JOSÉ OLAYO LOPEZ C.

# JENERALIDADES

DE

# CHILE

I SUS

# FERROCARRILES

EN

1910

SANTIAGO DE CHILE
SOC. IMPRENTA Y LITOGRAFIA UNIVERSO
—
1910

BIBLIOTECA NACIONAL
0509544

JOSÉ OLAYO LOPEZ C.

# JENERALIDADES

DE

# CHILE

I SUS

# FERROCARRILES

EN

1910

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CHILENA

SANTIAGO DE CHILE
SOC. IMPRENTA Y LITOGRAFIA UNIVERSO
—
1910



# JENERALIDADES

La República de Chile ocupa casi en su totalidad, la porcion mas austral del continente Sud-Americano, entre los paralelos 17°57 (Rio Sama) i 55°59 (Cabo de Hornos).

Limita al *norte* con el Perú, del cual lo divide el rio ya nombrado; al E. con las Repúblicas de Bolivia i Arjentina, separada de la primera en la parte setentrional i de la segunda mas al *sur* por la cordillera de Los Andes; al S. por la union de los Océanos Atlántico i Pacífico en el Cabo de Hornos; i al O. por el último, que baña la costa de Chile en toda su estension.

Chile posee tambien una gran cantidad de islas situadas en el Pacífico frente a sus costas, siendo las mas importantes las de Pascua, las dos de Juan Fernández, denominadas Mas a Tierra i Mas Afuera, la Quiriquina, la Santa María, La Mocha i los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas, Chonos i muchas otras que se encuentran mas al sur.

La capital de la República es Santiago i las demas poblaciones i ciudades principales son: Valparaiso, Tacna, Iquique, Antofagasta, Serena, San Felipe, Los Andes, Viña del Mar, San Bernardo, Curicó, Talca, Chillan, Concepcion, Valdivia, Osorno, Puerto Montt i Punta Arenas.

La poblacion total de Chile, comprendiendo la raza indíjena, que es mui reducida, es de 3.248,224 habitantes, lo que da 4.07 habitantes por kilómetro cuadrado. (1).

---

(1).—El incremento de la poblacion de la República ha tenido el siguiente desarrollo:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1835 | 1.010.332 | 1875 | 2.075.971 |
| 1843 | 1.083.801 | 1885 | 2.527.320 |
| 1854 | 1.439.120 | 1895 | 2.712.245 |
| 1865 | 1.819.223 | 1907 | 3.248.224 |

El largo del territorio alcanza a 4,300 kilómetros, tiene 796,967 kilómetros cuadrados de superficie i su ancho varía entre 170 i 400 kilómetros. Puede considerarse que está dividido de norte a sur en cuatro zonas industriales:

1.ª *Zona.*—Comprende las provincias de Tacna, Tarapacá, Antofagasta i la mitad norte de Atacama. Hai estensos depósitos de guano en la costa, nitratos de soda, bórax i yodo en el centro, i minas de cobre, plata i oro en el sur.

2.ª *Zona.*—Se estiende entre la anterior i la siguiente, correspondiéndole desde el departamento de Copiapó hasta Aconcagua; queda en su centro la provincia de Coquimbo.

3.ª *Zona.*—Abraza las provincias de Valparaiso, Santiago, O'Higgins, Colchagua, Curicó, Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepcion, Bio-Bio, Arauco, Malleco, Cautin, Valdivia, Llanquihue i Chiloé. En casi toda esta larga estension se estiende el gran valle central, el cual se compone de un suelo bien regado i de un clima benigno i mui apropiado para la agricultura.

4.ª *Zona.*—Se compone de los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas, Magallanes i Tierra del Fuego en que hai valles mui aptos para el cultivo i especialmente para la ganadería.

Esta larga estension de terreno está dividida administrativamente en 23 provincias i éstas en 78 departamentos, cuyos nombres i particularidades se detallan separadamente. Tambien cuenta con el territorio de Magallanes, que ocupa la parte mas austral.

La disposicion especialísima del territorio, larga faja de tierra que se desarrolla de norte a sur; su configuracion montañosa i la estensísima costa que ofrece el mar Pacífico, son causas que contribuyen a que este pais tenga climas tan benignos i variados. En efecto, el de la parte norte es seco i sin lluvias; el del centro o sea desde Coquimbo hasta el Bio-Bio, es suave i mui agradable; el de Concepcion al sur lluvioso, pero con una vejetacion primorosa, que es superior en frescura a los campos tropicales por ese tinte de savia jóven que se advierte en sus campiñas. Los calores mas intensos de Chile no producen la insolacion, ni sus bajas temperaturas hielan de frio como en otras partes; sus aguas termales son prodijiosas para curar las principales dolencias que aflijen al hombre; no se conocen los ciclones, ni las grandes tempestades eléctricas; en el campo se puede dormir sin temor a las fieras o animales venenosos que no existen; está libre de lluvias estemporáneas que hagan malograr las cosechas; no tiene plagas, como la langosta, que en otros paises causan tantos estragos en las sementeras, i finalmente, los terrenos que no son

aptos para el cultivo, se utilizan en el pastoreo de diversas especies de ganados, i los mui elevados i accidentados están cubiertos de bosques que producen excelentes maderas para la construccion o calefaccion (1).

Se observa en todo el territorio una inclinacion mui marcada de de *este* a *oeste*, por cuya razon las hoyas hidrográficas tienen un desnivel mui pronunciado para sus aguas, formándose en algunos puntos verdaderos torrentes que corren a perderse en el Océano Pacífico.

De norte a sur se estiende la majestuosa cadena de montañas denominadas de Los Andes, que con sus altas cumbres cubiertas de nieves eternas, da al pais por el oriente uno de los mas importantes i grandiosos espectáculos que puede presentar la naturaleza. En esta cadena se encuentran elevados montes, entre los cuales el mas pronunciado es el pico Aconcagua, que se levanta en territorio arjentino a 6,835 metros sobre el nivel del mar.

La segunda es la cordillera de la costa, cuya línea se desarrolla cortada de trecho en trecho por abras o boquetes que facilitan el paso de los diferentes rios que se desprenden de los Andes para desembocar en el mar.

---

(1) En la rejion del norte, el subsuelo contiene inmensos mantos de caliche, del que se estrae el fertilizante salitre i el valioso yodo. Tanto en esa rejion como en la central las entrañas de la tierra poseen inagotables veneros de los mas ricos variados metales.

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CHILENA
CHILE

# FERROCARRILES DE CHILE

DETALLE DE SU DESENVOLVIMIENTO I ESTENSION TOTAL

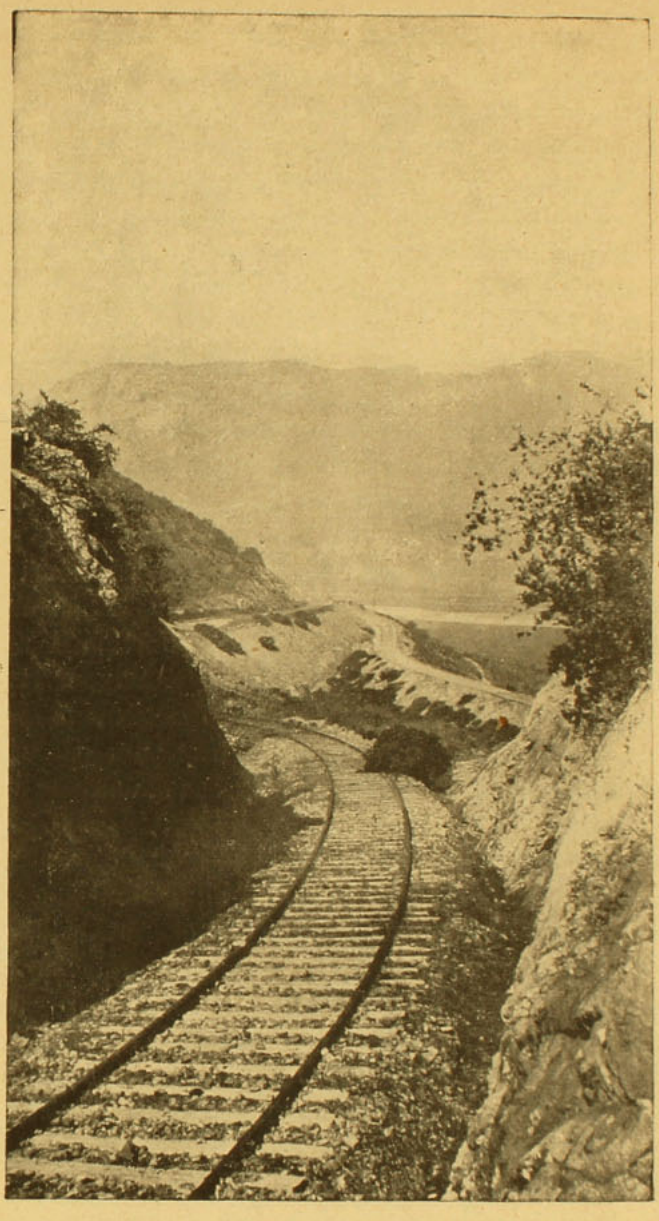
El elemento poderoso de los Ferrocarriles, que acorta las distancias i propende de modo tan eficaz al incremento de las artes e industrias, ha alcanzado en Chile un gran desarrollo, llegando por este medio a comunicar entre sí, con lazos de acero, a casi todos los pueblos de la República. Mediante palanca tan poderosa hemos podido ver levantarse inmensas poblaciones e imprimir al comercio un vuelo estraordinario de progreso.

A la fecha, el pais posee una larga estension de líneas. En la zona norte hai varios ferrocarriles aislados, que jeneralmente están destinados a servir al trasporte minero, propio de la rejion, i vías internacionales como la que está en esplotacion en Antofagasta i Oruro i la en actual construccion de Arica a la Paz.

En la parte central i sur existen varios otros ferrocarriles particulares i en el centro se encuentra la gran red del Estado, que se desarrolla a lo largo del valle que se estiende progresivamente entre la cordillera de los Andes por el *este* i la cordillera de la Costa por el *oeste*, para unir mas tarde a Puerto Montt con Tacna. De esta línea se desprenden tambien muchas ramificaciones hácia la cordillera i hácia la costa, entre las cuales se encuentran el importante ferrocarril internacional por Uspallata i otros.

El pais poseerá, pues, mui en breve, una estension considerable de *caminos de hierro*, cuyo total en un futuro no lejano, permitirá atender debidamente a las necesidades comerciales, administrativas i militares de la República.

Dia magno será aquel en que, cruzando el territorio en toda su vastaestension por una vía-tronco, cada zona tenga tambien salida al



Subida de los Loros

mar, en conexion con una marina mercante numerosa, i vías que, al atravesar la cordillera de los Andes, vayan a enlazarse con los Ferrocarriles de las naciones vecinas, quedando así estableci-

das líneas interoceánicas e internacionales que faciliten la inmigracion espontánea i nos den elementos de trabajo i de industria.

Es oportuno recordar aquí el nombre de los esforzados luchadores a cuyo iniciativa i perseverancia se debe la realizacion de empresas que han contribuido a nuestro engrandecimiento.

En efecto, al empuje vigoroso de don Guillermo Weelwright (1) se debe que en 1849 se haya realizado la construccion del Ferrocarril de Caldera a Copiapó, que habia fracasado ya un año ántes bajo la iniciativa de don Juan Mouat. I todavía, mas tarde, en 1851, vemos que el mismo señor Weelwright, en union de los señores Enrique Meiggs, Matías Cousiño, Anjel Custodio Gallo i Josué Waddington, aparecen siendo el alma de la Empresa que llevó a cabo la construccion del Ferrocarril de Valparaiso a Santiago, una de las mas grandes obras en su jénero de la época. Allende los Andes se presentan los hermanos Clark, con el grandioso proyecto del Ferrocarril Trasandino por Uspallata, quienes consagraron su fortuna, su vida, su talento i todas sus enerjías a la realizacion de tan atrevida obra, que ha llegado a ser mas tarde una hermosa realidad. Mas al sur se encuentran otros Ferrocarriles que tambien se estienden en direccion a la República Arjentina: el de Jeneral Cruz, cuyo propietario es don Zenon Méndez; el de Monte Aguila de don J. Justino Beláustegui, i el de Collilelfu, cuyo jerente es don Fernando Camino. Estos beneméritos ciudadanos se dedican actualmente con tesonera actividad a romper las barreras que opone la naturaleza para permitir por el sur el intercambio de mercaderías, de personas i de cosas con la República Arjentina.

Terminados estos ferrocarriles, tendremos que los capitalistas estranjeros se hallarán en actitud de apreciar por sí mismos la riqueza que les ofrece nuestro pais i de aprovechar las enormes caidas de agua, susceptibles de ser trasformadas en fuerza, para acometer Empresas mineras e industriales de grande aliento.

El conjunto de los ferrocarriles en esplotacion en 1910 alcanza a 6,005 kilómetros, de los cuales 2,742 pertenecen al Estado i 3,263 a particulares; a estas cifras podrian agregarse 919 kilómetros de líneas del Estado i 200 de particulares que están en construccion. Hai tambien 1,746 kilómetros estudiados.

Los números totales de estos ferrocarriles se componen como sigue:

---

(1) A Weelwright le debe gratitud no solamente Chile, sino tambien toda la América, por los señalados servicios prestados en la navegacion a vapor.

## LÍNEA DEL ESTADO

| | Trocha | Kilometraje |
|---|---|---|
| Ferrocarril de Chañaral a Pueblo Hundido, Inca de Oro, Los Pozos i otros desvíos | 1,000 | 168 |
| Ramal de Chulo a Inca de Oro | 1,000 | 88 |
| Ferrocarril de Huasco a Vallenar | 1,000 | 49 |
| Id. de Coquimbo a Rivadavia | 1,000 | 94 |
| Id. de Coquimbo a Ovalle, Panulcillo i Guayacan | 1,676 | 103 |
| Id. de Ovalle a Paloma | 1,000 | 23 |
| Id. de Ovalle a Trapiche | 1,000 | 15 |
| Id. de Tongoi a Trapiche | 1,070 | 67 |
| Id. de Vilos a Illapel | 1,000 | 77 |
| Id. Central de Valparaiso (Estacion del Puerto) a Osorno | 1,676 | 1,143 |
| Ramal de Caldera a Cabildo | 1,000 | 72 |
| Id. de Llaillai a Los Andes | 1,676 | 49 |
| Id. de Yungai a Mercado | 1,676 | 3 |
| Id. de Santiago-Alameda a San Antonio | 1,676 | 113 |
| Id. de Santiago-Alameda a Providencia | 1,676 | 11 |
| Id. de Peleqnen a Las Cabras | 1,676 | 46 |
| Id. de San Fernando a Cardonal | 1,676 | 92 |
| Id. de Talca a San Clemente | 1,000 | 20 |
| I de Talca a Constitucion | 1,000 | 90 |
| Id. de Parral Cauquenes | 1,676 | 50 |
| Id. de Rucapequen a Confluencia | 1,676 | 17 |
| Id. de San Rosendo a Talcahuano | 1,676 | 85 |
| Id. de Santa Fé a los Anjeles | 1,676 | 21 |
| Id. de Coihue a Mulchen | 1,676 | 42 |
| Id. de Coihue a Nacimiento | 1,676 | 8 |
| Id. de Renaico a Traiguen | 1,676 | 92 |
| Id. de Púa a Selva Oscura | 1,676 | 20 |
| Id. de Temuco a Carahue | 1,676 | 56 |
| Id. de Antilhue a Valdivia | 1,676 | 28 |
| | | 2.742 |

## LINEAS PARTICULARES

| | Trocha | Kilometraje |
|---|---|---|
| Ferrocarril de Tacna a Arica | 1,435 | 63 |
| Ferrocarriles de Nitrate Railways Company Limited de Pisagua a Lagunas i sus ramales | 1,435 | 547 |
| Id. de la Compañía Salitrera, de Junin a Carolina i ramales | 0,762 | 90 |
| Ferrocarril de la Compañía de Caleta Buena a Agua Santa, con ramales i desvíos | 0,762 | 103 |
| Id. de Challacollo a Cerro Gordo | 0,762 | 36 |
| Id. de Tocopilla al Toco i ramal de Santa Fé | 1,067 | 122 |
| Id. de Mejillones del Sur a Cerro Gordo.. | 0,762 | 23 |
| Ramales a Mejillones, Chuquicamata, Conchi Viejo, Collahuasi i desvíos | 0,762 | 225 |
| Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (Seccion Chilena) | 0,762 | 667 |
| Id. de Caleta Coloso a Aguas Blancas i ramales | 0,762 | 186 |
| Id. de Taltal a Cachinal i ramales | 1,067 | 297 |
| Id. de Caldera a Algarrobo | 0,762 | 39 |
| Id. de Caldera a Copiapó i ramales de Chañarcillo, Puquios, etc | 1,435 | 231 |
| Id. de Carrizal Bajo a Cerro Blanco i ramales de Carrizal Alto | 1,270 | 163 |
| Id. eléctrico de Valparaiso a Viña del Mar | 1,000 | 15 |
| Id. Trasandino de Los Andes a la República Arjentina (Seccion Chilena) | 1.000 | 71 |
| Id. de Santiago a Pirque | 1,000 | 22 |
| Id. eléctrico de Santiago a San Bernardo. | 1,000 | 15 |
| Id. de Jeneral Cruz a Pemuco | 1,000 | 50 |
| Id. de Monte Aguila a Placilla | 1,000 | 71 |
| Id. de Concepcion a Curanilahue | 1,676 | 103 |
| Id. de Concepcion a Penco | 1,676 | 16 |
| Id. eléctrico de Concepcion a Talcahuano | 1,000 | 15 |

| | | Trocha | Kilometraje |
|---|---|---|---|
| Id. | de Laraquete a las Minas | 1,676 | 40 |
| Id. | de Yaves a Buenapiden | | 15 |
| Id. | de Collilelfu a (Lago Riñihue) San Martin | 1,000 | 29 |
| Id. | de Punta Arenas a Mina Loreto | 0,762 | 9 |
| | | | 3,263 |

## EN CONSTRUCCION

| | Trocha mets. | Estension total | Construido kms. |
|---|---|---|---|
| De Arica a La Paz (Seccion Chilena). | 1,000 | 166 | 70 |
| Paloma a San Márcos (Estado) | 1,000 | 42 | 42 |
| Choapa a Salamanca (Estado) | 1,000 | 29 | 7 |
| Cabildo a Pedegua (Estado) | 1,000 | 16 | ... |
| Rayado a Papudo (Estado) | 1,000 | 24 | 21 |
| Quinquimo a Trapiche (Estado) | 1,000 | 15 | 1 |
| Malvilla a San Antonio (Estado) | 1,676 | 14 | 14 |
| San Bernardo al Volcan (Estado) | 1,000 | 73 | 14 |
| Rancagua al Teniente (Particular) | 0.600 | 70 | 41 |
| Cardonal a Pichilemu (Estado) | 1,676 | 28 | 4 |
| Curicó a Hualañé (Estado) | 1.676 | 37 | 8 |
| Linares a Colbun (Estado) | 1,000 | 33 | ... |
| Chillan a Pinto (Estado) | 0.600 | 35 | 12 |
| Collilelfu a Riñihue (Particular) | 1,000 | 40 | 29 |
| Osorno a Puerto Montt (Estado) | 1,676 | 126 | 18 |
| Ancud a Castro (Particular) | 0,600 | 90 | ... |
| San Márcos a Illapel (Estado) | 1,000 | 128 | ... |
| Choapa a Cabildo (Estado) | 1,000 | 126 | ... |
| Selva Oscura a Cura-Cautin (Estado) | 1,676 | 27 | ... |

