Vemos que, según la estadística, la primacía corresponde a la América, lo que se debe al sorprendente desarrollo de los Estados Unidos que no cesa de cruzar sus campos por ferrocarriles, todos los cuales han sido construidos por la iniciativa particular.

"En 1831 arrastraba por la primera vez un tren de pasajeros i diez años después se habían entregado a la explotación 5,691 kilómetros; en 1851 la longitud de la vía en explotación alcanzaba a 17,669 kilómetros i en 1861 a 50,336 kilómetros. La terrible guerra de separación suspendió momentáneamente la construcción de líneas férreas, pero apenas hubo terminado, los trabajos de ferrocarriles se reanudaron en todas partes; en 1869 las riberas del Atlántico se encontraban unidas a las del Pacífico por una vía férrea de 5,259 kilómetros de longitud; en 1872 la vía explotada excedía de 100,000 kilómetros; de 150,000 en 1880; de 200,000 en 1884, etc. Ha habido años, como en 1882 i 1887, en que se ha

---

kilómetros, sobrepasando, por consiguiente, el ferrocarril trans-siberiano en construcción i en casi un tercio al proyecto trans-africano de Mr. Cecil Rhodes que, del Cabo de Buena Esperanza al Cairo, tendrá como 12,000 kilómetros.

Su costo aproximado será de 875.000,000 pesos.

Según este proyecto, Santiago distaría, siguiendo los rieles, 16,073 kilómetros de Nueva York (pasando por Washington), distancia que podría recorrerse en 16 a 17 días, con un costo aproximado de 38 libras esterlinas por pasaje de primera clase.

entregado al tráfico 18,663 i 20,770 kilómetros de via férrea» (1).

En 1885 tenia 207,508 kilómetros en esplotacion i en 1886 este número subió a 222,019, lo que daba 39 kilómetros por cada 10,000 habitantes.

Como dato interesante doi en seguida la estadística de Mr. Poor sobre el incremento de los ferrocarriles en Estados Unidos desde 1867 a 1880:

---

(1) «Intervencion del Estado en las tarifas de los ferrocarriles de Estados Unidos», por Ch. Gomel.

AÑO	Longitud construida	Aumento por año	MILLONES DE FRANCOS				Aumento por 4 años	Precio de costo por kilogramos al principio i fin de cada período de 4 años
			Acciones	Obligaciones	Deuda flotante	Capital total		
1867	48,300	{ 5,882	3,784	2,083	5,867	1,864	121,000	
1871	71,828		7,238	6,085	13,323	2,474	7,456	
1872	92,990		8,239	7,558	15,797	3,126		
1873	106,641		14,351	9,738	18,923	2,186	8,755	
1874	111,529	4,888	10,139	21,109	969			
1875	115,532	4,003	11,123	10,955	22,078	265	202,000	
1876	118,347	2,815	11,242	11,101	22,343	500		
1877	119,320	973	11,577	11,266	22,843	107	872	
1878	127,125	7,805	11,405	11,545	22,950	863		
1879	135,615	8,490	12,400	11,413	23,133	1,729	179,000	
1880	150,807	15,192	12,769	12,713	25,542			

Segun la última estadística que conozco (1895) los Estados Unidos explota 292,431 kilómetros de ferrocarril, lo que representa 42.8 kilómetros por cada 10,000 habitantes i 3.7 kilómetros por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie. Esta enorme red iguala, por sí sola a la suma de los kilómetros explotados en Europa, Asia, África i Australia.

\*  
\* \*

Los adelantos que se observan en la construcción i explotación de los ferrocarriles ofrecen así mismo una prueba de su importancia; como que el hombre, reconocido de su gran influencia, no cesa de extenderlos, hacerlos accesibles a todos los terrenos i abaratarlos, para que llenen así los grandes fines a que se les destinan.

De modificación en modificación se ha llegado al estado actual, en que se explotan grandes redes férreas perfectamente estables i económicas que salvan valles profundos, atraviesan cordilleras, que suben a las cumbres i bajan a los abismos.

A esto debemos aun agregar el confort que la industria moderna ha sabido darles i sobre todo la gran velocidad de que son hoy susceptibles i al hablar de velocidad no me refiero a las velocidades extraordinarias que una locomotora o un tren puede tener en condiciones especiales de vía i tiempo, sino a la *velocidad comercial* en un gran trayecto.

En 1832 el andar máximo de un tren no superaba de 16 a 20 kilómetros por hora i hoy hai espresos que recorren hasta 90 kilómetros por hora.