## EN ESTUDIO

| | Trocha mets. | Estension total |
|---|---|---|
| Lagunas a Santa Fé (Estado) | 1,000 | 119 |
| Toco a Pampa Alta (Estado) | 1,000 | 113 |
| Cerrillos a Pueblo Hundido (Estado) | 1,000 | 450 |
| Copiapó a Vallenar (Estado) | 1,000 | 172 |

| | Trocha mtr. | Estension toial |
|---|---|---|
| Vallenar a Compañía (Estado)..... | 1,000 | 262 |
| Artificio a Chincolco (Estado)..... | 1,000 | 34 |
| Melipilla a Quilpué (Estado)..... | 1,000 | 95 |
| Melipilla a Las Cabras (Estado)..... | 1,000 | 80 |
| Rancagua a Doñihue (Estado)..... | 1,000 | 21 |
| Curicó a Los Queñes (Estado) ..... | 1,000 | 43 |
| San Clemente a Colorado (Estado)... | 1,000 | 20 |
| Quella a Coelemu (Estado)..... | 1,000 | 43 |
| Yumbel a Rio Claro (Estado)..... | 1,676 | 13 |
| Confluencia a Tomé i Penco (Estado) | 1,000 | 17 |
| Cauquenes a Chanco i Curanipe (Estado) ..... | 1,000 | 37 |
| Los Anjeles a Antuco (Estado)..... | 1,676 | 87 |
| Victoria a Traiguen (Estado)..... | 1,676 | 35 |
| Cajon a Llaima (Estado)..... | 1,676 | 50 |
| Loncoche a Villa Rica (Estado)..... | 1,000 | 43 |
| Union a Rio Bueno (Estado)..... | 1,676 | 12 |
| | | 1,746 |

En 1903 los ferrocarriles a vapor alcanzaban la estension siguiente:

| | Del estado | Particulares |
|---|---|---|
| Líneas en esplotacion..... | 2,140. k. 619 | 2,262. k. 715 |
| » en construccion..... | 394. » 592 | 107. » 467 |
| » en estudio definitivo..... | 502. » 872 | ..... ..... |
| » con estudio..... | 617. » 558 | ..... ..... |
| » por estudiar (con ante-proyecto)..... | 1,002. » 803 | 524. » 200 |
| » por estudiar (con reconocimiento)..... | 1,489. » 067 | 495. » 135 |

En varios pueblos de la República existen tambien líneas de tranvías, destinadas jeneralmente al servicio urbano de la poblacion. Las ciudades mas importantes que cuentan con este medio de locomocion son: Iquique, Antofagasta, Copiapó, Serena, Valparaiso, Viña del Mar, Limache, Quillota, San Felipe, Santiago, San Bernardo,

Buin, Rancagua, Rengo, Talca, Constitucion, San Javier, Cauquenes, San Cárlos, Chillan, Concepcion, Traiguen, Temuco i otras, formando todas un total de 270 kilómetros de estension.

## FERROCARRIL LONJITUDINAL

El Congreso ha autorizado al Ejecutivo para contratar la construccion del Ferrocarril Lonjitudinal.

Esta obra colosal vendrá a llenar una antigua aspiracion nacional que desde hace mas de 30 años era reclamada imperiosamente, no sólo por la seguridad interior i esterior de la República, sino porque se espera que llegue a ser mas tarde la palanca poderosa que dará impulso estraordinario al comercio, a la industria i sobre todo a la minería, que es la llamada a formar parte de la riqueza principal del pais.

La realizacion de esta empresa será, pues, por su magnitud e importancia positiva que reportará a la nacion, un timbre de gloria para los poderes públicos que la patrocinaron mirando sólo el bien del pais.

El recorrido proyectado será el siguiente:

| | Alturas sobre el mar | Distancias en kilómetros Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| *En construccion.*—De Puerto Montt a | 4 | 0 | 0 |
| Osorno | 24 | 126 | 126 |
| *En esplotacion.*—De Osorno a | 24 | 0 | 0 |
| Antilhue (Arranque á Valdivia) | 19 | 120 | 246 |
| *Continuacion.*—De Antilhue a | 19 | 0 | 0 |
| San Rosendo (arranque a Talcahuano) | 47 | 339 | 585 |
| *Continuacion.*—De San Rosendo a | 47 | 0 | 0 |
| Talca (Arranque a Constitucion) | 107 | 248 | 833 |
| *Continuacion.*—De Talca a | 107 | 0 | 0 |
| San Fernando (Arranque a Pichilemu) | 345 | 115 | 948 |
| *Continuacion.*—De San Fernando a | 345 | 0 | 0 |
| Santiago (Arranque a San Antonio) | 520 | 135 | 1,083 |
| *Continuacion.*—De Santiago a | 520 | 0 | 0 |
| Calera (Arranque a Valparaiso) | 210 | 118 | 1,201 |
| *Continuacion.*— De Calera a | 210 | 0 | 0 |
| Cabildo | 177 | 72 | 1,273 |
| *En construccion.*—De Cabildo a | 177 | 0 | 0 |
| Limáhuida | 283 | 111 | 1,384 |

| | Alturas sobre el mar | Distancias en kilómetros parcial | total |
|---|---|---|---|
| *En construccion.*—De Limáhuida a... | 283 | 0 | 0 |
| Choapa (Ramal a Vilos).... | 235 | 6 | 1,390 |
| *En esplotacion.*—De Choapa a..... | 235 | 0 | 0 |
| Illapel..... | 311 | 19 | 1,409 |
| *En construccion.*—De Illapel a..... | 311 | 0 | 0 |
| San Márcos..... | 550 | 128 | 1,537 |
| *En construccion.*—De San Márcos a.. | 550 | 0 | 0 |
| Paloma..... | 338 | 42 | 1,579 |
| *En esplotacion.*—De Paloma a..... | 338 | 0 | 0 |
| Puntilla (Ferrocarril a Ovalle i Tongoi) | 235 | 20 | 1,599 |
| *En esplotacion.*—De Puntilla a..... | 235 | 0 | 0 |
| Empalme (Arranque a Coquimbo).... | 14 | 91 | 1,690 |
| *En esplotacion.*—De Empalme a..... | 14 | 0 | 0 |
| Compañía (Ferrocarril a Rivadavia).. | 22 | 15 | 1,705 |
| *En estudio.*—De Compañía a..... | 22 | 0 | 0 |
| Vallenar..... | 47 | 262 | 1,967 |
| *En estudio.*—De Vallenar a..... | 47 | 0 | 0 |
| Copiapó..... | 370 | 172 | 2,139 |
| *En esplotacion.*—De Copiapó a..... | 370 | 0 | 0 |
| Chulo..... | 645 | 25 | 2,164 |
| *En construccion.*—De Chulo a..... | 645 | 0 | 0 |
| Inca de Oro..... | 1,787 | 88 | 2,252 |
| *En esplotacion.*—De Inca de Oro a... | 1,787 | 0 | 0 |
| Pueblo Hundido..... | 791 | 65 | 2,317 |
| *En estudio.*—De Pueblo Hundido a... | 791 | 0 | 0 |
| Aguas Blancas i..... | — | 287 | 2,604 |
| Pampa Central (Ramal particular a Antofagasta)..... | | 164 | 0<br>2,768 |
| *En esplotacion.*—De Pampa Central a Pampa Alta (Ramal particular a Oruro)..... | — | 0<br>12 | 0<br>2,780 |
| *En estudio.*—De Pampa Alta a..... | — | 0 | 0 |
| Toco..... | — | 113 | 2,893 |
| *En esplotacion* (particular).—De Toco a..... | — | 0 | 0 |
| Santa Fé..... | — | 23 | 2,016 |
| *En estudio.*—De Santa Fé (Ferrocarril de Tocopilla) a..... | — | 0 | 0 |
| Lagunas..... | — | 119 | 3,035 |

| | Alturas sobre el mar | Distancias en kilómetros parcial | total |
|---|---|---|---|
| *En esplotacion* (Particular).—De Lagunas (Ferrocarril de Iquique) a... | — | 0 | 6 |
| Zapiga (Ferrocarril de Pisagua)..... | — | 201 | 3,236 |
| Zapiga..... | — | 0 | 0 |
| Arica (Empal. F. F. C. a La Paz).... | — | 210 | 3,446 |
| *En esplotacion* (Particular).—De Arica a..... | — | 0 | 0 |
| Tacna..... | — | 63 | 2,509 |

# Red Central del Estado

## FERROCARRIL CENTRAL DEL ESTADO

Los Ferrocarriles de Chile se dividen en Empresas particulares i del Estado. Los primeros han sido construidos a medida que la actividad comercial o productiva han hecho ver de antemano asegurado el porvenir de la Empresa, i los segundos han ido construyéndose a medida que las necesidades del pais o la conveniencia pública lo han exijido, consiguiéndose de esta manera ir estendiendo las líneas una a una hasta alcanzar el actual desarrollo, que permite unir, por medio de esta preciosa conquista del hombre, a casi todos los centros poblados del territorio.

La mas importante de estas líneas es la Red Central del Estado que se estiende de norte a sur, tanto por su larga estension, cuanto por su intenso tráfico; actualmente tiene 1,143 kilómetros de línea-tronco i 915 kilómetros en los diversos ramales que se desprenden en direccion a la cordillera i a la costa.

La mayor parte de la línea es sencilla, pero en vista del crecido número de trenes que soporta ha sido necesario construir doble vía en todos aquellos puntos de mas movimiento. Esta importante medida está establecida en los siguientes trayectos:

| Trayectos | Años | Distancias kilométricas |
|---|---|---|
| De Valparaiso a Viña del Mar..... | 1888 | 5 |
| De Viña del Mar a Salto..... | 1891 | 4 |
| De Quilpué a Peña Blanca..... | 1908 | 9 |
| De Llai-Llai a Las Vegas..... | 1908 | 4 |

| | | |
|---|---|---|
| De Las Vegas a Ocoa | 1909 | 8 |
| De Santiago a San Bernardo | 1895 | 16 |
| De San Bernardo a Nos | 1896 | 5 |
| De Nos a Guindos | 1909 | 9 |
| De Guindos a Linderos | 1892 | 5 |
| De Linderos a Hospital | 1909 | 12 |
| De Concepcion a Arenal | 1909 | 13 |

Se continúa la construccion de la doble vía en las siguientes secciones de la Red Central del Estado:

| Trayectos | Distancias kilométricas |
|---|---|
| De Salto a Las Palmas | 10 |
| De Peña Blanca a Limache | 12 |
| De Hospital a San Francisco | 13 |
| De Buenuraqui a Gomero | 7 |
| De Gomero a Talcamávida | 8 |
| De Chiguayante a Concepcion | 10 |

Para su esplotacion está dividida la Red Central en las cuatro grandes Secciones siguientes:

## PRIMERA SECCION

Esta seccion es una de las mas importantes, tanto por su activo movimiento, como por las ciudades que comunica. Cuenta con valiosas i atrevidas obras de injeniería, que han sido ejecutadas para salvar lo escabroso i accidentado del terreno que recorre. Se observa de Valparaiso al sur un sucesivo aumento de nivel sobre el mar, e interrupciones montañosas que constituyen en su conjunto un relieve bastante complicado.

Lonjitud.—La lonjitud total de la vía férrea de la 1.ª Seccion, es de 305 kilómetros, distribuidos de la siguiente manera:

| Distancias | Parcial | Total |
|---|---|---|
| De Puerto a Santiago | 187 | 187 |
| De Calera a Cabildo | 72 | 259 |
| De Las Vegas a Los Andes | 46 | 305 |

Superficie.—La superficie de terreno que comprende la 1.ª Seccion es de m² 7.373,295, como se espresa a continuacion:

| Distancias | Faja férrea | Estaciones |
|---|---|---|
| De Puerto a Santiago..... | 3,374.785 | 1.220,574 |
| De Calera a Cabildo..... | 1.335,635 | 282,407 |
| De Las Vegas a Los Andes..... | 781,262 | 378,632 |

Estaciones.—Su radio de accion comprende las siguientes estaciones:

*Línea principal.*—Puerto, Bella-Vista, Baron, Portales, Recreo, Miramar, Viña del Mar, Chorrillos, El Salto, Las Palmas, Quilpué, Villa Alemana, Peña Blanca, Quereuque, Limache, San Pedro, Quillota, La Cruz, La Calera, Pachacama, Ocoa, Las Vegas, Llai-Llai, Los Loros, Las Chilcas, La Cumbre, Montenegro, Rungue, San Ramon, Tiltil, Polpaico, Batuco, Colina, Quilicura i Renca.

*Ramales.*—Artificio, Nogales, Melon, Collahue, Palos Quemados, Coligües, Catapilco, Rayado, Ligua, Injenio i Cabildo; Chagres, Lo Campo, San Roque, Panquehue, Palomar, San Felipe, Curimon i Los Andes.

## SEGUNDA SECCION

Se estiende en la parte mas poblada del valle, i ademas tiene la importancia de ser el asiento de la Administracion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado. Comprende tambien la capital de la República, que es la residencia del Gobierno, de los altos Poderes Públicos i la ciudad mas poblada del territorio, circunstancias que le dan a la Seccion un crecido movimiento de trenes de pasajeros i de mercaderías.

Lonjitud.—La lonjitud total de la vía férrea de la 2.ª Seccion, es de 637 kilómetros, distribuidos de la siguiente manera:

| Distancias | Parcial | Total |
|---|---|---|
| antiago a Talca..... | 250 | 250 |
| De Santiago-Alameda a Providencia..... | 11 | 261 |
| De Santiago-Yungai a Mercado..... | 3 | 264 |
| De Santiago a San Antonio (1)..... | 113 | 377 |
| De Pelequen a Las Cabras..... | 46 | 423 |
| De San Fernando a Pichilemu (2)..... | 104 | 527 |
| De Talca a San Clemente..... | 20 | 547 |
| De Talca a Constitucion ..... | 90 | 637 |

(1) Actualmente está sólo en esplotacion hasta el kilómetro 97.
(2) Actualmente está sólo en esplotacion hasta el kilómetro 91.

Superficie.—La superficie de terreno que comprende la 2.ª Seccion, es de m.ª 13.174,314, como se espresa a continuacion:

| Distancias | Faja férrea | Estaciones |
|---|---|---|
| De Santiago a Talca..... | 2.640,327 | 1.918,575 |
| De Alameda a Providencia..... | 103,250 | 115,400 |
| De Yungai a Mercado..... | 24,500 | 530,00 |
| De Santiago a Puangue..... | 1.386,000 | 573,400 |
| De Pelequen a Las Cabras..... | 649,939 | 464,796 |
| De San Fernando a Alcones..... | 1.330,855 | 462,072 |
| De Talca a San Clemente ..... | 369,620 | 151,440 |
| De Talca a Constitucion..... | 2.513,360 | 417,780 |

Estaciones.—Su radio de accion comprende las siguientes estaciones:

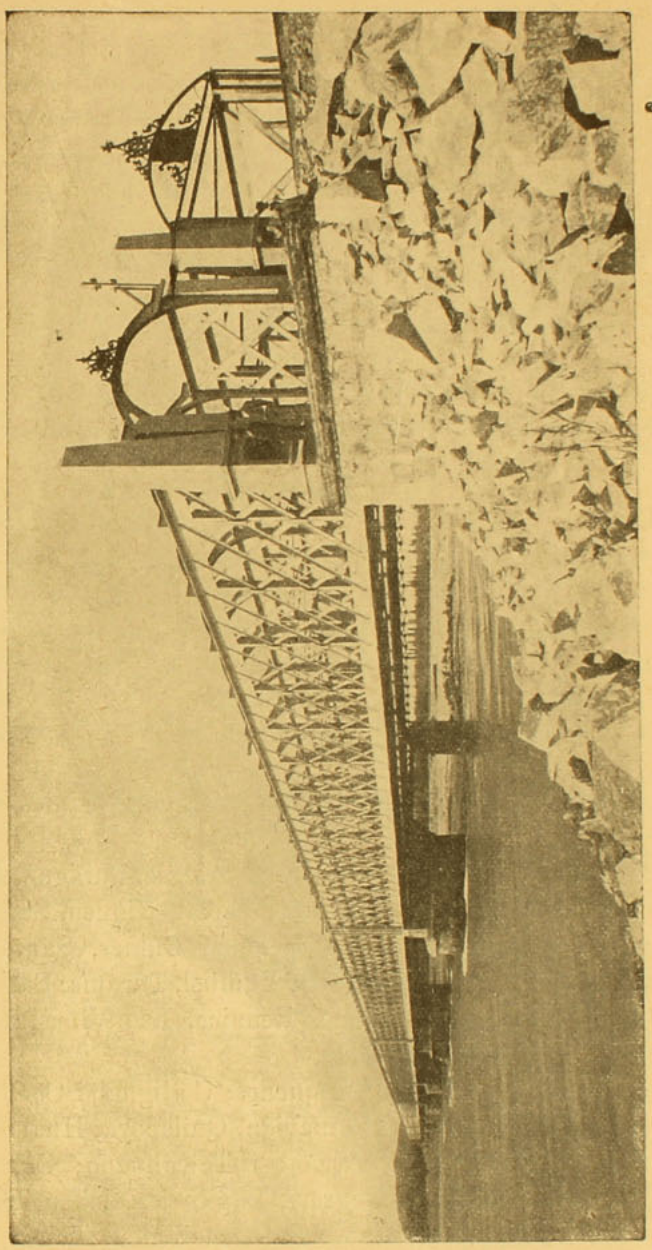
*Línea principal.*—Yungai, Mercado, Santiago-Alameda, Espejo, San Bernardo, Nos, Guindos, Buin, Linderos, Paine, Hospital, Angostura, San Francisco, Graneros, Rancagua, Gultro, Los Lirios, Requínoa, Rosario, Rengo, Pelequen, Polonia, San Fernando, Tinguiririca, Chimbarongo, Quinta, Teno, Triaca, Curicó, Lontué, Molina, Itahue, Camarico, San Rafael, Panguilemo i Talca.