Citemos un ejemplo reciente:

Un viajero, Mr. J. Mayham, solicitó a las 9.10 A. M. un tren compuesto de una locomotora i un carro salon para ir de Chicago a Denver (Estados Unidos); a las 9.45 A. M. estuvo listo el tren i a las 10 partió. «El número de detenciones regulares entre Chicago i Denver fué de 21, absorbiendo en todo 64 minutos; se debe agregar 14 detenciones por cruzamientos a nivel o por bifurcaciones, lo que da mas o ménos 50 minutos. La mayor distancia recorrida sin detenerse fué de 144 kilómetros, la menor de 24 kilómetros. La distancia total de 1,646 kilómetros fué recorrida en 18 horas 53 minutos, lo que da una velocidad comercial de 86.83 kilómetros por hora. Si se deduce los 64 minutos de detencion en las estaciones intermediarias, la velocidad media de marcha se eleva a 92 kilómetros por hora i a 96.60 kilómetros si se quitan todavía los 50 minutos perdidos por los cruzamientos i bifurcaciones.» (1).

Para terminar esta lijera descripcion del rol que juegan en el mundo los ferrocarriles, doi en seguida el resumen de una interesante estadística sobre los ferrocarriles del globo que la *Revue Générale de Chemins de fer* (Septiembre de 1897) transcribe del *Archiv für Eisenbahnwesen*.

Tomando como costo-kilométrico del primer estable-

---

(1) *Revue de Chemins de fer* 1897. Como un ejemplo de lo que se ha alcanzado como *velocidad absoluta*, puedo citar el caso de un tren compuesto de cuatro carros que recorrió (1893) una distancia de 1,600 metros en 32 segundos, lo que equivale a 180 kilómetros por hora i otro tren que en las misma condiciones recorrió 16 kilómetros con una velocidad de 127,3 kilómetros por hora.



cimiento de los ferrocarriles europeos 389,625 francos i 191,900 para el de los extra-europeos, tendríamos para 1895 un costo total de

Europa.....	97,367½ millones de francos		
En el resto del mundo...	86,047½	"	"
<b>TOTAL.....</b>	<b>183,415</b>	<b>"</b>	<b>"</b>

Lo que da un total como valor de los ferrocarriles, de ciento ochenta i tres mil, cuatrocientos quince millones de francos.

El detalle de lo que corresponde, como seccion kilométrica en explotacion, es el siguiente:

PAISES	Lonjitud explotada, en kms. el 31 de Diciembre de 1895	Lonjitud explotada		
		Por 100 k <sup>2</sup> %	Por 10,000 ha- bitantes %	
<b>I.—EUROPA</b>				
Alemania	Prusia . . . .	27.284	7.8	8.5
	Baviera. . . .	6.120	8.0	10.5
	Saxe . . . .	2.685	17.9	7.0
	Wutenberg. .	1.597	8.1	7.7
	Bade . . . .	1.803	11.9	10.4
	Alsacia-Lorena. . . .	1.723	11.8	10.5
	Otros Estados . . . .	5.201	9.9	9.6
	<b>Total Alemania</b>	<b>46.413</b>	<b>8.5</b>	<b>8.8</b>
Austria-Hungría	30.046	4.4	6.9	
Gran Bretaña e Irlanda . . . .	33.648	10.7	8.6	
Francia . . . .	40.199	7.5	10.4	

PAISES	Lonjitud esplotada en kms. el 31 de Diciembre de 1895	Lonjitud esplotada	
		Por 100 k2 o/o	Por 10,000 habitantes o/o
Rusia i Fislandia	37.746	0.7	3.6
Italia. . . . .	14.944	5.1	4.7
Bélgica. . . . .	5.545	18.8	8.7
Paises Bajos i			
Luxemburgo .	3.102	8.7	6.2
Suiza. . . . .	3.495	8.4	11.7
España . . . . .	12.147	2.4	6.9
Portugal. . . . .	2.340	2.5	4.6
Dinamarca. . . . .	2.267	5.8	9.8
Noruega. . . . .	1.795	0.5	8.6
Suecia . . . . .	9.755	2.1	19.8
Servia . . . . .	540	1.1	2.3
Rumania . . . . .	2.604	1.9	4.8
Grecia . . . . .	918	1.4	4.1
Turquía Euro-			
pea, Bulgaria i			
Rumelia. . . . .	2.285	0.7	2.5
Malta, Jersey,			
Man. . . . .	110	—	—

## II.—AMÉRICA

Estados Unidos.	292.431	3.7	42.8
Canadá . . . . .	25.371	0.3	51.4
Terranova. . . . .	750	0.7	37.5
Méjico. . . . .	11.469	0.6	9.3

PAISES	Lonjitud explotada en kms. el 31 de Diciembre de 1895	Lonjitud explotada	
		Por 100 kz %	Por 10,000 habitantes %
América Central { Guatemala, Salvador, Costa Rica, Nicaragua i Hondu- ras . . . . .	1.100	0.2	3.1
Colombia . . . . .	452	0.0	1.2
Cuba . . . . .	1.737	1.5	10.6
Venezuela . . . . .	1.020	0.1	4.4
Santo Domingo.	115	0.2	2.3
Brasil . . . . .	12.064	0.1	7.3
Argentina . . . . .	14.312	0.5	31.5
Paraguay . . . . .	253	0.1	5.2
Uruguay . . . . .	1.800	1.0	21.9
Chile . . . . .	3.166	0.4	9.3
Perú . . . . .	1.667	0.1	5.6
Bolivia . . . . .	1.000	0.1	4.1
Ecuador . . . . .	300	0.1	2.0
Guayana inglesa.	35	—	1.3
Jamaica, Marti- nica, Puerto Rico, etc. . . . .	750	—	—
III.—ASIA			
India inglesa. . . . .	31.226	0.6	1.0
Ceilan . . . . .	478	0.7	1.5
Asia Menor . . . . .	1.770	0.1	1.1
Transcapiano . . . . .	1.443	0.3	20.5

PAISES	Longitud explotada en kms. el 31 de Diciembre de 1895	Longitud explotada	
		Por 100 k2 %	Por 10,000 habitantes %
Siberia . . . . .	1.753	—	3.6
Persia . . . . .	54	—	—
India neorlandesa . . . . .	2.076	0.3	0.7
Japon . . . . .	3.600	0.8	0.8
India portuguesa . . . . .	82	2.2	1.4
Malasia . . . . .	140	0.2	2.0
China . . . . .	200	—	—
Siam . . . . .	144	—	—
Cochinchina, Pondicheri, etc.	323	—	—
IV.—ÁFRICA			
Egipto . . . . .	2.027	0.2	3.0
Aljeria i Túnez . . . . .	3.301	0.3	5.8
Colonia del Cabo Natal . . . . .	3.928	0.7	22.9
Sud África . . . . .	646	1.5	11.9
Orange . . . . .	991	0.3	11.9
Orange . . . . .	1.000	0.8	48.1
Senegal, Congo, Mozambique, etc. . . . .	1.250	—	—
V.—AUSTRALIA			
Nueva Zelandia . . . . .	3.528	1.3	51.8
Victoria . . . . .	5.020	2.2	42.9

PAISES	Lonjitud explotada en kms. el 31 de Diciembre de 1895	Lonjitud explotada	
		Por 100 k2 %	Por 10,000 habitantes %
Nueva Gales del Sur . . . . .	4.208	0.5	33.6
Australia Meri- dional . . . . .	3.038	0.1	86.0
Queenslandia . .	3.828	0.2	86.0
Tasmania . . . .	763	1.1	48.3
Australia occi- dental . . . . .	1.850	0.1	225.6
Hawai . . . . .	114	0.7	11.4
VI.—RESÚMEN			
Europa . . . . .	249.899	2.5	6.6
América . . . . .	369.686	—	—
Asia . . . . .	43.279	—	—
África . . . . .	13.143	—	—
Australia . . . . .	22.349	0.2	52.5
Total para la tie- rra . . . . .	698.356		

Segun esta estadística, el pais que explota mas kiló-  
metros de ferrocarriles es Estados Unidos; atendiendo a  
su poblacion, es la Australia occidental, i con relacion a  
su superficie, es la Béljica.

## II

«La República de Chile se encuentra en la estremidad suroeste de la América del sur. Se estiende desde el paralelo 17° 57' (rio Sama) hasta el paralelo 55° 59' (cabo de Hornos) de latitud austral, entre la República del Perú al norte, la de Bolivia i Arjentina al este i el océano Pacífico al sur i oeste, incluyendo las islas». (1)

Su largo alcanza a 4,225 kilómetros i su ancho fluctúa entre 170 i 300 kilómetros, lo que da una superficie aproximada de 735.216 k<sup>2</sup>; su poblacion, segun el último censo (1895), asciende a 3.118,996 habitantes.

Descubierto por Almagro (1535) fué sometido despues al réjimen español por el capitan Pedro de Valdivia (1541).

Chile, pais pobre i que reportaba a la corona de España, mas bien pérdidas que beneficios, fué, como se comprende, mui poco atendido por los monarcas españoles. Esta fama de pobreza, si bien lo libró de que afluyeran a su suelo los *grandes e intrépidos buscadores de fortuna*, hombres jeneralmente ambiciosos, crueles i explotadores sin conciencia i que constituyeron la plaga de los virreinos del Perú i Méjico, contribuyó tambien a que en la época de la independenciam fuese la colonia mas ignorante i ménos conocida de la América.