*Ramales.*—San Diego, Santa Elena, Ñuñoa, Providencia i Cerrillos; Maipú, Marruecos, Malloco, Santa Ana, Talagante, El Monte, Chiñihue, El Marco, Melipilla, Esmeralda, Puangue, Leida, Malvilla, Llolleo i San Antonio; Malloa, Requegua, San Vicente, Peumo, Codao, La Rosa, Las Cabras, Manantiales, Placilla, Nancagua, Cunaco, Paniahue, Palmilla, Colchagua, Peralillo, Poblacion, Marchihue, Alcones i Cardonal; Mercedes, Aurora i San Clemente; Colin, Rauquen, Corinto, El Morro, Curtiduría, Tanguao, Pichaman, Huinganes, Maquegua, Banco de Arena i Constitucion.

## TERCERA SECCION

Comprende una de las partes mas pintorescas e importantes de Chile, tanto por la exuberancia magnífica de su vejetacion, la abundancia de sus rios i las riquezas inesploradas de sus bosques cubiertos de brillante pomposidad, como por las poblaciones que la ocupan. Cuenta con numerosas obras de arte, entre las cuales la mas atrevida i hermosa es el viaducto del Malleco, que descansa sobre jigantescos pilotes metálicos, que en su parte central dejan a los rieles a una altura de m. 96.60 del fondo de la quebrada.

Constitnye una de las Secciones mas estensas i de mayor movimiento de trenes de carga, con los variados cereales que produce su



Puente sobre el río Maule

gran rejion agrícola.

Para fijar mejor las ideas consignamos en seguida las características principales de esta Seccion i el detalle de sus numerosos ramales.

Lonjitud.—La lonjitud total de la vía férrea de la 3.ª Seccion es de 689 kilómetros, distribuidos de la siguiente manera:

| Distancias | Parcial | Total |
|---|---|---|
| De Talca a Victoria | 375 | 375 |
| „ Parral a Cauquenes | 50 | 425 |
| „ Rucapequen a Confluencia | 16 | 441 |
| „ San Rosendo a Talcahuano | 85 | 526 |
| „ Santa Fé a Los Anjeles | 20 | 546 |
| „ Coihue a Mulchen | 42 | 588 |
| „ Coihue a Nacimiento | 8 | 596 |
| „ Renaico a Traiguen | 93 | 689 |

Supercie.—La superficie de terreno que corresponde la tercera Seccion, es de m.² 17.510,206.00 como se espresa a continuacion.

| Distancia | Faja férrea | Estaciones |
|---|---|---|
| De Talca a Victoria | 8.495,482.00 | 1.857,827.50 |
| „ Parral a Cauquenes | 1.079,520.00 | 116,000:00 |
| „ San Rosendo a Talcahuano | 1.690,570.00 | 453,323.50 |
| „ Santa Fé a Los Anjeles | 516,232.00 | 80,900.00 |
| „ Coihue a Mulchen | 831,990.00 | 113,000.00 |
| „ Renaico a Traiguen | 1.884,470.00 | 389,892.00 |

Estaciones.—Su radio de accion comprende las siguientes estaciones:

*Línea principal*: Maule, San Javier, Villa Alegre, Putagan, Linares, Miraflores, Longaví, Membrillo, Copihue, Parral, Ñiquen, San Cárlos, Cocharcas, Chillan, Rio Chillan, Rucapequen, Búlnes, Santa Clara, Jeneral Cruz, Cabrero, Monte Aguila, Yumbel, Turquía, San Rosendo, Laja, Diuquin, Santa Fé, Coihue, Renaico, Las Viñas, Mininco, Lolenco, Collipulli, Pidima i Ercilla.

Ramales.—Unicavén, Quella i Cauquenes; Colliguai, i Confluencia; Malvoa, Buenuraqui, Gomero, Talcamávida, Quilacoya, Hualqui, Chiguayante, Concepcion, Perales, Arenal i Talcahuano; Candelaria, Arrayan i Los Anjeles; Coihue, Negrete, Lapito i Mulchen; Roblería, Malleco, Angol, Trinte, Sauces, Santa Rosa, Quilquen, Trigal i Traiguen.

## CUARTA SECCION

La Cuarta Seccion ocupa la zona maderera, con valles tambien adecuados al cultivo i a la ganadería. El clima es lluvioso, pero benigno; hai abundancia de rios, navegables muchos; exuberante vejetacion arbórea, i muchas industrias en la parte mas austral. Se producen tambien, aun cuando en mucho menor escala que en las otras zonas, excelente cereales, legumbres, hortalizas i frutas. Ademas hai algunos mantos de carbon de piedra aun no esplotado.

Lonjitud.—La lonjitud total de la vía férrea de la 4.ª Seccion es de 434 kilómetros, distribuidos de la manera siguiente:

| Distancias | Parcial | Total |
|---|---|---|
| De Victoria a Osorno..... | 329 | 329 |
| „ Púa a Selva Oscura..... | 20 | 349 |
| „ Temuco a Carahue..... | 56 | 405 |
| „ Antilhue a Valdivia..... | 29 | 434 |

Superficie.—La superficie de terreno que comprende la 4.ª Seccion, es de m. ² 13.134,095 como se espresa a continuacion:

| Distancias | Faja férrea | Estaciones |
|---|---|---|
| De Victoria a Osorno.... | 8.246,446 | 2.396,651 |
| „ Púa a Selva Oscura.. | 380,000 | 120,000 |
| „ Temuco a Carahue... | 1.120,000 | 259,120 |
| „ Antilhue a Valdivia. | 433,780 | 177,098 |

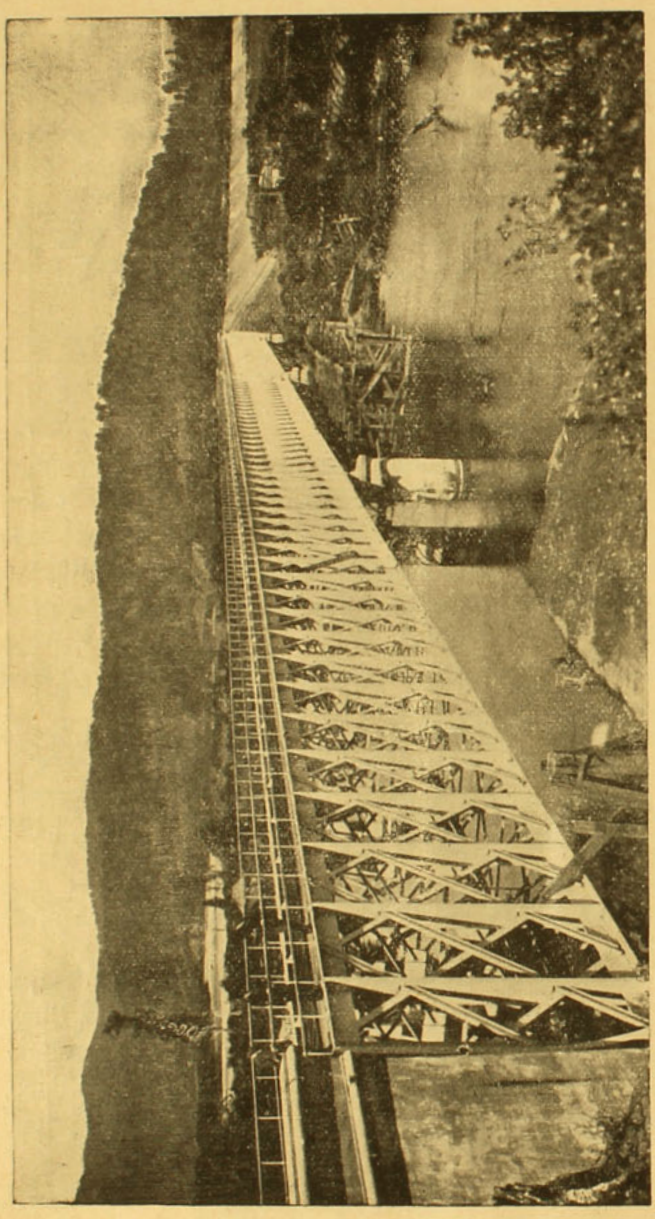
Estaciones.—Su radio de accion comprende las siguientes estaciones:

*Línea principal.*—Victoria, Púa, Perquenco, Quillen, Lautaro, Pillanlelbun, Cajon, Temuco, Padre Las Casas, Metrenco, Quepe, Freire, Pitrufquen, Gorbea, Quitratúe, Lastarria, Loncoche, La Paz, Lanco, Mailef, Mulpun, Antilhue, Purei, Collilelfu, Reumen, Paillaco, Pichi-Ropulli, Los Conales, Rapaco, La Union, Trumao, Caracol, Chacayal i Osorno.

*Ramales.*—Collinco i Selva Oscura; Labranza, Boroa, Nueva Imperial i Carahue; Huellelhue i Valdivia.

## ELEMENTOS DE SERVICIO

Los datos siguientes, que condensan los elementos principales con que cuenta para su esplotacion la Red Central, dan una rápida idea de su capacidad i de su poder de arrastre.



Puente sobre el rio Calle-Calle

Locomotoras.—1.ª Seccion, 168; 2.ª Seccion, 137; 3.ª Seccion 155; 4.ª Seccion, 54. Total: 514.

Equipo de pasajeros.—Entre coches salones, comedores, dormitorios, pagadores, vehículos de administracion, coches de pasajeros de diversas clases, mistos, de equipajes i mortuorios, existen 498 wagones.

Equipo de carga.—Entre diversos tipos, hai 6,054 carros, con capacidad para 106,598 toneladas.

Tráfico.—Los trenes que circulan durante las 24 horas, alcanzan a 344, entre convoyes de pasajeros i de carga, con un recorrido total de 38,700 kilómetros.

Es digno de observarse que este largo recorrido corresponde a nueve veces la lonjitud total del territorio de Chile.

Características de la vía.—El ancho de la trocha es de 5'-6" o sea 1 m. 676. Los rieles que se usan son de los siguientes tipos:

Normal reformado de 9 m. 15 de largo, con peso 39.6 k. por metro.

Riel Tabon, tipo A, de 9 m. 15 de largo, con peso de 43.9 k. por metro.

Riel con silla, de 12 m. de largo, con 38.6 k. por metro.

Las dimensiones de los durmientes de maderas son: m. 2.75 de largo, 0.25 de ancho i 0.15 de grueso. Estos durmientes se colocan a una distancia variable de m. 0.60 a m. 0.80 entre uno i otro, segun las vías.

Movilizacion de los trenes.—La movilizacion de los trenes se efectúa por medio del *Block Sistem Telegráfico*, que consiste en el cambio de fórmulas de *Vía Libre* que se trasmiten por telégrafo de estacion a estacion.

Puentes i túneles.—La Red Central es rica en obras de arte, segun el detalle que damos a continuacion de algunos puentes mayores de 100 metros de lonjitud i de los túneles principales:

BIBLIOTECA NACIONAL SECCION CHILENA CHILE

| PUENTES | UBICACION | | MATERIAL EMPLEADO | NÚMERO TRAMOS | LONJITUD METROS | Altura sobre el nivel del mar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMBRE | LÍNEA | K. | | | | |
| Talagante | R. S. Antonio | 34.30 | Metálico | 5 | 305.60 | 13.55 |
| Maipo (dos) | L. principal | 26.85 | Metálico | 11 | 362.85 | 20.00 |
| Angostura | L. „ | 47.80 | Metálico | 4 | 147.00 | 4.85 |
| Cachapoal | L. „ | 84.40 | Metálico | 9 | 250.00 | 7.21 |
| Antivero | L. „ | 132.90 | Metálico | 4 | 126.20 | 5.00 |
| Tinguiririca | | 136.75 | Metálico | 3 | 170.90 | 6.50 |
| Lircai | L. „ | 244.30 | Metálico | 8 | 145.00 | 5.60 |
| Maule | L. „ | 263.60 | Metálico | 8 | 440.40 | 9.50 |
| Achibueno | L. „ | 305.60 | Metálico | 8 | 367.82 | 9.00 |
| Longaví | L. „ | 320.95 | Metálico i Mampost. | 12 | 320.00 | 12.00 |
| Perquilauquen | L. „ | 352.65 | Metálico | 7 | 161.00 | 5.800 |
| Ñuble | L. „ | 390.15 | Metálico | 10 | 503.80 | 14.00 |
| Chillan | L. „ | 408.20 | Metálico | 4 | 112.80 | 8.00 |
| Rio Claro | L. „ | 485.25 | Metálico | 3 | 125.00 | 6.50 |
| Laja | L. „ | 449.10 | Metálico | 8 | 400.00 | 4.60 |
| Paillihue | L. „ | 536.15 | Metálico | 3 | 105.00 | 7.80 |
| Bio-Bio | L. „ | 536.80 | Metálico | 10 | 500.00 | 14.00 |
| Malleco | L. „ | 589.75 | Metálico | 5 | 347.50 | 102.00 |
| Colo | L. „ | 622.70 | Metálico | 23 | 335.70 | 24.00 |
| Traiguen | L. „ | 623.85 | Metálico | 27 | 391.65 | 27.00 |
| Quillen | L. „ | 652.50 | Metálico | 3 | 210.00 | 23.18 |
| Cautin | L. „ | 691.85 | Metálico | 10 | 422.80 | 5.15 |

| TÚNELES | UBICACION | | ANCHO | | ALTO | LARGO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMBRE | LÍNEA | K. | MÁXIM. | MÍNIM. | MET. | MET. |
| Paso Hondo | Principal | 14.50 | 4.68 | 4.20 | 4.50 | 93.00 |
| San Pedro | „ | 43.80 | 4.40 | 4.20 | 5.08 | 490.00 |
| Centinela | „ | 96.00 | 4.62 | 4.12 | 5.16 | 152.00 |
| Los Loros | „ | 100.80 | 4.68 | 4.20 | 4.50 | 91.00 |
| Los Maquis | „ | 101.60 | 4.68 | 4.20 | 4.50 | 93.50 |
| Palos Quemados | R. Calera | 21.40 | 4.00 | — | 4.50 | 1,046.00 |

Como datos interesantes damos en seguida la estadística sobre el desarrollo que ha venido esperimentando la Red Central desde 1884 a 1910. Su desenvolvimiento se manifiesta tanto en la prolongacion de sus vías como en su movimiento de trasportes.

LÍNEAS, ESTACIONES I TRENES

| AÑOS | Lonjitud total en esplot. | Lonjitud de las líneas teleg. | Número de estaciones | DOTACION DE TRENES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Pasajeros | Carga | Mistos | Total |
| 1884 | 948 | 1103 | 87 | 48 | 38 | 24 | 110 |
| 1885 | 945 | 1311 | 90 | 50 | 38 | 24 | 112 |
| 1886 | 949 | 1311 | 96 | 54 | 43 | 16 | 113 |
| 1887 | 1063 | 1666 | 100 | 54 | 43 | 16 | 113 |
| 1888 | 1063 | 1674 | 108 | 54 | 44 | 20 | 118 |
| 1889 | 1063 | 1932 | 119 | 58 | 56 | 18 | 132 |
| 1890 | 1101 | 2041 | 131 | 58 | 60 | 18 | 136 |
| 1891 | 1101 | 2041 | 125 | — | — | — | — |
| 1892 | 1101 | 2041 | 127 | 60 | 59 | 14 | 133 |
| 1893 | 1232 | 2174 | 140 | 74 | 68 | 18 | 160 |
| 1894 | 1232 | 2243 | 145 | 54 | 51 | 26 | 131 |
| 1895 | 1298 | 2269 | 172 | 57 | 68 | 13 | 138 |
| 1896 | 1389 | 2672 | 188 | 72 | 86 | 28 | 186 |
| 1897 | 1389 | 2687 | 188 | 82 | 86 | 24 | 192 |
| 1898 | 1489 | 2918 | 188 | 106 | 84 | 28 | 218 |
| 1899 | 1489 | 2916 | 220 | 110 | 94 | 34 | 238 |
| 1900 | 1489 | 2929 | 189 | 116 | 98 | 42 | 256 |
| 1901 | 1490 | 2989 | 190 | 108 | 98 | 40 | 246 |
| 1902 | 1573 | 3103 | 204 | 106 | 96 | 40 | 242 |
| 1903 | 1593 | 3269 | 209 | 97 | 99 | 36 | 232 |
| 1904 | 1604 | 3312 | 212 | 115 | 105 | 24 | 244 |
| 1905 | 1615 | 3119 | 218 | 116 | 53 | 117 | 288 |
| 1906 | 1899 | 4193 | 220 | 156 | 129 | 38 | 323 |
| 1907 | 1916 | 4213 | 310 | 132 | 136 | 36 | 304 |
| 1908 | 1977 | 4967 | 314 | 157 | 131 | 36 | 324 |
| 1909 | 2058 | 6296 | 247 | 159 | 135 | 50 | 324 |

EQUIPO RODANTE DE LA RED CENTRAL

| AÑOS | LOCOMOTORAS | | | COCHES | | | | CARROS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pasajeros | Carga | Total | 1.ª clase | 2.ª clase | 3.ª clase | Total | Equipajes | Carga | Total |
| 1884 | 25 | 98 | 120 | 89 | 30 | 16 | 135 | 47 | 2,222 | 2,269 |
| 1885 | 25 | 98 | 120 | 81 | 27 | 71 | 189 | 46 | 2,154 | 2,200 |
| 1886 | 46 | 78 | 124 | 86 | 42 | 80 | 208 | 47 | 2,154 | 2,447 |
| 1887 | 52 | 80 | 132 | 79 | 45 | 70 | 195 | 45 | 2,400 | 2,411 |
| 1888 | 54 | 82 | 137 | 80 | 39 | 76 | 195 | 47 | 2,366 | 2,253 |
| 1889 | 60 | 91 | 151 | 82 | 46 | 90 | 218 | 55 | 2,206 | 2,751 |
| 1890 | 63 | 125 | 188 | 87 | 64 | 86 | 237 | 58 | 2,696 | 3,497 |
| 1891 | 67 | 127 | 194 | 112 | 67 | 88 | 267 | 50 | 3,439 | 3,067 |
| 1892 | 74 | 122 | 196 | 96 | 64 | 77 | 237 | 57 | 3,017 | 3,327 |
| 1893 | 58 | 147 | 205 | 90 | 46 | 80 | 216 | 56 | 3,280 | 4,385 |
| 1894 | 61 | 156 | 217 | 88 | 37 | 79 | 204 | 76 | 4,329 | 4,020 |
| 1895 | 104 | 130 | 234 | 108 | 67 | 93 | 268 | 67 | 3,954 | 3,994 |
| 1896 | 104 | 154 | 260 | 105 | 61 | 93 | 259 | 54 | 3,927 | 4,127 |
| 1897 | 71 | 189 | 260 | 122 | 62 | 95 | 279 | 60 | 4,077 | 3,967 |
| 1898 | 74 | 186 | 260 | 127 | 67 | 105 | 299 | 33 | 3,902 | 4,056 |
| 1899 | 76 | 187 | 263 | 124 | 65 | 102 | 291 | 74 | 4,025 | 4,089 |
| 1900 | 76 | 190 | 266 | 119 | 66 | 110 | 295 | 68 | 4,015 | 4,058 |
| 1901 | 76 | 216 | 292 | 123 | 68 | 132 | 323 | 78 | 3,990 | 4,953 |
| 1902 | 74 | 209 | 283 | 111 | 52 | 127 | 290 | 66 | 4,875 | 4,656 |
| 1903 | 74 | 211 | 285 | 106 | 51 | 114 | 271 | 91 | 4,580 | 4,718 |
| 1904 | 69 | 210 | 279 | 100 | 47 | 110 | 257 | 90 | 4,627 | 4,774 |
| 1905 | 70 | 214 | 284 | 94 | 49 | 111 | 254 | 80 | 4,684 | 4,335 |
| 1906 | 88 | 219 | 307 | 110 | 46 | 116 | 272 | 86 | 4,509 | 4,595 |
| 1907 | 100 | 216 | 316 | 116 | 57 | 142 | 315 | 67 | 5,920 | 5,987 |
| 1908 | 101 | 233 | 334 | 165 | 52 | 129 | 346 | 90 | 6,102 | 6,192 |
| 1909 | 126 | 388 | 514 | 146 | 54 | 144 | 344 | 154 | 6,316 | 6,470 |