El espíritu pacífico i aletargado de nuestros antepasados, era incompatible con las grandes empresas.

Sus dias i sus noches constituian siempre un itinerario

---

(1) *Jeografia de Chile*, por Enrique Espinoza.

fijo, reglamentario; la iniciativa individual o colectiva no existía, i se consideraba feliz el hombre que podía disfrutar de una renta que le permitiese moverse poco de su casa i legar a sus hijos, al morir, lo que ellos, a su vez, habían recibido de sus padres.

Estos hábitos refractarios a todo adelanto i a toda innovación, esplican suficientemente nuestro atraso de entónces, a lo que puede agregarse también nuestro alejamiento de la Europa, pues para los buques de vela era muy larga, peligrosa i difícil la navegación del cabo de Hornos i del estrecho de Magallanes.

Los propietarios de los grandes fundos rústicos ponían a todo proyecto de camino público, mil i una cortapisas; los creían ruinosos para sus propiedades por el hecho de atravesarlas i destruir así su unidad.

En 1790 el único camino que existía i al cual las autoridades prestaban algún cuidado, era el que nos unía con Mendoza, vía Aconcagua, que prestaba grandes servicios a nuestro comercio con el virreinato del Plata. Solo en tiempo de la administración O'Higgins el Gobierno propendió al mejoramiento de este importante ramo.

Don Ambrosio O'Higgins (1720-1801) era un irlandés de ilustración que prestó al Gobierno español importantes servicios, en premio de los cuales se le nombró Gobernador de Chile, i durante los cinco años de su Gobierno imprimió a su administración un carácter progresista que la distingue. Propendió a la construcción de numerosas obras públicas, a viajes de reconocimientos i a la implantación de industrias desconocidas de nosotros hasta entónces.

No es la menos importante de esas obras la construc-

cion del camino entre Valparaiso i Santiago (1792), cuya necesidad tan imperiosamente se hacia sentir; pero que, por lo dispendiosa, se la habia hecho mirar poco ménos que como irrealizable.

O'Higgins pasó por sobre esta dificultad, i conocedor de su importancia, creó un impuesto especial de medio real sobre las cargas que entraban i salian de Valparaiso, logrando así proporcionarse una entrada extraordinaria de 9,000 pesos anuales, que le ayudaron a sufragar los gastos de construccion del camino.

Despues de nuestra independendencia nacional, las exiguas rentas fiscales impidieron a los primeros Gobiernos de la República, prestar a las vias de comunicacion la atencion que nuestro desarrollo requeria; poco, mui poco se atendia a la conservacion de los caminos que existian, tanto, que un notable hombre público dijo en cierta circunstancia: "*Todo anda fuera de camino entre nosotros, ménos las aguas*", frase clásica que revela mui bien el estado de Chile en los comienzos de su vida independiente.

La pobreza de Chile, ocasionada ya por la guerra de la independendencia, como tambien por los disturbios políticos que le siguieron, inherentes a los países que se inician en la vida libre, mantuvo, tanto al erario nacional como a la fortuna privada, en un estado tan estrecho, que hacia imposible todo adelanto material.

Los descubrimientos mineros vinieron a salvarnos de esta bancarrota. Agua Amarga, Tamaya, Arqueros, Chañarcillo, etc., marcan para Chile la hora de la resurreccion, i sus productos de millones de pesos significan nuestra existencia floreciente de hoi.



Chañarcillo, sobre todo, ha tenido en nuestro desarrollo una gran influencia; la fama de su riqueza se estendió por todo el mundo; ajitó entre nosotros el espíritu público, nos llenó de millones, atrajo a nuestro suelo una inmigración de industriales que pasaron a desempeñar después un importante papel en nuestro mundo comercial i dió, por fin, vida al primer ferrocarril construido en la América del sur. (1)



De oportunidad creo será señalar en el presente capítulo, destinado a estudiar a grandes rasgos nuestro desarrollo, el lamentable abandono en que se tiene el ramo de construcción i conservación de caminos, que tan de lleno afecta a nuestra vitalidad. Lo único que se necesita para el mejoramiento de este servicio i para hacer más útiles los miles de kilómetros de vías públicas que hai construidas en la República, es que las autoridades competentes hagan respetar las leyes i decretos que al efecto se han dictado.