NÚMERO DE PASAJEROS I QUINTALAJE DE CARGA TRASPORTADO POR AÑO

| Años | PASAJES | | | | CARGA |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª clase | 2.ª clase | 3.ª clase | Total | Qtls. métricos |
| 1884 | 518,236 | 303,024 | 163,817 | 985,077 | 10.693,735 |
| 1885 | 566,472 | 342,589 | 1.769,435 | 2.678,496 | 10.861,310 |
| 1886 | 565,370 | 380,696 | 1.711,378 | 2.657,444 | 13.062,575 |
| 1887 | 525,769 | 368,857 | 1.563,684 | 2.458,310 | 13.401,992 |
| 1888 | 645,107 | 452,582 | 1.918,624 | 3.016,313 | 14.121,861 |
| 1889 | 696,573 | 535,451 | 2.126,853 | 3.358,867 | 15.879,698 |
| 1890 | 753,166 | 583,634 | 2.245,038 | 3.581,838 | 16.672,245 |
| 1891 | 611,095 | 499,787 | 1.729,867 | 2.840,749 | 15.269,025 |
| 1892 | 920,394 | 740,892 | 2.524,929 | 4.186,215 | 18.488,569 |
| 1893 | 948,477 | 726,691 | 3.037,734 | 4.677,902 | 19.595,958 |
| 1894 | 1.058,477 | 816,127 | 3.456,965 | 5.331,569 | 19.707,628 |
| 1895 | 1.034,418 | 785,474 | 3.467,970 | 5.287,863 | 21.421,401 |
| 1896 | 1.027,825 | 762,358 | 3.830,489 | 5.620,673 | 21.103,820 |
| 1897 | 986,695 | 766,463 | 3.929,754 | 5.686,912 | 19.767,254 |
| 1898 | 1.068,453 | 778,477 | 4.080,458 | 5.927,388 | 20.256,629 |
| 1899 | 1.130,374 | 799,765 | 4.369,199 | 6.299,338 | 21.320,740 |
| 1900 | 1.147,203 | 831,202 | 4.586,849 | 6.565,254 | 23,305,721 |
| 1901 | 1.112,811 | 863,159 | 4.868,296 | 6.844,266 | 24.277,331 |
| 1902 | 1.098,281 | 869,876 | 4.951,918 | 6.920,075 | 25.884,364 |
| 1903 | 1.110,292 | 912,599 | 5.231,079 | 7.253,970 | 26.061,064 |
| 1904 | 1.162,403 | 936,330 | 5.235,312 | 7.334,045 | 23.579,617 |
| 1905 | 1.314,549 | 1.142,595 | 5.838,438 | 8.295,582 | 26.683,003 |
| 1906 | 1.452,200 | 1.287,986 | 6.778,092 | 9,518,278 | 27.437,154 |
| 1907 | 1.582,230 | 1.538,562 | 7.841,205 | 10.961,997 | 34.778,220 |
| 1908 | 1.756,511 | 1.612,035 | 7.629,010 | 10.997,556 | 39.722,720 |
| 1909 | 1.628,384 | 1.511,966 | 7.008,354 | 10.148,704 | 39.724,660 |

# Líneas Telegráficas de Chile

SU HISTORIA I ESTENSION TOTAL

Grato es recordar que a Chile cabe el alto honor de haber sido el primero que en Sud-América gozó de la grandiosa concepcion de Morse. En efecto, el 21 de Junio de 1852 se inauguró entre Santiago i Valparaiso el primer telégrafo que se estableció en Chile, abriendo así nuevos horizontes al comercio, a la industria i a la vida intelectual de ámbos pueblos.

La concesion que el Gobierno del notable estadista señor don Manuel Montt hiciera al ciudadano norte-americano Mr. Weelwright para unir telegráficamente los principales pueblos de la República, desgraciadamente sólo se realizó en mui pequeña escala; pero ya en 1858 se contaba con el primer telégrafo fiscal que tuviera el pais: la línea de un solo alambre que unia a Santiago con Talca i pueblos intermedios.

Era, pues, éste el segundo paso que se daba en Chile en el sentido de salvar las distancias, pasando por alto dilatados valles i abismos profundos, para trasmitir el pensamiento con una velocidad sólo comparable a la de la luz.

Posteriormente, en 1864 i despues de inaugurado el Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso se estableció la primera línea telegráfica de doble vía, para el servicio de la Empresa de los Ferrocarriles i del público que reclamaba el desarrollo de esta brillante conquista del injenio humano sobre el tiempo i la distancia.

Las necesidades de la guerra a que fuimos provocados en 1866, contribuyeron en gran parte tambien a impulsar los trabajos de prolongacion de las líneas del Estado, de Talca a Concepcion i Constitucion, i de Calera a la Serena.

Al mismo tiempo que el Fisco llevaba a cabo por su cuenta estas dos importantes obras, una empresa particular unia por este medio de comunicacion a la Serena con el asiento minero de Chañarcillo, lugar que desde hacia años estaba relacionado con Caldera i Copiapó por medio de un alambre eléctrico que pertenecia a la Compañía del Ferrocarril.

Desde aquel entónces, al lado de cada vía férrea que ha cruzado en distintos sentidos nuestro territorio, se han tendido tambien dife-

rentes líneas telegráficas, formando actualmente este importante servicio una gran red, que da idea clara del progreso alcanzado últimamente con relacion a estos hilos del pensamiento.

Actualmente todo el territorio está surcado, no solamente por telégrafos terrestres, sino por numerosos hilos subterráneos i submarinos que están en relacion con todo el orbe. Estas líneas se hallan montadas jeneralmente con instalaciones Morse, es decir, en ellas se hace uso para las trasmisiones eléctricas de los signos convencionales que constituyen el sistema. Hai tambien aparatos impresores con caracteres comunes e instalaciones radiográficas, pero el empleo de éstas es aun limitado.

La red telegráfica i telefónica puede estimarse en 200,000 kilómetros.

El número de despachos espedidos viene aumentando en progresion creciente; idea de la actividad que pesa sobre algunas empresas, dan los datos estadísticos siguientes:

| EMPRESAS | Oficinas | Estension kilométrica de las líneas | Telegramas de 10 palabras |
|---|---|---|---|
| Telégrafo de los Ferrocarriles del Estado | 299 | 6,264 | 9.302,720 |
| Telégrafos del Estado | 537 | 27,801 | 4.541,900 |
| Telégrafo Comercial | 63 | 7,157 | |
| Telégrafo del Ferrocarril de Antofagasta | 67 | 4,935 | |
| The Chilí Telephone Co. | 120 (1) | 15,000 | |
| Telégrafo F. C. de Coquimbo | 24 | 560 | 66,422 |

(1) El dato se refiere al número de oficinas centrales.

# Jefes políticos de Chile Independiente

## Sus rasgos jenerales i su actuacion en la construccion de los Ferrocarriles

El 18 de Setiembre de 1810 estalló el movimiento revolucionario, que despues de una contienda armada que duró algun tiempo, dió por resultado la completa independencia de Chile.

El primer gobierno republicano que hubo fué una Junta compuesta del obispo don JOSE ANTONIO MARTINEZ ALDUNATE i de los señores FERNANDO MARQUEZ de la PLATA, JUAN MARTINEZ de ROZAS, IGNACIO de la CARRERA, FRANCISCO JAVIER de REINA, JUAN ENRIQUE ROSALES i MATEO de TORO ZAMBRANO, designado este último en el carácter de presidente.

Esta Junta tuvo pocos meses de existencia. Las vacilaciones que trajeron consigo la implantacion del nuevo réjimen, duraron algunos años, i en este estado de ajitacion e incertidumbre se sucedieron frecuentes gobiernos. Así, el 2 de Julio de 1811 se constituyó una nueva Junta, compuesta de tres miembros: don MARTIN CALVO ENCALADA, don FRANCISCO JAVIER del SOLAR i don GASPAR MARIN. A este gobierno le cupo dictar diversas leyes, entre las cuales debe mencionarse una que prohibió traer esclavos i declaró libres a los hijos de los esclavos que habia en el pais.

Al poco tiempo despues, el 10 de Setiembre de 1811, un movimiento revolucionario encabezado por el Jeneral don JOSE MIGUEL CARRERA, que hacia poco habia llegado de España, formó una nueva Junta, compuesta de don MARTIN CALVO ENCALADA, don GASPAR MARIN, don JUAN ENRIQUE ROSALES, don JUAN MACKENNA i don JUAN MARTINEZ de ROZAS, uno de los mas ilustres promotores de la revolucion.

El resultado de este movimiento no dejó satisfecho al Jeneral Carrera, porque las personas que se encargaron del Gobierno no le dieron la participacion a que tenia derecho. En Noviembre 16 de 1811 encabezó una segunda revolucion, i entónces ocupó el poder, en union del Jeneral don BERNARDO O'HIGGINS i de don GASPAR MARIN. Sin embargo, 16 dias despues, el 2 de Diciembre, se modificaba la composicion de este Gobierno entrando a formar parte, en lugar de

los dos últimos, don JOSE SANTIAGO PORTALES i don PEDRO del PRADO.

Esta administracion fué fructífera, pues Carrera desplegó todo su ardoroso entusiasmo en preparar al pueblo para la guerra estranjera que se presajiaba sobrevendria con España, aumentando el ejército i adquiriendo armas. Tambien mejoró la administracion de justicia, organizó el servicio de policía, fundó escuelas, imprimió rumbo a los negocios públicos i, finalmente, dió a conocer los grandiosos beneficios de la imprenta, haciendo publicar en Santiago el primer periódico nacional, que se tituló «La Aurora», el 13 de Febrero de 1812, a cargo del R. P. de la Buena Muerte, Frai Camilo Henríquez.

Todos los actos ejecutados por Carrera, lo indicaban como un gran carácter: era activo en el trabajo i mui severo en el mando.

Desgraciadamente, en la época a que nos referimos, la discordia dividia a los patriotas desde su emancipacion, i estas continuas disensiones se convertian frecuentemente en revoluciones armadas. En aquella fecha se habia establecido otra Junta de Gobierno en Concepcion, la cual no reconocia la autoridad de la de Santiago, i esto se hacia apénas se disolvia otra que se hallaba constituida en Valdivia.

En tales circunstancias, a fines de 1812, se tuvo conocimiento del desembarque de fuerzas realistas que venian del Perú a cargo del Jeneral Pareja.

Se habia perdido inútilmente un tiempo verdaderamente precioso: débiles i desunidos, debíamos resistir al enemigo estranjero que se presentaba en tales momentos.

En Abril 15 de 1813, se constituia una nueva Junta, compuesta de don AGUSTIN EYZAGUIRRE, don JOSE MIGUEL INFANTE i don JOSE IGNACIO CIENFUEGOS, para dejar al Jeneral Carrera en libertad de poderse dedicar a la organizacion de la defensa nacional.

Las hostilidades se iniciaron mui luego, librándose los principales encuentros al sur del rio Maule, en las inmediaciones de San Cárlos, en Chillan, a las orillas del Itata, Talca, en el Membrillar, i en muchos otros puntos, quedando siempre la situacion indecisa.

Por desgracia, en tan críticos momentos, los hermanos Carrera, por medio de un golpe de cuartel, se apoderaron de las fuerzas que existian en Santiago i se dirijieron al sur a batir al Jeneral O'Higgins. La batalla se libró en Maipo el 12 de Agosto de 1814, i habiendo sido los resultados favorables a Carrera, el 23 de Agosto de 1814, se nombraba una nueva Junta compuesta de don JOSE MIGUEL CARRERA, don JULIAN URIBE i don MANUEL MUÑOZ URZUA.

Pero, como en estas circunstancias se presentase el Jeneral don MARIANO OSORIO, que venia con una fuerte espedicion del Perú, fué necesario que ámbos Jenerales chilenos se reconciliaran para defenderse del enemigo estranjero.

La defensa se organizó en la ciudad de Rancagua, quedando convenido que el Jeneral O'Higgins se encerrase en la plaza de Rancagua con 1,900 hombres de su ejército.

En efecto, al clarear el dia 1.° de Octubre, los españoles atacaron a O'Higgins con 5,000 hombres, bien provistos de elementos de guerra, pero la resistencia fué tan formidable, que ya el Jeneral Osorio habia resuelto volverse al Perú. Desgraciadamente, en la noche se desertaron de las filas patriotas dos soldados que servian como espías realistas, i comunicaron al jefe enemigo que O'Higgins estaba escaso de víveres i municiones. Con estos datos se resolvió reanudar la pelea el dia siguiente, con órden de apoderarse de la ciudad a sangre i fuego.

Fué en estas circunstancias cuando O'Higgins arengó a los suyos, diciéndoles: «*O vivir con honor, o morir con gloria; el que sea valiente sígame*». Apénas se dejó oir esta lacónica arenga, se vió que los patriotas se precipitaron como una avalancha sobre las huestes enemigas, abriéndose paso mediante la punta de sus espadas i el empuje de sus caballos.

Pocos hombres han demostrado en la guerra el valor de los defensores de Rancagua.

Desgraciadamente, despues de este sitio tan glorioso como desgraciado para las armas chilenas, vino el restablecimiento del Gobierno colonial, entrando a gobernar de hecho el Brigadier don Mariano Osorio, el 5 de Octubre de 1814. Quedaban así esterilizados los esfuerzos empleados hasta entónces para destruir la dominacion estranjera, siguiéndose despues para los patriotas un prolongado martirio de crueles venganzas i persecuciones infinitas.

Al poco tiempo despues llegó a gobernar el Jeneral Marcó del Pont, un tanto mas cruel i arbitrario que Osorio; así es que, léjos de mejorar la situacion, se empeoró aun mas, entrando a dominar el despotismo mas absoluto: durante algunos años no hubo seguridad alguna para la vida i los intereses de los patriotas residentes en Chile.

Pero esta época de terror, de injusticias i de crueldades inauditas, léjos de intimidar el varonil empuje del chileno, sirvió mas bien para que se retemplara su espíritu i se decidiera a emprender las audaces i atrevidas empresas que le permitieran gozar mas tarde de los beneficios de la libertad. En efecto, los espléndidos triunfos alcanzados en

Chacabuco i Maipú en 1817 i 1818 por el ejército chileno-arjentino que se organizó allende Los Andes, bajo la direccion de los jenerales O'Higgins i San Martin, afianzaron definitivamente la independencia de la República. (1)

Al gobierno del Jeneralísimo don BERNARDO O'HIGGINS, que entró a rejir los destinos de Chile el 17 de Febrero de 1817, como Director Supremo, le cupo correjir en gran parte los errores económicos de la vieja administracion española, implantando el órden en las finanzas de la nacion.

Magna fué la labor de este benemérito de la patria, i aunque se le vió infatigable para el trabajo i que jamas procuró obtener ventajas personales, su permanencia en el gobierno se hizo insostenible i el 28 de Enero de 1823 abdicó el mando i lo entregó a una Junta compuesta de los señores AGUSTIN EYZAGUIRRE, JOSÉ MIGUEL INFANTE i FERNANDO ERRAZURIZ.

El acto mas noble de O'Higgins i el que señala un gran ejemplo a los gobernantes fué el de su abdicacion.

Sucedió a O'Higgins el Jeneral don RAMON FREIRE, a quien se nombró Director Supremo el 4 de Abril de 1823.

Freire ordenó se elijiese un Congreso, a fin de que formase la Constitucion por la cual se rejiria la República.

A esta corporacion se le debe la lei que declaró en 1823 la completa libertad de los esclavos que habia en Chile, con lo que se completó la obra del Congreso de 1811 que habia declarado solamente libres a los hijos de los esclavos.

En aquella fecha aun dominaban los españoles en el archipiélago de Chiloé a las órdenes del coronel Antonio Quintanilla.

El Jeneral Freire vió en esto un peligro, pues temia que fuera la base de futuras espediciones i, para conjurarlo, creyó conveniente llevar allí en persona un ejército, lo que hizo, embarcándose con rumbo al Sur en Enero de 1824. Quedó a cargo del Gobierno don FERNANDO ERRAZURIZ, el 2 de Febrero de 1824.

La campaña fué desgraciada; faltaron municiones, soldados i algunos otros elementos para conseguir el triunfo, por lo que Freire volvió a reasumir el cargo de Director Supremo el 13 de Julio de 1824.

Un año i meses despues, el 13 de Noviembre de 1825, se repitió

---

(1) Como se ve, hai motivo para que estos dos pueblos estén siempre unidos por franca cordialidad i cariñosa confraternidad, porque desde los albores de su existencia escribieron en comun una gloriosa pájina de su historia. La batalla de Chacabuco fué ganada el 12 de Febrero de 1817.

la espedicion i entónces se obtuvo un resultado satisfactorio, destruyendo por completo las fuerzas españolas.

Durante este tiempo quedó a cargo del Gobierno un Consejo Directivo, compuesto de don JOSÉ MIGUEL INFANTE, en el carácter de presidente, don JOAQUIN CAMPINO, don MANUEL JOSE GANDARILLAS i don JOSÉ MARIA NOVOA.

Despues de esta victoria se siguió una época de anarquía política entre los hombres dirijentes; los partidos se disputaban el mando, engolfándose en ajitadas discusiones que amenazaban constantemente envolver al pais en nuevas revoluciones.

En estas circunstancias, el Jeneral Freire renunció el mando, que habia reasumido el 3 de Marzo de 1826, i lo entregó el 8 de Julio del mismo año al Presidente provisorio, Vice-Almirante, don MANUEL BLANCO ENCALADA.

Habiéndose llamado a elecciones, fué nombrado Presidente de la República, el 10 de Setiembre del mismo año, el Vice-Presidente don AGUSTIN EYZAGUIRRE.

Mas, continuando el mismo período de ajitaciones políticas e ideas revolucionarias, el 26 de Enero de 1827 volvió a tomar el mando el Jeneral FREIRE en el carácter de Presidente provisorio, para renunciarlo tres meses despues i entregarlo al Vice-Presidente don FRANCISCO ANTONIO PINTO, el 7 de Mayo de 1827.

Este gobierno fué notable por el espíritu de conciliacion que inspiró siempre sus actos. Fundó escuelas i colejios; mejoró considerablemente la Administracion i dió impulso al comercio.

En esta época llegó a Chile el eminente sabio venezolano don Andres Bello, a quien en gran parte se debe el progreso intelectual del pais.

A pesar de que el Jeneral Pinto fué un Presidente verdaderamente justo i mui respetuoso de la Constitucion, su Administracion fué perturbada con la revolucion que se le hizo a fines de 1829 encabezada por el Jeneral don Joaquin Prieto, por lo que tuvo que entregar el mando a don FRANCISCO RAMON VICUÑA el 14 de Julio del indicado año.

Despues lo ocupó nuevamente el Jeneral Pinto para entregarlo por segunda vez, once dias despues, al mismo señor VICUÑA.

Al triunfar con sus tropas el Jeneral Prieto, el 16 de Diciembre de 1829, se formó una Junta Gubernativa provisoria, compuesta de don JOSÉ TOMAS OVALLE, don ISIDORO ERRÁZURIZ i don JOSÉ MARIA DE GUZMAN.

Poco mas tarde se nombró Presidente a don FRANCISCO RUIZ

TAGLE, el 18 de Febrero de 1830, pero habiéndolo renunciado pasó a ocupar este alto puesto provisoriamente el 31 de Marzo de 1830, en el carácter de Vice-Presidente, don JOSÉ TOMAS OVALLE.

La autoridad de Ovalle fué desconocida por el Jeneral Freire, quien organizando un ejército presentó batalla a las tropas del Gobierno en las orillas del rio Lircai, pero con resultado adverso.

En reemplazo de Ovalle fué designado Presidente el Jeneral don JOAQUIN PRIETO, el 18 de Setiembre de 1831.

A este gobierno cabe el alto honor de haber sancionado la lei de 1833 que dió Constitucion política al pais, poniendo así término a las vacilaciones propias de un Estado que entraba a la vida independiente.

Desde entónces quedó constituida una autoridad fuerte i desapareció la anarquía política que existia desde hacia tiempo.

El señor Prieto fué reelejido el 18 de Setiembre de 1836.

Este gobierno organizó la hacienda pública i convirtió al puerto de Valparaiso en emporio comercial del Pacífico.

Dificultades que surjieron con la Confederacion Perú-Boliviana determinaron al Gobierno chileno a mandar una espedicion a combatirla. El inspirador principal de esta medida fué el Ministro Portales, quien se trasladó a Quillota a organizar el ejército espedicionario.

Fatalmente el 3 de Junio de 1837 estalló un motin de cuartel en dicha ciudad, i se tomó preso al Ministro don Diego Portales en los momentos en que revistaba las tropas.

Portales fué conducido preso a Valparaiso i fusilado el dia 6 del mismo mes en la Cabritería.

A pesar de estos serios contratiempos la espedicion se llevó a cabo en dos ocasiones: en 1837 a cargo del Almirante Blanco Encalada i en 1838 a cargo del Jeneral don Manuel Búlnes. En esta última espedicion la suerte coronó el esfuerzo de los chilenos.

La victoria obtenida por el Jeneral don MANUEL BÚLNES en el Perú le dió gran notoriedad, por lo que el pueblo agradecido lo nombró Presidente de la República, el 18 de Setiembre de 1841, en recompensa de sus servicios.

En esta época se fundó la Universidad de Chile a cargo de don Andres Bello, se estableció la Escuela Normal de Preceptores bajo la direccion de don Domingo Faustino Sarmiento; se creó la Escuela Naval de Valparaiso i la Escuela de Artes i Oficios de Santiago. Se estableció tambien la navegacion a vapor en las costas de Chile bajo la iniciativa de don Guillermo Weelwright i, finalmente, el 4 de Julio de 1851 se inauguró el ferrocarril de Caldera a Copiapó, cuya construccion se habia autorizado por lei de 20 de Noviembre de 1849.

Despues de una Administracion brillante i libre de revoluciones i guerras estranjeras, a los diez años se entregó el mando a don MANUEL MONTT, quien desempeñaba la cartera de Ministro del Interior, el 18 de Setiembre de 1851.

El gobierno que se siguió fué de órden, mediante lo cual sofocó dos formidables revoluciones: una el 8 de Diciembre de 1851, en Loncomilla, cerca de Talca, i la otra el 1.° de Enero de 1859, que estalló en las provincias de Atacama, Aconcagua, Talca i Concepcion.

En la Administracion Montt se realizaron grandes obras. Entre éstas se encuentra la mas atrevida e importante de aquella época: el ferrocarril de Valparaiso a Santiago, cuyos trabajos inaugurados el 1.° de Octubre de 1852, se prosiguieron con vigoroso impulso.

De esta manera se obtenia que el 16 de Setiembre de 1855 se llegase a El Salto.

El 16 de Octubre de 1855, a Quilpué.

El 24 de Diciembre de 1856, a Limache.

El 15 de Junio de 1857, a Quillota.

El 1.° de Febrero de 1861, a Calera.

De Santiago al sur se imprimió la misma actividad. El 16 de Setiembre de 1857 se entregó al servicio la línea de Santiago a San Bernardo.

El 22 de Abril de 1858, se llegó al rio Maipo.

El 30 de Setiembre de 1859, a Angostura.

El 25 de Diciembre de 1859, a Rancagua.

El 17 de Setiembre de 1861, a Requínoa.

Se tendieron asimismo nuevas líneas telegráficas para comunicar la parte central de la República, se fundaron las progresistas colonias de Valdivia i Llanquihue con familias alemanas i se instalaron los primeros Bancos.

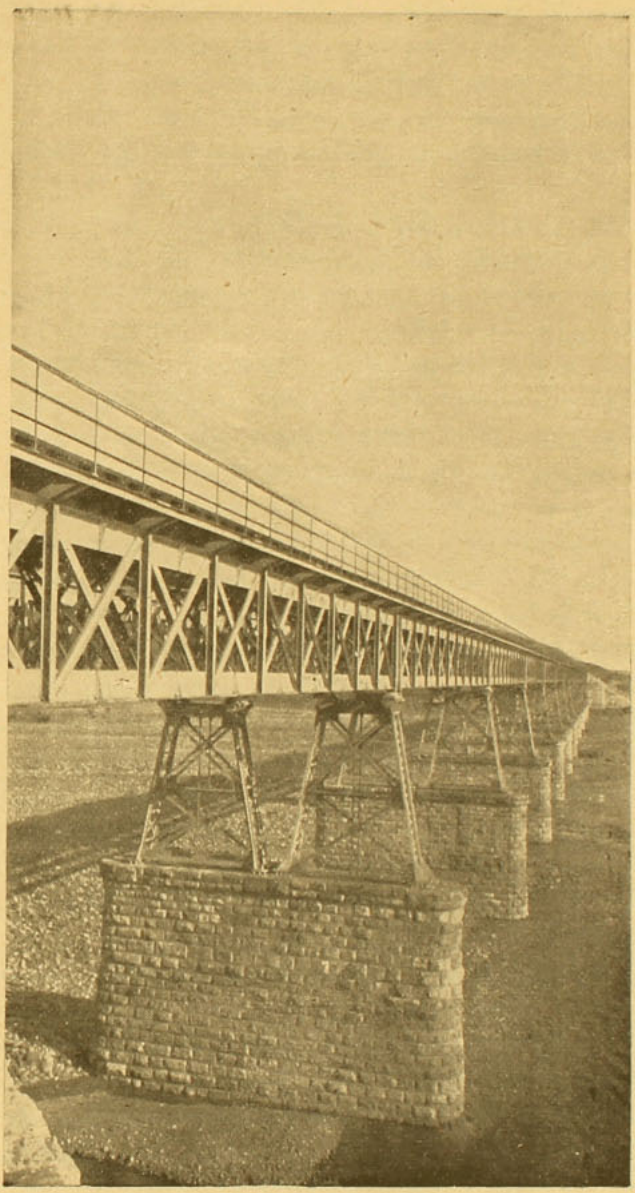
Terminados los diez años por los cuales fué elejido sucesivamente en dos períodos el presidente Montt, el 18 de Setiembre de 1861, entregó el mando a don JOSÉ JOAQUIN PÉREZ.

Esta administracion fué de conciliacion. Alejado de la política, como habia permanecido, le fué fácil proceder con magnanimidad i suavizar la situacion, hermanando la libertad con el órden.

Levantó el destierro a que habian sido sometidos algunos revolucionarios de la administracion anterior, cuyo acto de clemencia fué mui bien recibido.

Por desgracia, en este gobierno una terrible catástrofe aflijió a la República. El 8 de Diciembre de 1863 se produjo el incendio que

redujo a cenizas el templo de la Compañía, en que perecieron mas de dos mil almas de lo mas selecto de Santiago.



Puentes sobre el rio Maipo—1910.

El 31 de Marzo de 1866 surjió un grave conflicto con España, con motivo de haber mandado está nacion bombardear el puerto de

Valparaiso, en aquél entónces completamente indefenso, sin que mediara de parte de Chile provocacion alguna.

Despues de este conflicto el pais recobró su tranquilidad i siguió en el camino del progreso.

Los Ferrocarriles alcanzaron los siguientes avances:

El 8 de Noviembre de 1862, hasta Llaillai.

El 3 de Noviembre de 1862, hasta San Fernando.

El 15 de Setiembre de 1863 se efectuó la union entre Valparaiso i Santiago.

El 30 de Abril de 1862, hasta Pelequen.

El 25 de Diciembre de 1868, hasta Curicó.

El 25 de Julio de 1871, se entregó al servicio público el ramal de Los Andes.

El 18 de Setiembre de 1871, entró a rejir los destinos de Chile el benemérito ciudadano don FEDERICO ERRÁZURIZ ZAÑARTU, cuya administracion fué tan feliz i sabia como la anterior.

En esta época se realizaron grandes obras de utilidad pública: entre éstas se encuentra la construccion de los nuevos Almacenes Fiscales de Valparaiso i el Palacio del Congreso; se ordenó la construccion de los dos blindados *Almirante Blanco Encalada* i *Almirante Cochrane* i de la cañonera *Magallanes*.

La construccion de los ferrocarriles alcanzó tambien un impulso sobresaliente.

El 25 de Julio de 1871 se inauguró el servicio hasta San Felipe i tres meses mas tarde, el 12 de Febrero de 1874, aniversario de la batalla de Chacabuco, la esplotacion de esta línea se hacia hasta Los Andes.

El 24 de Diciembre de 1876 se estendió la vía, en Valparaiso, hasta El Puerto; se construyeron los actuales malecones i se ganó una considerable estension de terreno sobre el mar.

El 1.° de Octubre de 1872, se terminó el ramal de Centinela a Palmilla.

El 10 de Junio de 1872, entre Chillan i Talcahuano, cuyos trabajos habian sido iniciados en la administracion Peréz.

El 25 de Mayo de 1873 se inauguraron los trabajos del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Rosendo a Los Anjeles i Angol, con una estension total de 296 kilómetros.

El sucesor del presidente Errázuriz fué don ANÍBAL PINTO, quien se hizo cargo el 18 de Setiembre de 1876.

En 1879 se encontraba Chile entregado completamente a las tranquilas tareas del trabajo, cuando Bolivia aliado con el Perú lo

arrastraron á una guerra por demas injusta. Afortunadamente la victoria coronó los patrióticos esfuerzos de los hijos de Chile cuyos actos heroicos llenaron las pájinas de su gloriosa historia. Los nombres de Arturo Prat, Ignacio Serrano, Cárlos Condell, Manuel Joaquin Orella, Eleuterio Ramírez, etc., etc., quedaron grabados perpetuamente en el corazon de todos los chilenos.

El 1.° de Enero de 1878 se entregó al Ferrocarril del sur para su esplotacion, la seccion comprendida entre Talca, Talcahuano, Los Anjeles i Angol.

Don DOMINGO SANTA MARÍA se hizo cargo de la Presidencia el 18 de Setiembre de 1881 i terminó su período el 18 de Setiembre de 1886.

A esta administracion le cupo el honor de poner término a la guerra en que Chile se hallaba empeñado, celebrando los tratados de paz i amistad pactados en 1883 i 1884.

En esta misma fecha se autorizó la construccion del ferrocarril de Renaico a Victoria, mediante un contrato celebrado con los señores Mayer e Hillman.

Al señor Santa María se deben tambien las leyes de Matrimonio i de Rejistro Civil.

Elejido Presidente de la República don JOSÉ MANUEL BALMACEDA, se hizo cargo el 18 de Setiembre de 1886; pero desgraciadamente este mandatario no alcanzó a terminar su gobierno.

Producidos algunos desacuerdos entre los poderes Ejecutivo i Lejislativo, se apeló a las armas por ámbos partidos en defensa de la legalidad de los principios constitucionales que se sustentaban. La suerte fué adversa a Balmaceda i cayó su autoridad con las victorias obtenidas por los constitucionales en Concon i Placilla el 21 i 28 de Agosto de 1891.

Cubramos este período con el manto del olvido i no avancemos juicios que corresponden a la historia. Dejaremos constancia solamente de que durante este gobierno i ántes de la revolucion, la agricultura habia hecho progresos considerables, la minería tomaba un inmenso desarrollo i en todo el pais habia abundancia de trabajo con el estraordinario resurjimiento que habian alcanzado todos los negocios.

Enriquecido Chile con el esfuerzo de sus hijos en los campos de batalla del norte, quiso Balmaceda inmortalizar su nombre i dejar un rastro luminoso de su paso por el gobierno, invirtiendo los caudales de la Nacion en todo aquello que pudiera contribuir a su mayor engrandecimiento.

Se construyeron escuelas palacios en la mayor parte de las ciudades o pueblos del territorio por valor de cerca de $ 10.000,000; se mandó construir el blindado *Capitan Prat*, los cruceros *Presidente Pinto* i *Presidente Errázuriz*, los torpederos *Almirante Condell* i *Almirante Lynch*; se atendió la defensa de los puertos de Valparaiso i Talcahuano, iniciándose los trabajos encaminados a la construccion de los Diques de carena de este último; se abrieron caminos carreteros en todas direcciones i se terminaron varios de los ferrocarriles que se habia ordenado construir por valor de mas de $ 30.000,000, i, por último, se llevó a cabo la canalizacion del Mapocho en Santiago.

El 6 de Enero de 1888 se entregó a la esplotacion provisoria, el ramal de Palmilla a Alcones.

El 1.° de Febrero de 1888 se entregó al servicio la línea de Roblería a Collipulli.

El 13 de Febrero de 1888, de Angol a Quilquen.

Por lei de 20 de Enero de 1888 se ordenó la construccion del ferrocarril de Valdivia a Osorno i el 19 de Noviembre de 1889 se entregó a la esplotacion.

El 15 de Enero de 1889, de Quilquen a Traiguen. En este mismo año, el 21 de Enero, la línea de Chañaral inauguró tambien sus servicios.

El 6 de Enero de 1889 se entregó al tráfico el ramal de Pelequen a Peumo, de 28 kilómetros.

El 19 de Enero de 1889 empezó a esplotarse provisionalmente el el ferrocarril de Calera a Cabildo.

En 1890 fué construida i dada al tráfico la línea de Tocopilla al Toco.

I el 29 de Noviembre del mismo año, la de Huasco a Vallenar, aun cuando se inauguraron oficialmente el 25 de Diciembre de 1892.

Derrocado el Presidente Balmaceda el 28 de Agosto de 1891, entró a gobernar de hecho la Junta de Gobierno que se habia formado en el norte compuesta del capitan de navío don JORJE MONTT, que presidia, i de los señores WALDO SILVA i RAMON BARROS LUCO, en representacion del Congreso.

A los cuatro meses despues, el 26 de Diciembre de 1891, fué elevado a la primera majistratura de la nacion el almirante Montt, por ser el hombre que en esos momentos escepcionalmente delicados ofrecia mejores garantías de respeto al derecho del libre i honrado criterio político. Su administracion fué digna bajo todo concepto; supo armonizar el parlamentarismo, que entónces comenzaba exajerado, con las prerrogativas del Ejecutivo. Se mantuvo fuera de las luchas par-

tidaristas, para quedar en libertad de trabajar por el bien del pais, i entregó el mando a su sucesor dejando casi curadas las heridas que causara la revolucion.

Se realizaron tambien algunos trabajos ferroviarios.

El 8 de Octubre de 1891 se inauguró el servicio de la línea particular de Pirque, de Santiago a Bella-Vista; en 1892 llegaron los trenes hasta San Cárlos i en 1893 quedaron terminados los trabajos hasta Puente Alto.

Tambien el 1.° de Mayo de 1894 se inauguró el ramal de Cauquenes, entregándolo al servicio de Parral a Quella, i por decreto supremo de 18 de Mayo de 1895 se entregó a la esplotacion hasta su término.

El 1.° de Enero de 1893 quedó comunicado Coihue con Malven (k. 20) i el 27 de Abril de 1895 se llegó a Mulchen.

El 1.° de Enero de 1893 se inauguró, en avance, la línea central hasta Temuco i la parte de Pichi-Ropulli a Osorno el 21 de Diciembre de 1895.

El 1.° de Mayo de 1896 se entregó al servicio el ramal de Parral a Cauquenes i el 1.° de Julio del mismo año el de Coihue a Mulchen.

El sucesor del señor Montt fué don FEDERICO ERRÁZURIZ ECHÁURREN, quien asumió el mando el 18 de Setiembre de 1896.

A esta Administracion cupo la gloria de iniciar la resolucion de nuestra añeja cuestion de límites con la República Arjentina. Inspirado en patrióticos anhelos, con la vision del grandioso porvenir que ámbas naciones alcanzarian, supo acallar la vocinglería patriotera que hubiera arrastrado al pais a una guerra fratricida, incierta i estéril en sus resultados, que nada hubiera resuelto, sino aplazado; suprimió con mano firme los obstáculos que entrababan el arreglo, i por fin, en la memorable conferencia de Magallanes, personalmente echó las bases preliminares para solucionar el conflicto.

Desgraciadamente la permanencia en el mando de este ciudadano fué interrumpida en dos ocasiones: de 11 de Junio a 8 de Octubre de 1900, por grave enfermedad que le sobrevino, en que fué reemplazado por el Ministro del Interior, don ELÍAS FERNANDEZ ALBANO, en su carácter de vice-Presidente, i desde el 18 de Julio de 1901, en que falleció, hasta la entrega del alto puesto al sucesor, el 18 de Setiembre del mismo año, por el señor ANÍBAL ZAÑARTU.