La base de la legislación de caminos de Chile es la "lei de caminos, canales, puentes i calzadas, de 17 de Diciembre de 1842", bien que algunos de sus artículos han sido derogados i otros ampliados por circulares ministeriales o reglamentos especiales.

Los caminos, según la lei citada, se dividen en *públi-*

---

(1) Chañarcillo fué descubierto en 1832, i según cálculos estadísticos, en los primeros veinte años produjo \$ 30.000.000, i hasta 1867, escluyendo el mineral de Tres Puntas, no ménos de \$ 80.000.000. — *El Libro de la plata*, por Benjamin Vicuña Mackenna.

*cos* i *vecinales*, ya sea que unan entre sí dos ciudades, villas o lugares o que comuniquen los fundos particulares con los caminos públicos.

El ancho de los primeros, si corren por cerros o cuestras, debe ser de 16 varas (13m38) i 26 varas (21m73) si pasan por terrenos planos, i deben estar provistos en cada costado de un foso de dos varas (1m67) de ancho por dos varas (1m67) de profundidad.

El ancho de los segundos debe ser, a lo ménos, de 16 varas (13m38).

La espresada lei creó tambien las *juntas provinciales de camino*, compuestas del intendente, del primer alcalde i del ingeniero de cada provincia, i que tenian a su cargo todo lo que se referia a la construccion i conservacion de los caminos. A estas juntas vinieron despues a agregarse (1887) las *juntas departamentales*, compuestas del gobernador, de un municipal i de tres vecinos nombrados por el intendente i que tenian iguales atribuciones que las juntas provinciales.

La nueva lei de municipalidades (1891) ha modificado las leyes anteriores, especificando como atribuciones de cada municipio «la construccion, pavimentacion, reparacion, ensanche i rectificacion de los caminos, puentes i calzadas», etc.

No me es posible detenerme mucho en analizar este importante ramo, pero deseo llamar la atencion del abandono en que se encuentra la aplicacion de la lei de 1842 que he citado, especialmente el cumplimiento de los artículos 23, 24, 25, 26 i 27 que señalan disposiciones para su conservacion. En 1889 el Ministro de Industria i Obras Públicas, don Enrique S. Sanfuentes, dirijió a

los intendentes i gobernadores una enérgica circular al respecto, en la que, despues de estudiar nuestra lejislacion de caminos, da órdenes precisas a los citados funcionarios para el exacto cumplimiento de dichas disposiciones; pero todo ha quedado como letra muerta.

### III

Los ferrocarriles de Chile se dividen en:

1.º Ferrocarriles particulares . . . . .	2,317	kilómetros
2.º " del Estado. . . . .	1,664	"
TOTAL . . . . .	3,981	"

Lo que hace un total de tres mil novecientos ochenta i un kilómetros en explotacion, o sea 12<sup>k</sup>44 por cada 10,000 habitantes i 0<sup>k</sup>54 por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie.

Atendiendo a la trocha, los podemos clasificar de la manera siguiente:

	F. C. particulares		F. C. del Estado	
Trocha de		kilóm.		kilóm.
$2\frac{1}{2} = 0.76$	674		—	
" " = 1. 00	71	"	74	"
" " $3\frac{1}{2} = 1. 06$	81	"	65	"
" " $4'2'' = 1. 27$	181	"	—	"
" " $4'8''\frac{1}{2} = 1.44$	819	"	—	"
" " $5'6'' = 1. 68$	491	"	1,525	"
TOTAL . . . . .	2,317	"	1,664	"

A esto debemos agregar algunas líneas que el Estado tiene en construcción, parte de las cuales se explotan provisoriamente por cuenta de la Dirección de Obras Públicas o por la de los mismos contratistas de la construcción.

La longitud total de estos ferrocarriles es de 587 kilómetros, de los cuales hai en explotación provisoria 214 kilómetros, o sea el 34%<sup>o</sup>. (1)

Atendiendo a la trocha, hai en construcción por parte del Estado:

Trocha de 1.00	407 kils.—En explotación provisoria	146 kilóm.
" " 1.68	180 " — " "	68 "
TOTAL. . . .	587 " — " "	214 "

El estado estudia, por conducto de la Dirección de Obras Públicas, algunas líneas de interés público.

El archivo de la sección de ferrocarriles es bastante nuevo, porque un voraz incendio lo destruyó completamente en 1895; sin embargo, existen no menos de 2,000 kilómetros estudiados últimamente.

Mas adelante daremos detalles sobre todos ellos.

---

(1) Últimamente se ha iniciado la construcción de cuatro nuevas líneas: de Pueblo Hundido al Inca, de Talca a San Clemente, de Temuco a Carahue i de Pitrufquen a Antilhue.