Durante esta Administracion se entregó a la esplotacion de los Ferrocarriles del Estado, el 1.° de Noviembre de 1898, la seccion comprendida entre Temuco i Pitrufquen.

Despues de la triste emerjencia ocurrida, la voluntad popular

llevó a la primera majistratura, el 18 de Setiembre de 1901, al ciudadano don JERMAN RIESCO.

A este gobierno le cupo la suerte de recojer los frutos de las simientes de confraternidad sembradas en bien de la tranquilidad nacional, sellando en 1902 los tratados que dejara el Gobierno anterior, encaminados a asegurar para siempre la amistad chileno-arjentina; reforzó tambien la escuadra, fortificó las costas i completó la defensa nacional, comprando cañones i otros elementos destinados a organizar, en caso necesario, un poderoso ejército.

El 15 de Noviembre de 1902, se entregó a la esplotacion de la Red Central el Ferrocarril de Talca a Constitucion.

El 1.° de Enero de 1903, se inauguró el Ferrocarril de Talca a San Clemente.

Talvez hubiera hecho mas, pero desgraciadamente fué en este período cuando se dejó sentir en forma mas sensible la carencia de estabilidad de los ministros de Estado, debido a la falta de organizacion i disciplina de los partidos. Este mal se fué acentuando cada dia mas, hasta que se creyó preciso elejir un hombre que encarnara la reaccion enérjica de un sistema que estaba haciéndose funesto. Presentado bajo este principio el sucesor del señor Riesco, fué elejido el ciudadano don PEDRO MONTT MONTT.

A la Administracion Montt se le deberá en gran parte que el Ferrocarril Lonjitudinal proyectado llegue a convertirse en realidad, obra que por sí sola puede dar gloria i renombre a la Administracion que la impulsó mirando solamente el bien del pais. Tambien se le deberá a su carácter reformador i patriótico la reconstruccion de Valparaiso i la construccion de las obras marítimas que conviertan a ese puerto en el primero por su seguridad, como ya lo es por su comercio en las costas del Pacífico.

Se espera, i con mucha razon, que el hijo habiendo heredado del padre las grandes virtudes cívicas que lo hacian un gran carácter i un gran hombre de Estado, logre conducir al pais hasta el término de su período por la senda de la felicidad i del progreso, despues del desastre esperimentado por el terremoto que destruyó a Valparaiso i otras ciudades, el 16 de Agosto de 1906.

En cuanto a construccion de líneas férreas, se pueden anotar las siguientes:

El 28 de Marzo de 1906, se entregó a la esplotacion provisoria la seccion de Pitrufquen a Antilhue, quedando así unida la Red Central con el Ferrocarril de Valdivia, i el 11 de Marzo del siguiente año pasó a formar parte de la Administracion de la Red Central.

El 15 de Diciembre de 1907, se entregó al tráfico provisorio la seccion comprendida entre Melipilla i Puangue, i desde el 20 de Mayo de 1908 pasó a esplotarse definitivamente por los Ferrocarriles del Estado.

El 13 de Noviembre de 1908 se entregó a la esplotacion, de Imperial a Carahue.

El 12 de Enero de 1909 fué entregado a la esplotacion, el ramal de Púa a Selva Oscura.

El 17 de Enero del mismo año se inauguró el ferrocarril hasta Malvilla i el 10 de Mayo se entregó definitivamente a los Ferrocarriles del Estado.

El 22 de Mayo de 1909 la Direccion de Obras Públicas hizo entrega del ramal de Coihue a Nacimiento.

El 18 de Febrero de 1910 se inauguró el servicio, en el Ferrocarril de San Bernardo al Volcan, de Puente Alto al Canelo, en una estension de 13 kilómetros.

Finalmente, con la inauguracion del túnel Caracoles, el 5 de Abril de 1910, quedaron unidas por medio del riel civilizador las Repúblicas de Chile i Arjentina, entregándose al servicio un mes despues, en toda su estension el Ferrocarril Trasandino por Uspallata.

---

Mui grato es encontrar en la Historia de Chile solamente figuras de grandes ciudadanos i no de caudillos ensoberbecidos por el poder, que hayan querido subordinar los grandes intereses del pais a sus ambiciones personales.

Gracias a estas grandes virtudes podemos hoi gozar de una notable prosperidad: hai abundante i bien remunerado trabajo para el pueblo, la agricultura i la ganadería han alcanzado considerable desarrollo, las industrias estractivas i manufactureras comienzan a adquirir gran vuelo al amparo de tarifas proteccionistas, i la minería sólo espera tener vías fáciles de comunicacion i abaratamientos en los fletes para llegar a ser el emporio de la riqueza nacional.

Tenemos, hoi como ayer, un gobierno sólido, austero i honrado, mediante el cual el pais prosperará material i moralmente a la sombra de las instituciones democráticas que lo rijen.

Han contribuido poderosamente a este resultado, la homojeneidad de la poblacion de Chile, el carácter severo i concienzudo de sus estadistas i la discrecion i mesura de los partidos que se han disputado la preponderancia en el Gobierno de la República.

La naturaleza, por otra parte, ha sido bien pródiga con nosotros i justo es reconocer, aun cuando se nos pueda tachar de parcialidad,

que su situacion jeográfica, el relieve i feracidad de su suelo, la bondad de su clima, junto con la mezcla de aboríjenes i colonizadores, han producido el verdadero tipo del chileno: intelijente, sano, robusto, activo, aventurero i, sobre todo, patriota por excelencia.

En cuanto a su compañera, nos concretaremos solamente a reproducir parte de un artículo publicado por una distinguida escritora española en que dibuja con maestría la silueta de las mujeres de los paises Sud-Americanos. «La chilena, dice, es buena administradora; adviértese en todas sus negociaciones el cálculo, la economía. Cultiva las ciencias i las artes i hasta ejerce la medicina».

Mujer de sociedad, es amena en su trato, fiel esposa i tierna madre. Tipo hermosísimo español, fascina cuando baila la cueca ajitando en sus manos el blanco pañuelo de encajes.

Es relijiosa sin mojigatería, alegre, decidora, animada; encántale el movimiento de la vida social i los viajes».

## PROVINCIA DE TACNA

(Creada por Lei de 31 de Octubre de 1884)

Tacna pasó a formar parte, condicionalmente, del territorio de Chile en virtud del tratado de paz i amistad celebrado con el Perú el 20 de Octubre de 1883 (1). Limita al N. con el Perú, al E. con Bolivia, al S. con la provincia de Tarapacá i al O. con el Mar Pacífico.

Estension.—23,958 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—28,748 habitantes.

Departamentos.—Tacna al N. i Arica al S.

Puertos.—Arica, puerto mayor.

Ciudades.—Tacna, capital de la provincia, con 9,176 habitantes i Arica con 4,886 habitantes. Ambas ciudades están separadas una de otra por 63 kilómetros i unidas por varias líneas telegráficas i telefónicas.

La provincia de Tacna debe su mayor importancia al comercio que mantiene con Bolivia, por ser uno de los principales puntos de acceso que tiene dicha República para la internacion i esternacion de sus mercaderías i productos.

Rios.—El Sama, límite norte de la provincia i de la República; i el Tacna que riega el valle.

Ferrocarriles.—Existe un ferrocarril particular en esplotacion

(1) El tratado de paz celebrado con el Perú el 20 de Octubre de 1883, ha dejado a Chile en posesion temporal de los territorios de Tacna i Arica.

que comunica de Tacna a Arica, el cual fué inaugurado en Enero de 1857. Los siguientes detalles dan un idea jeneral de su perfil lonjitudinal e importancia:

| ESTACIONES | ALTURAS | KILOMETRAJE | |
|---|---|---|---|
| | Metros | Total | Parcial |
| Arica | 5 | 0 | 0 |
| Hospicio | 353 | 37 | 37 |
| Tacna | 560 | 26 | 63 |

Esta importante línea fué cedida por el Gobierno del Perú a don José Hegan en 1852. Sus características principales son: en los primeros 32 kilómetros la gradiente máxima es de 0.4 %. Las curvas tienen un radio mínimo de m. 434 i su trocha es de m. 1.435. Su rumbo jeneral es recto hácia el norte, atravesando mucha pampa.

Próximamente estará tambien unida la capital de esta provincia con la capital de la República de Bolivia por un ferrocarril a vapor, de un metro de trocha, que construye el Gobierno chileno, cuyo perfil será el siguiente:

## FERROCARRIL INTERNACIONAL

| ESTACIONES | ALTURAS | KILOMETRAJE CONSIDERADO | | |
|---|---|---|---|---|
| | | del punto oríjen | | de Santiago |
| | Metros | Parcial | Total | |
| Arica (Muelle) | 2 | 0 | 0 | 2,363 |
| Chacalluta | 104 | 14 | 14 | 2,377 |
| Rosario | 384 | 30 | 44 | 2,407 |
| Poconchile | 534 | 37 | 81 | 2,444 |
| Boca Negra | 786 | 48 | 129 | 2,492 |
| Molino | 967 | 56 | 185 | 2,548 |
| Cata | 1,472 | 73 | 258 | 2,621 |
| Chirouta | 1,682 | 79 | 337 | 2,700 |
| Campanani | 1,920 | 84 | 421 | 2,784 |
| Socoroma | 2,328 | 92 | 513 | 2,876 |
| Putre | 2,417 | 94 | 607 | 2,970 |
| Ancolacaya | 2,663 | 100 | 707 | 3,070 |
| Dos Islas | 3,183 | 10 | 717 | 3,080 |
| Patapatani | 3,446 | 116 | 833 | 3,196 |
| Huailas | 3,501 | 120 | 953 | 3,316 |
| Ayani | 3,592 | 126 | 1,079 | 3,442 |
| La Cascada | 3,725 | 133 | 1,212 | 3,575 |
| Umapalca | 4,006 | 154 | 1,366 | 3,729 |
| Ancara (frontera boliviana). | 4,132 | 166 | 1,532 | 3,895 |
| Alto de La Paz | 4,111 | 457 | 1,989 | 4,352 |

## PROVINCIA DE TARAPACÁ

(Creada por lei de 31 de Octubre de 1884)

El territorio de esta provincia es jeneralmente árido, estéril i privado casi completamente de lluvias; pero en cambio contiene abundantes i ricos mantos de nitratos, a los que debe toda su importancia por la inmensa riqueza que representan. Se estiende al sur de la provincia de Tacna hasta Antofagasta, entre el mar i la cordillera.

Estension.—46,957 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—110,360 habitantes, correspondiendo una densidad media de 2 i 3 por kilómetro cuadrado.

Departamentos.—Pisagua al N. i Tarapacá al S.

Puertos.—Los mayores de Iquique i Pisagua i los menores de Junin, Caleta Buena, Pabellon de Pica i Guanillos.

Ciudades.—Pisagua (1), capital del departamento de su nombre, con 4,089 habitantes, e Iquique (2), con 40,171 habitantes, capital de toda la provincia.

Iquique cuenta con un ferrocarril urbano que recorre las principales calles de la ciudad, agua potable traida desde Pica i servicio de desagües.

Rios.—El Camarones, límite norte de la provincia, i el Loa al desembocar en el mar.

Ferrocarriles.—El territorio está cruzado de ferrocarriles que comunican entre sí los centros industrialas i lo ponen en relacion con las poblaciones mas importantes de la provincia, los cuales han venido a sustituir a las carreteras de que se servian para el acarreo del salitre. Hai cinco importantes líneas en esplotacion con un total de 830 kilómetros.

Una, de 130 kilómetros, que une a Iquique con Pisagua, sin contar diversos ramales a salitreras inmediatas a la línea principal. De esta línea se desprende un ramal de la estacion llamada Central, que va al sur hasta tocar en la salitrera Noria, despues de dar oríjen a otros ramales para comunicar otras diversas salitreras.

Una segunda línea de m. 0.76 de trocha, perteneciente a la Compañía de salitres del Ferrocarril de Junin. Esta línea despues de re-

(1) Pisagua, voz quichua que quiere decir *falto de agua*.

(2) Iquique, proviene de iqueique, voz aimará, que equivale a decir: dormir en camino.

correr 90 kilómetros, va a empalmar con el Ferrocarril Central de Pisagua a Iquique en dos puntos diferentes, i pone en relacion a las siguientes salitreras: Carolina, Santa Rita, Union, San Patricio, San Francisco, San Antonio, Cruz de Zapiga, Patria, Reducto, Bearnes, Compañía i otras ménos importantes. El servicio entre el Alto de Junin i la Caleta del mismo nombre se hace por un andarivel de 1,200 metros de lonjitud. Fué entregada al tráfico en Febrero de 1894.

Da una idea del perfil lonjitudinal de esta línea el siguiente detalle de las estaciones:

| Estaciones | Alturas-metros | Kilometraje Parcial | Kilometraje Total |
|---|---|---|---|
| Alto de Junin | 634 | 0 | 0 |
| Cumbre | 1,216 | 20.05 | 20.05 |
| Los Pajes | 1,122 | 11.25 | 31.30 |
| Santa Carolina | 1,119 | 10.70 | 42.00 |

Otra vía férrea de la misma trocha se estiende de Caleta Buena a Agua Santa con una estension total de 103 kilómetros, contando los ramales de Negreiros i Huara, la cual empalma con el Ferrocarril de Pisagua a Iquique.

La línea perteneciente a la *Compañía de Salitres i Ferrocarril de Agua Santa*, fué construida en virtud de los decretos de 4 de Diciembre de 1889, 19 de Marzo de 1890, 20 de Enero de 1892 i 8 de Mayo de 1897. Su trocha es de m. 0.76, con gradientes máximas de 3% i curvas de radio mínimun de 28.50.

| Estaciones | Alturas-metros | Distancias en Kilómet. Parcial | Distancias en Kilómet. Total |
|---|---|---|---|
| Alto de Caleta Buena | 741 | 0 | 0 |
| Central | 978 | 22 | 22 |
| Cármen | 1,105 | 7 | 29 |
| Agua Santa | 1,149 | 13 | 42 |
| Negreiros | 1,146 | 4 | 46 |

El cuarto ferrocarril se puede considerar el que sale de la estacion Central de la línea de Pisagua a Iquique a unos 47 kilómetros de la última i que comunica a Lagunas. Esta línea tiene una estension de 142 kilómetros i cuenta con algunos pequeños ramales. Al principio se pensó continuar la vía de Patillos a Lagunas, pero despues se modificó este trazado, dándole el actual.

La última es la línea que se dirije directamente del Establecimiento de Cerro Gordo a la estacion de Tamarugal i de aquí al mineral de Chañarcillo. La seccion de Cerro Gordo al pie del Cerro Chalgacollo (k. 22.6) es de adherencia i desde allí hasta las minas (k. 3.5) es aéreo, con un desnivel en esta última parte de 392 metros. Los dueños de estos ferrocarriles son tres Compañías, pero la principal es la *Nitrate Railway Company Limited* que posee una estension total de 560 kilómetros en la siguiente forma:

Iquique a Central, Zapiga i Pisagua, 201 kilómetros.

Central, Noria, San Antonio, Gallinazo i Lagunas, 112 kilómetros.

Ramales diversos i desvíos, 247 kilómetros.

Como un dato interesante damos el perfil de la línea tronco.

| Estaciones | Altura Metros | Distancias en Kilómet. Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Iquique | 7.80 | 0 | 0 |
| Alto del Molle | 481.40 | 16 | 16 |
| Santa Rosa | 875.60 | 12 | 28 |
| Las Carpas | 934.10 | 3 | 31 |
| Huemul | 960.10 | 8 | 39 |
| Central | 982.50 | 8 | 47 |
| Montevideo | 1,161.40 | 12 | 59 |
| Pozo Almonte | 1,027.70 | 11 | 70 |
| San Donato | 1,023.80 | 19 | 89 |
| Huara | 1,115,60 | 14 | 103 |
| Primitiva | 1,147.00 | 10 | 113 |
| Negreiros | 1,142.10 | 10 | 123 |
| Aguada | 1,134.00 | 13 | 136 |
| Santa Carolina | 1,097.20 | 5 | 141 |
| Dolores | 1,119.20 | 6 | 147 |
| Zapiga | 1,118.00 | 4 | 151 |
| Jazpampa | 1,125.30 | 11 | 162 |
| Nivel | 1,101.20 | 8 | 170 |
| San Roberto | 985.10 | 6 | 176 |
| Cuesta Arenal | 650.70 | 9 | 185 |
| Hospicio | 337.10 | 6 | 191 |
| Pisagua | 1.80 | 10 | 201 |

Esta línea al salir de Iquique entra a faldear los cerros que están hácia el *norte* de la ciudad, formando un ángulo; despues se desarro-

lla hasta el *sur* del Alto del Molle i se dirije al *este* hasta la milla 31, para en seguida tomar la direccion de Tres Marías que está al norte. De Pisagua, por el contrario, sigue la direccion *oriente* hasta llegar al borde occidental de la pampa del Tamarugal i despues de describir tres pronunciados zig-zag, sigue su curso al *sur*.

## PROVINCIA DE ANTOFAGASTA

(Creada por lei de 12 de Julio de 1888)

Esta provincia forma parte de la vasta i rica zona que comprende abundantes yacimientos de nitratos de soda, i que contiene algunos mantos de cobre, bronce, mármol i alabastro, a lo cual debe su próspero desarrollo.

Estension.—120,718 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—113,323 habitantes, correspondiéndole una densidad de 0.9 por kilómetro cuadrado.

Departamentos.—Tocopilla (69,972 hab.), Antofagasta (69,972 hab.) i Taltal (27,490 hab.)

Puertos.—Los mayores de Tocopilla (7,316 hab.), Antofagasta i Taltal (11,457 hab.), i los menores de Cobija, Mejillones, Paposo i Oliva.

Ciudades.—Antofagasta, capital de la provincia con 42,993 habitantes; constituye tambien uno de los puertos mas importantes del territorio, por estar comunicado con la zona salitrera por un estenso Ferrocarril que se prolonga hasta Bolivia i que comunica al rico mineral de Huanchaca i a La Paz. Tiene servicio de tranvías que recorren la ciudad i agua potable traida del rio Loa, cerca de Chiuchiu, por cañerías que se estienden paralelas al ferrocarril en una estension de 342 kilómetros.

Rios.—El Loa, que sirve de límite por el norte i que le sirve de afluente el Salado.

Ferrocarriles.—Cuenta la provincia con tres líneas a vapor, en la forma siguiente:

Una que comunica al puerto de Tocopilla con el interior. Se considera a esta línea como una de las construcciones de injeniería mas atrevidas, tanto por sus pronunciadas gradientes, como por las numerosas i cerradas curvas que se desarrollan entre empinados cerros.

La segunda es el gran Ferrocarril Internacional de Antofagasta a

Oruro, de 1,393 kilómetros de estension. Esta línea sirve a las salitreras del interior, a los Minerales de Collahuasi i a todo el sur de Bolivia. Ultimamente se le han agregado el ramal de Mejillones que está mas al norte i el de Coloso a Aguas Blancas, que tambien ha sido adquirido por la misma Compañía.

La tercera línea férrea es la que arranca del puerto de Taltal al interior, la cual fué construida por la *Taltal Railway Company Limited* en los años 1882 a 1889.

Esta línea al partir del puerto se dirije al SE. hasta Breas, para en seguida tomar el rumbo jeneral hácia el NE. hasta la mina Arturo Prat del mineral de Cachinal de la Sierra. Desde la estacion de Canchas, que está en el k. 40, parte un ramal hácia el *norte*, despues se inclina al *este* atravesando las oficinas salitreras de Santa Luisa, Pique VII, Guillermo Mata i Pique Lautaro, para empalmar nuevamente en la línea principal.

El Ferrocarril es de 297 kilómetros de estension total i su trocha de m. 1.07.

## Perfil i recorrido del Ferrocarril Internacional a Bolivia

(Trocha m. 0.76)

| Estaciones | Alturas-metros | Kilometraje Parcial | Kilometraje Total |
|---|---|---|---|
| Antofagasta | 5 | 0 | 0 |
| Playa Ancha | 62 | 4 | 4 |
| Sarjento Aldea | 296 | 10 | 14 |
| La Negra (Arranque a Yungai 69 k.) | 405 | 6 | 20 |
| Portezuelo (Arranque a Salar del Cármen 6 k.) | 554 | 9 | 29 |
| O'Higgins (Arranque a El Boquete i Domeiko 112 k.) | 551 | 6 | 35 |
| Uribe | 583 | 12 | 47 |
| Prat (Arranque al Puerto de Mejillones 77 k.) | 665 | 12 | 59 |
| Latorre | 782 | 11 | 70 |
| Cuevitas | 894 | 13 | 83 |
| Baquedano (Arranque a la Rioja) | 1,010 | 13 | 96 |
| Cerrillos | 1,165 | 13 | 109 |
| El Buitre (Arranque a Riviera k. 2,501) | 1,234 | 7 | 116 |

| Estaciones | Alturas-metros | Kilometraje Parcial | Kilometraje Total |
|---|---|---|---|
| Santa Rosa (Arranque a Celia i Florencia k. 7,275) | 1,266 | 4 | 120 |
| Cármen Alto | 1,287 | 2 | 122 |
| Salinas (Arranque a Lastenia, Aurelia, Carmelita k. 9,231) | 1,342 | 4 | 128 |
| Peineta (Arranque a Ausonia i Leonor k. 11,300) | 1,368 | 5 | 133 |
| Central | 1,384 | 3 | 136 |
| Union (Arranque a Anita, Candelaria, Pissis i Cármen k. 9,880) | 1,411 | 7 | 143 |
| Placilla (Arranque a María i Curicó 9 k.) | 1,431 | 5 | 148 |
| Solitario (Arranque a Filomena 1 k.) | 1470 | 5 | 153 |
| La Noria (Arranque a Aconcagua k. 0.636) | 1,540 | 8 | 161 |
| Sierra Gorda | 1,622 | 9 | 170 |
| Cochrane | 1,710 | 6 | 176 |
| Cerritos Bayos | 2,127 | 29 | 205 |
| Calama (1) | 2,266 | 33 | 228 |
| San Salvador (Arranque a Chuquicamata, 9 k.) | 2,525 | 15 | 253 |
| Ceres | 2,622 | 16 | 269 |
| Conchi (Arranque a Conchi Viejo i Minas del Abra, 19 k.) | 3,016 | 30 | 299 |
| San Pedro | 3,223 | 13 | 312 |
| Polapi | 2,773 | 28 | 340 |
| Ascotan | 3,956 | 20 | 360 |
| Cebollar | 3,729 | 27 | 387 |
| Carcote | 3,803 | 16 | 403 |
| San Martin | 3,692 | 8 | 411 |
| Ollagüe (Arranque a Collahuasi, 89 k.) | 2,696 | 24 | 435 |
| Frontera Chilena-Boliviana | 3,695 | 7 | 442 |
| Chiguana | 3,679 | 28 | 470 |
| Julaca | 3,669 | 46 | 516 |
| Rio Grande | 3,659 | 30 | 546 |
| Uyuni (Arranque a Huanchaca i Pulacayo 16 k., de otra línea particular) | 3,660 | 65 | 611 |

(1) El Ferrocarril quedó corriente hasta Calama el 26 de Febrero de 1886.

| Estaciones | Alturas-metros | Kilometraje Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Chilá | 3,763 | 48 | 659 |
| Quegua | 3,769 | 28 | 687 |
| Rio Mulato | 3,810 | 28 | 715 |
| Sevarruyo | 3,775 | 46 | 761 |
| Huari | 3,704 | 40 | 801 |
| Challapata | 3,709 | 12 | 813 |
| Pazña | 3,703 | 37 | 850 |
| Poopó | 3,709 | 26 | 876 |
| Machacamaica (Arranque a Injenio, 2 k.) | 3,702 | 24 | 800 |
| Oruro (1) (Arranque a San José, 3 k.) | 3,694 | 24 | 924 |

## Ferrocarril de Oruro a Viacha

(Trocha m. 1.00)

| Estaciones | Alturas-metros | Distancias en Kilómet. Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Oruro | 3,695.50 | 0 | 0 |
| Soledad | 3,715.40 | 34 | 954 |
| Eucaliptus | 3,724.70 | 30 | 984 |
| Silencio | 3,724.90 | 18 | 1002 |
| Lomitas | 3,735.17 | 20 | 1022 |
| Patacamaya | 3,785.65 | 22 | 1044 |
| Ayoayo | 3,868.30 | 21 | 1065 |
| Calamarca | 3,950.50 | 21 | 1086 |
| Ingaví | 3,868.82 | 20 | 1106 |
| Viacha | 3,854.32 | 19 | 1125 |

(1) El Ferrocarril fué terminado hasta Oruro en 1892.

## FERROCARRIL DE COLOSO A AGUAS BLANCAS

(Trocha: m. 0.762)

| Estaciones | Altura en metros | Distancias en klmts. Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Coloso | 001 | 0 | 0 |
| La Negra | 405 | 23 | 23 |
| Empalme (Arranque a Pampa Rica k. 2.432) | 965 | 67 | 90 |
| Yungai | 967 | 1 | 91 |
| *Arranque al lado sur:*—Oficina Valparaiso... | | 25 | kilómetros. |
| „ San Gregorio. | | 3 | „ |
| „ M. Teresa..... | | 3 | „ |
| „ Bonaparte.... | | 5 | „ |
| „ Petronila..... | | 3 | „ |
| „ Eujenia..... | | 1 | „ |
| *Arranque al lado norte*:—Oficina Castilla..... | | 34 | kilómetros. |
| „ Americana.... | | 1 | „ |
| „ Oriente..... | | 4 | „ |
| „ Avanzada .... | | 15 | „ |

## MATERIAL RODANTE DEL F. C. DE ANTOFAGASTA

*Locomotoras.*—En servicio hai 136 de varios sistemas.

*Vehículos de pasajeros.*—7 coches reservados; 3 coches de la administracion superior; 5 coches dormitorios; 53 coches entre de 1.ª, 2.ª clases i mistos; i 2 bodegas para servicios militares.

*Vehículos de equipajes.*—17 carros destinados al correo, equipajes i encomiendas.

*Vehículos de carga.*—784 carros para el trasporte de carga, con capacidad para 12, 16 i 20,000 kilógramos, siendo en mayor cantidad los de este último tipo. A mas de estos hai tambien 26 polvoreros, 937 góndolas, 1,048 cajones chicos i 592 planos.

*Vehículos de servicio de la Empresa.*—3 grúas rodantes, 5 areneros o carros para las basuras i 55 estanques rectangulares.

*Sistema de movilizacion de trenes.*—Desde 1908 se emplea en Antofagasta el *Block Sistem*, garantido con el palo Webb i Thompson.

## MATERIAL RODANTE DEL RAMAL DE AGUAS BLANCAS

Catorce locomotoras para trenes mistos i 13 para el servicio de estaciones; 8 coches de pasajeros; i 556 carros para equipajes i carga.

## ALGUNOS DATOS HISTORICOS DEL FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA

La historia de esta importante línea se remonta a 1873.

Tuvo su oríjen en la necesidad que habia de facilitar los medios de trasporte para la esplotacion de la valiosa mina de Pulacayo, cuyos trabajos se iniciaron en el indicado año por una Compañía Anónima que despues se unió a la Compañía de Huanchaca de Bolivia.

Para dar una idea de las dificultades que se presentaban para el trasporte de los minerales de Pucalayo a la costa, solo bastará considerar que esto se hacia en carreta a una distancia superior a 500 kilómetros.

La situacion era, pues, por demas difícil i habia necesidad imperiosa de reemplazar el primitivo i costoso trasporte carretero por las ventajas inapreciables del vapor.

En efecto, el 27 de Noviembre de 1883 la Compañía de Salitres de Antofagasta habia ya construido mas de 100 kilómetros de vía cuando se le asoció la Compañía de Huanchaca que vino a darle mucha mayor actividad, sobre la base de prolongar la línea hasta Pulacayo; pero surjieron dificultades posteriores entre ámbas Compañías i hubo necesidad de liquidar, entregándose la construccion del ferrocarril a la última.

Mas, el gran desembolso que le orijinó a esta Compañía la construccion del ferrocarril i muchos otros factores de importancia estrecharon su situacion económica hasta el punto de verse impelida por fuerza mayor a vender el Ferrocarril a una Compañía que se formó ex-profeso para su esplotacion, bajo el nombre de *The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company*, que es la que hoi lo esplota.

*
* *

La línea de Antofagasta, al arrancar de las inmediaciones del muelle de pasajeros del puerto, atraviesa la serranía de la costa i llega al kilómetro 20 en que alcanza una altitud de 405 metros sobre el

nivel del mar, para subir en seguida por la quebrada denominada de la Negra i entrar a ocupar la vasta llanura del desierto por la quebrada de Las Salinas, hasta llegar a los contrafuertes de la cordillera de Los Andes. Para esto se ha tenido que recorrer la zona del nitrato (entre los kilómetros 116 i 162), en que existen mas de 20 establecimientos salitreros montados con maquinarias modernas i mui bien organizados.

Despues de atravesar un desierto estéril, pero que no carece de cierto encanto, en el kilómetro 238 se llega al alegre i pintoresco pueblecito de Calama, centro minero que está rodeado de la hermosa vejetacion que le produce el rio Loa.

La obra mas importante es el viaducto de seis tramos que está ubicado en el kilómetro 300 sobre el rio Loa, el cual fué construido en Inglaterra i armado en 1887. Sus particularidades principales son:

| | | |
|---|---|---|
| Lonjitud total entre los estribos | M. | 240.00 |
| Altura de los rieles sobre el lecho del rio | | 104.00 |
| Altura sobre el nivel del mar | | 3,015.00 |
| Peso en toneladas de la parte metálica | | 1,115.00 |

A inmediaciones de la estacion de San Pedro se encuentran las represas colectoras del agua potable que sirven a Calama, a la ciudad de Antofagasta, a las oficinas salitreras de Mejillones i al mismo Ferrocarril. Estas aguas se estraen de las proximidades del pueblo Chiuchiu, ántes que las ponga salobres el rio Salado, que se llama así por estar sus aguas cargadas de sosa, magnesia, cal, etc.

Despues de dejar a San Pedro, se puede admirar el volcan de este nombre, de cuyo cráter se desprende una columna constante de humo.

Desde Ascotan (km. 360) se entra a dominar la cumbre de la línea principal que está a 3,956 metros sobre el nivel del mar, para descender en seguida rápidamente hasta la estacion de Cebollar. Desde aquí la línea se estiende orillando un hermoso e imponente lago de bórax que tiene 25 kilómetros de largo por 7 i medio de ancho, el cual presenta su blanca i reluciente superficie al traves de una larga estension.

En la estación de Ollagüe existe la Aduana Chilena i es el punto de arranque del Ferrocarril construido para servir a los minerales de cobre de Collahuasi, cuya línea tiene la importancia de

ser una de las que su perfil alcanza a mayor altura sobre el nivel del mar.

En esta parte el viajero puede admirar uno de los paisajes mas emocionantes de la naturaleza, si se contempla la cresta de los Andes, agreste i arrogante, las variadas prominencias, sus declives pronunciados i sobre todo la soberbia majestad que ofrece el pico Ollagüe con su cima cubierta de nieves eternas.

Poco despues de dejar la estacion de Ollagüe se entra a atravesar la línea fronteriza de Chile i Bolivia, que está en el kilómetro 422, considerada la distancia desde Antofagasta.

Desde este punto hasta Uyuni la línea corre a un nivel casi uniforme de 3,695 metros sobre el nivel del mar, i a los 169 kilómetros despues se llega al primer pueblo boliviano indicado, que tiene una poblacion de 5,000 habitantes.

Uyuni es el punto de bifurcacion de la línea de Antofagasta con un ferrocarril privado de 33 kilómetros que comunica a los minerales de plata de Huanchaca i de la línea que se prolonga a Oruro.

Entre las estaciones de Huari i Challapata (km. 801), hácia la izquierda se presenta el misterioso lago de agua dulce Poopó, que tiene la particularidad de recibir por minuto 212,000 piés cúbicos de agua i de dejar salir solamente 2,000 piés cúbicos al mismo tiempo.

El aspecto jeneral de la línea es interesante. Los panoramas que se suceden ante la vista del viajero tienen siempre algo de nuevo que llama su atencion.

La gradiente máxima que alcanza esta línea es de 3,5 por ciento i las curvas jeneralmente tienen un desarrollo mínimo de 200 metros.

Desde Oruro se hace el viaje a La Paz por medio de un Ferrocarril, de trocha de un metro, que pertenece al Gobierno Boliviano.

## PROVINCIA DE ATACAMA

(Creada por lei de 31 de Octubre de 1843)

La provincia de Atacama es rica en minerales de cobre i plata. Las partes del norte i centro son áridas; pero en la parte sur hai vejetacion, sobre todo en el valle de Huasco.

Estension.—79,585 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—63,968 habitantes, correspondiendo por tanto una densidad media de 0.8 por kilómetro cuadrado.

Departamentos.—Chañaral, Copiapó, Freirina i Vallenar, siendo la segunda la capital de la provincia i las otras las de sus respectivos departamentos.

Puertos.—Los mayores de Caldera i Carrizal Bajo, i los menores de Chañaral, Huasco i Peña Blanca. En la cordillera de los Andes esisten los pasos de Tránsito, Cármen, Puquios i Juntas.

Ciudades.—Copiapó, con 10,287 habitantes; Caldera, con 2,778 habitantes, puerto de bastante movimiento; Carrizal Alto, con 643 habitantes; Vallenar con 5,561 habitantes; i Freirina con 1,473 habitantes.

Rios.—El Copiapó i el Huasco, ámbos de poco caudal.

Ferrocarriles.—La provincia cuenta con las siguientes líneas destinadas principalmente a fomentar la industria minera:

Una que parte de Chañaral para el interior, con ramificaciones a Pueblo Hundido, que está al *este*, en línea recta de la costa; Los Pozos, que se desprende del kilómetro 8 en direccion al S E., e Inca de Oro, que arranca del kilómetro 54 al sur i que va a empalmar al Ferrocarril de Copiapó en la estacion de Chulo del Ramal de Puquios.

Una segunda que une a Caldera con Copiapó i Puquios.

Otra de Carrizal Bajo a Yerbas Buenas i Ramales, i

La última de Huasco a Vallenar, perteneciente al Estado.

Un poco mas al norte existe un ferrocarril de sangre, de 17 kilómetros, que une al mineral de Carrizalillo con el Establecimiento de Bombas, que está más al O. i que da salida a los minerales por la caleta de Pan de Azúcar.

Tambien están en estudio los ramales de 287 i 164 kilómetros que unirán a Pueblo Hundido con Aguas Blancas i Pampa Central, respectivamente.

Estos Ferrocarriles son de considerable importancia, porque facilitarán la esplotacion de una valiosa i abundante zona minera.

# PERFILES O RECORRIDOS DE LAS LÍNEAS

## FERROCARRIL DE CHAÑARAL A PUEBLO HUNDIDO

(Trocha m. 1,000.—Inaugurado el 21 de Enero de 1889)

| | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | Total | | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Chañaral | 2 | 0 | 0 | Cármen | 596 | 15 | 51 |
| Carpas (Arranque del R. a Los Pozos) | 90 | 8 | 8 | Empalme (Arranque del R. a Inca de Oro) | 660 | 3 | 54 |
| Punta Negra | 270 | 16 | 24 | Manto Tres Gracias | 780 | 10 | 64 |
| Salado | 400 | 12 | 36 | Pueblo Hundido | 791 | 1 | 65 |

## RAMAL DE CARPAS A LOS POZOS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Carpas (km. 8) | 90 | 0 | 0 | Animas | 604 | 2 | 20 |
| Placeres | 0 | 16 | 16 | Los Pozos | 813 | 20 | 40 |
| Progreso | 460 | 2 | 18 | | | | |

## RAMAL QUE SE ESTIENDE AL SUR

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Empalme (km. 54) | 660 | 0 | 0 | San Pedro | 1,425 | 11 | 41 |
| Paradero núm. 7 | 780 | 7 | 7 | San Pedro Nolasco | 1,585 | 7 | 48 |
| Chañarcillo | 900 | 6 | 13 | Inca de Oro | 1,745 | 7 | 55 |
| Angostura | 1,170 | 17 | 30 | Chulo | 645 | 88 | 143 |

## MINERALES QUE SE SIRVEN DE LOS FERROCARRILES

Estacion de placeres.—Minas: Placeres, Filomena, S. Domingo, Puente de Plata, Santa Rosa i Andacolllo. La última es la mas importante.

Paradero del progreso.—Minas: Progreso, Elena, Capitana i María Luisa. Las que se trabajan con mas actividad son: Progreso i Elena, las cuales tienen un ramal de 500 metros.

Paradero del fronton.—Sirve a la mina del Fronton, la cual tiene un ramal de 200 metros.

Estacion de las ánimas.—Minas: Fortunata, Portezuelo, Marga-

rita, Paraguaya i otras mas pequeñas. Hai un caserío que contiene cerca de mil habitantes.

Estacion de los pozos.—Minas Manto Verde, Griton, Arjentina i varias otras. La Manto Verde tiene un ramal de 2 kilómetros.

Punta negra baja.—Minas Arturo i San Francisco.

Estacion del salado.—Minas: Tulipan, San Agustin i La Jote.

Estacion del cármen.—Minas del Cármen, Santa Rosa. La del Cármen tiene un desvío de 3 kilómetros.

Estacion de pueblo hundido.—Minas: Tres Gracias, Manto Confianza, Africana, Santo Domingo, Jermania, Hortelana, San Miguel, Tres Marías i Flor del Desierto. Tres Gracias i Manto Confianza tienen un paradero i un desvío ántes de llegar a la estacion de Pueblo Hundido.

Paradero de san pedro nolasco.—Minas: Guías de California, Portezuelo i Cuatro Amigos.

Estacion de inca de oro.—Mina Andacollo.

## FERROCARRIL DE CALDERA A COPIAPÓ I SAN ANTONIO

(Trocha: m. 1.44)

Esta línea parte del puerto de Caldera con direccion al NE.; despues toma la direccion de SE. i asciende una meseta de 129 metros de altura, para entrar en seguida al valle del río Copiapó, que lo recorre hácia el oriente hasta llegar a la capital, que está a 370 metros de altura sobre el nivel del mar.

Su perfil i recorrido es el siguiente:

| Estaciones | Altura Metros | Kilometraje Parcial | Kilometraje Total |
|---|---|---|---|
| Caldera | 2 | 0 | 0 |
| Carpa núm. 1 | 69 | 7 | 7 |
| Alto del Fraile | 129 | 9 | 16 |
| Carpa núm. 2 | 132 | 9 | 25 |
| Monte Amargo | 137 | 16 | 41 |
| Chañarcillo | 170 | 6 | 47 |
| Carpa núm. 3 | 226 | 12 | 59 |
| Piedra Colgada | 254 | 4 | 63 |
| Toledo | 291 | 7 | 70 |
| Carpa núm. 4 | 311 | 3 | 73 |
| Bodega | 335 | 3 | 76 |
| Copiapó | 370 | 5 | 81 |
| Punta Negra | 429 | 7 | 88 |
| Paipote (Carpa núm. 5 Arranque del R. a Puquios) | 479 | 2 | 90 |
| Tierra Amarilla | 485 | 7 | 97 |
| Tierra Amarilla (estacion vieja) | 490 | 1 | 98 |
| Punta del Cobre | 501 | 1 | 99 |
| Nantoco | 540 | 5 | 104 |
| Cerrillos (Carpa núm. 6) | 580 | 4 | 108 |
| Totoralillo | 610 | 4 | 112 |
| Pabellon | 668 | 6 | 118 |
| Potrero Seco (Arranque del R. a Chañarcillo) | 696 | 3 | 121 |
| Yeso (Carpa núm. 7) | 747 | 5 | 126 |
| Hornito | 799 | 6 | 132 |
| Tres Puentes | 857 | 6 | 138 |
| Loros | 948 | 7 | 145 |
| San Antonio | 1,000 | 6 | 151 |

## RAMAL DE PAIPOTE A PUQUIOS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Paipote | 439 | 0 | 0 | Garin | 796 | 9 | 25 |
| Ladrillos | 559 | 8 | 8 | Venado (Carpa núm. 12) | 1,005 | 13 | 38 |
| Chulo (Carpa núm. 11 Ramal a Inca de Oro) | 645 | 8 | 16 | Puquios | 1,238 | 12 | 50 |

## RAMAL DE POTRERO SECO A CHAÑARCILLO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Potrero Seco | 696 | 0 | 0 | Pajonales (Carpa núm. 10) | 761 | 0 | 0 |
| Molle | 1,364 | 0 | 0 | Chañarcillo (Juan Godoi) | 864 | 0 | 40 |
| Molle Bajo | 1,256 | 0 | 0 | | | | |

El poder locomotor de esta línea consiste en dos locomotoras grandes para carga i pasajeros, dos idem. medianas, tres idem. chicas para trenes de pasajeros i una idem. chica para espresos.

El equipo rodante consiste en 36 coches, con capacidad para 1,100 pasajeros; 221 carros para tráfico jeneral, 100 carros para carga de toda clase, 20 carros estanques, 32 carros de mano i 41 idem de empuje.

El Ferrocarril de Copiapó, fué la primera obra de esta naturaleza que se realizó en Sud-América. Don Juan Mouat, despues de haber hecho los estudios en el terreno mismo i de conseguir la concesion suprema para construirlo, tuvo que desistir de su realizacion; pero mas tarde don Guillermo Weelwright fué mas afortunado, llevándola a cabo en 1849, secundado por el injeniero Allan Campbell, que trazó e inició los trabajos, i, por último, los terminó el injeniero Walton W. Ewans.

La red se compone de 151 k. que separan a Caldera de San Antonio; de 40 k. que tiene el ramal a Chañarcillo i de 50 k. del ramal a Puquios. A esta larga estension hai que agregar 36 k. mas que corresponden a otros ramales i desvíos.

## FERROCARRIL DE CARRIZAL BAJO A YERBA BUENA

(Trocha: 1.27m)

| ESTACIONES | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Barrizal Bajo | 3 | — | — |
| Barranquillas | 134 | 15 | 15 |
| Canto del Agua (Arranque del R. a Portezuelo) | 225 | 13 | 28 |
| Empalme (Arranque del R. a Mina Alta) | 352 | 19 | 47 |
| Milla Doce (Arranque del R. a Merceditas) | — | — | — |
| Algarrobal | — | 5 | 52 |
| Punta de Díaz | 434 | 11 | 63 |
| Galena | 523 | 6 | 69 |
| Rosilla | 826 | 15 | 84 |
| Yerba Buena | 1,178 | 16 | 100 |
| *Ramal a Portezuelo* | | | |
| Canto del Agua | 225 | — | — |
| Carrizal Alto | 479 | 9 | 9 |
| Portezuelo | 605 | 4 | 13 |
| *Ramal a Mina Alta* | | | |
| Empalme | 325 | — | — |
| Empalme (Sub-ramal Astilla). | — | — | — |
| Mina Alta o Manganeso | — | — | 25 |
| *Ramal a Merceditas* | | | |
| Milla Doce | 352 | — | — |
| Algarrobo | 710 | 32 | 32 |
| Merceditas | — | 13 | 45 |
| *Sub-ramal a Astillas* | | | |
| Empalme | — | — | — |
| Mina Astilla | — | — | — |

Las estaciones de Punta de Díaz i Yerba Buena pertenecen al departamento de Copiapó.

El Ferrocarril de Carrizal Bajo, sirve principalmente a los centros mineros de Carrizal Alto, Astillas, Manganeso o Mina Alta, Jarilla i Cerro Blanco. Esta última se sirve por la estacion de Yerba Buena, de la cual dista quince a veinte kilómetros. Tambien sirve para el acarreo de los productos de algunos establecimientos del valle de Copiapó.

## FERROCARRIL DE HUASCO A VALLENAR

(Trocha de 100m.)

| ESTACIONES | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Huasco | 4 | — | — |
| Huasco Bajo | 22 | 5 | 5 |
| Freirina | 81 | 11 | 16 |
| Nicolasa | — | 6 | 22 |
| Bodeguillas | 180 | 3 | 25 |
| Maitencillo | — | 7 | 32 |
| Loncomillas | 296 | 4 | 36 |
| Buena Esperanza | 355 | 6 | 42 |
| Vallenar | 379 | 7 | 49 |

Esta línea fué inaugurada el 25 de Diciembre de 1892, pero ya en Noviembre 29 de 1890 habia quedado en disposicion de prestar servicios. Tiene una gradiente de uno por ciento, aun cuando en Maitencillo (k. 33) sube ésta a uno i medio por ciento; i sus curvas máximas alcanzan un desarrollo de 70 metros.

La construccion de la línea fué contratada con la North and South American Construccion Company, por un valor de $ 1.418,195.00, incluyendo el muelle de Huasco.

Se han hecho tambien los estudios para unir por medio del Ferrocarril Lonjitudinal a Vallenar con la línea de Coquimbo a Rivadavia, cuyo empalme se verificaria en la estacion de Compañía.

Esta línea tendria el siguiente recorrido:

| ESTACIONES | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Compañía | 22 | — | — |
| Viscachitas | — | 215 | 215 |
| Vallenar | 379 | 47 | 262 |

## PROVINCIA DE COQUIMBO

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

La provincia de Coquimbo es una de las mas ricas i hermosas del territorio, por su próspero comercio i por la fecundidad de su suelo, aun cuando es corta la estension que tiene para su cultivo. Participa de los caracteres que distinguen a las zonas del norte de las del centro, i ademas cuenta con muchos minerales de oro, plata, fierro i azufre; la crianza de ganado i la agricultura son tambien unos de sus elementos principales de riqueza.

Estension.—33,426 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—178,021 habitantes.

Departamentos.–Serena, con 35,385 habitantes; Elqui, con 14,119 habitantes; Coquimbo, con 20,576 habitantes; Ovalle, con 59,328 habitantes; Combarbalá, con 19,246, habitantes e Illapel, con 29,367 habitantes.

Puertos.—El mayor de Coquimbo i los menores de Totoralillo, Guayacan i Tongoi. En la cordillera de Los Andes existen los pasos Ridavavia, Hurtado, Calderon i Cuncumen.

Ciudades.—Serena, capital del departamento i de toda la provincia, (15,996 habitantes); Vicuña, capital del departamento de Elqui, (2,949 habitantes); Coquimbo, capital del departamento (12,106 habitantes); Ovalle, capital del departamento, (6,998 habitantes); Combarbalá, villa capital del departamento, (1,122 habitantes); e Illapel, capital asimismo del departamento, (3,359 habitantes.)

Rios.—El Elqui, el Limarí, el Choapa i otros mas pequeños.

Ferrocarriles.—Hai dos importantes vías férreas: una que comunica a Coquimbo con Rivadavia, i la otra a Coquimbo con Ovalle, Tongoi i San Márcos, cuyos kilometrajes totales son los que dan sus perfiles i recorridos siguientes:

## FERROCARRIL DE COQUIMBO A RIVADAVIA

| ESTACIONES | ALTURA Metros | KILOMETRAJE Parcial | KILOMETRAJE Total |
|---|---|---|---|
| Coquimbo | 2.45 | — | — |
| Empalme (Arranque a Ovalle i Paloma) | 14.30 | 1.300 | 1.300 |
| Peñuelas | 4.10 | 6.050 | 7.350 |
| La Pampa | 4.70 | 2.546 | 9.896 |
| Serena | 4.60 | 3.035 | 12.931 |
| Compañía (Ramal en estudio a Vallenar) | 21.90 | 2.878 | 15.809 |
| Islon | 63.15 | 5.351 | 21.160 |
| Altovalsol | 127.60 | 7.686 | 28.846 |
| Las Rojas | 205.60 | 7.504 | 36.350 |
| Pelícano | 285.95 | 6.020 | 42.370 |
| Marquesa | 324.65 | 4.387 | 46.757 |
| El Molle | 343.85 | 2.603 | 49.360 |
| Almendral | 432.40 | 5.967 | 55.327 |
| Gualliguaica | 500.15 | 9.027 | 64.354 |
| El Tambo | 558.00 | 4.681 | 69.035 |
| Vicuña | 606.15 | 5.965 | 75.000 |
| Arenal | 690.60 | 5.535 | 80.535 |
| Diaguitas | 707.35 | 4.194 | 84.729 |
| Algarrobal | 768.50 | 4.810 | 89.539 |
| Rivadavia | 818.00 | 4.034 | 93.573 |

Trocha.—La línea tiene la trocha de 1 metro en toda su estension; pero de Coquimbo a la Serena existe tambien la trocha de 1.676para facilitar la pasada de los trenes que corren a Ovalle.

Puentes.—Entre Coquimbo i Rivadavia existen los siguientes puentes:

| NOMBRE | Lonjitud del puente | Kilómetro donde se encuentra | Altura sobre el mar |
|---|---|---|---|
| La Higuera | 90.00 | 3.550 | 4.10 |
| Valparaiso | 8.00 | 7.850 | 4.10 |
| La Pampa | 22.00 | 8.650 | 4.10 |

| NOMBR | Lonjitud del puente | Kilómetro donde se encuentra | Altura sobre el mar |
|---|---|---|---|
| Puente Serena (Rio Coquimbo).. | 153.30 | 14.000 | 11.30 |
| » » (Parte nueva) ... | 200.00 | 14.200 | 11.30 |
| Rosaura ..... | 8.00 | 21.000 | 61.40 |
| Santa Gracia (Provisional)..... | 171.30 | 21.306 | 63.80 |
| Peralito (Provisional)..... | 12.00 | 24.000 | 63.85 |
| Marquesa (Definitivo)..... | 90.00 | 46.050 | 325.70 |
| La Viñita (Provisional)..... | 7.00 | 66.350 | 535.40 |
| Yungai (Definitivo)..... | 74.20 | 66.850 | 538.00 |
| Leiva (Definitivo)..... | 31.00 | 77.400 | 651.95 |
| San Isidro (Provisional)..... | 7.00 | 78.500 | 669.05 |
| Noruega (Provisional)..... | 28.80 | 86.100 | 773.50 |
| Piedra (Provisional)..... | 31.00 | 90.800 | 788.55 |

GALERÍAS I TÚNELES.—Entre Coquimbo i Rivadavia.

| NOMBRE | Largo | Kilómetro donde se encuentra | Altura sobre el mar |
|---|---|---|---|
| Galería núm. 1..... | 45.30 | 56.450 | 417.05 |
| » » 2..... | 40.60 | 56.700 | 420.10 |
| Túnel Maiten..... | 130.00 | 56.650 | 388.85 |
| » Marchihue..... | 75.00 | 59.050 | 454.70 |
| » Bella Vista..... | 59.20 | 70.100 | 570.00 |
| » Huancara ..... ..... | 150.00 | 71.750 | 573.30 |

## FERROCARRIL DE COQUIMBO A PUNTILLA, PALOMA I SAN MÁRCOS

| ESTACIONES | ALTURA metros | KILOMETRAJE Parcial | KILOMETRAJE Total |
|---|---|---|---|
| Coquimbo..... | 2.45 | — | — |
| Empalme (Arranque a Rivadavia)... | 14.40 | 1.300 | 1.300 |
| Empalme (Arranque a Guayacan).. | 38.75 | 1.834 | 3.134 |
| San Martin..... | 87.80 | 4.546 | 7.680 |
| Pan de Azúcar..... | 991.35 | 3.120 | 10.800 |
| Cerrillos..... | 119.40 | 8.169 | 18.969 |

| ESTACIONES | ALTURA metros | KILOMETRAJE Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| Andacollo | 162.75 | 9.987 | 28.956 |
| Tambillos | 201.20 | 7.027 | 35.983 |
| Las Cardas | 331.45 | 9.666 | 45.649 |
| La Cumbre | 609.60 | 8.769 | 54.418 |
| Agua Buena | 516.45 | 5.500 | 59.918 |
| Pejerreyes | 444.45 | 5.370 | 65.288 |
| Higuerita (Arranque a Panulcillo) | 406.70 | 4.652 | 69.940 |
| Angostura | 310.00 | 11.508 | 81.448 |
| Tuqui | 324.45 | 7.520 | 88.968 |
| Puntilla | 240.50 | 4.181 | 93.149 |
| Ovalle (Arranque a Tongoi) | 242.00 | 4.880 | 98.029 |
| Sotaquí | 258.95 | 10.030 | 108.059 |
| Carachilla | 315.00 | 6.730 | 114.789 |
| Paloma | 342.00 | 6.280 | 121.069 |
| » (continuacion) | — | — | — |
| Palqui | 382.35 | 9.931 | 131.000 |
| Guatulame | 439.65 | 12.000 | 143.000 |
| Chañaral Alto | 477.90 | 8.000 | 151.000 |
| San Márcos | 551.00 | 12.000 | 163.000 |
| *Ramal de Guayacan* | | | |
| Punta de Arranque | 14.00 | — | — |
| Guayacan | 5.00 | 5.000 | 5.000 |
| *Ramal de Panulcillo* | | | |
| Higueritas | 1.330 | — | — |
| Panulcillo | 1.565 | 7.000 | 7.000 |
| *De Ovalle a Tongoi* | | | |
| Ovalle | 241.00 | — | — |
| Limarí | 116.20 | 7.800 | — |
| Trapiche | 229.75 | 7.200 | 15.000 |
| La Torre | 126.00 | 8.800 | 23.800 |
| Cerrillos (Arranque a Tamaya) (1). | 222.00 | 8.974 | 32.774 |
| Pachingo | 185.10 | 19.988 | 52.762 |
| Tongoi | 4.50 | 29.124 | 81.886 |

(1) El ramal que parte de este punto a El Sauce i Tamaya, que tiene nueve kilómetros de estension, es de trocha de m. 1.06.

La línea de Coquimbo a Ovalle tiene curvas cuyo radio mínimun es de 150 metros i gradientes jeneralmente de 2 ½ por ciento, con escepcion de la cuesta de las Cardas en que alcanzan estas a 4½ por ciento.

El terreno que se recorre entre Limarí i Tongoi es jeneralmente plano, pero el resto es mui accidentado: hai puentes, túneles, cortes, terraplenes i diversas alcantarillas o desagües.

La trocha es de m. 1.676 entre Coquimbo i Ovalle (k. 95.646) i de m. 1.06 de Tuqui (k. 88.965) a San Marcos i Cerrillos de Tamaya, i de ésta a Tongoi es de m. 1.06. Entre Coquimbo i Empalme de Guayacan (k. 34.134) i entre Tuqui i Ovalle (k. 95.646), existen las dos trochas.

## PUENTES ENTRE COQUIMBO I OVALLE

| Nombre | Lonjitud | Kilómetro donde se encuentra | Metros |
|---|---|---|---|
| Castillo | 17.00 | 13.200 | 88.75 |
| Acueducto Cerrillos | 7.50 | 18.350 | 118.70 |
| Martínez | 24.70 | 27.450 | 154.55 |
| Núm. 1 de Andacollo | 63.30 | 29.400 | 161.95 |
| Núm. 2 de Andacollo | 63.30 | 29.400 | 161.95 |
| Núm. 3 de Andacollo | 9.75 | 29.500 | 161.95 |
| Núm. 4 de Andacollo | 6.00 | 35.050 | 202.00 |
| Tambillos | 16.40 | 35.200 | 206.50 |
| El Quijo | 4.00 | 56.500 | 589.50 |
| Agua Buena | 5.80 | 58.950 | 532.45 |
| Núm. 1 de Angostura | 14.03 | 75.309 | 349.90 |
| Núm. 2 de Angostura | 33.76 | 75.700 | 346.45 |
| Num. 3 de Angostura | 33.73 | 76.650 | 340.10 |
| Núm. 4 de Angostura | 50.83 | 79.050 | 321.90 |
| Viaducto Olivo | 4.00 | 85.850 | 341.30 |

## PUENTES ENTRE OVALLE I PALOMA

| Nombres | Lonjitud | Kilómetro donde se encuentra | Altura sobre el mar |
|---|---|---|---|
| Huamalata (Provisorio).... | 82.05 | 3.650 | 232.05 |
| Quebrada Seca (Bóveda de 10 metros de largo).. | 66.86 | 14.950 | 309.00 |
| Las Chilcas..... | 7.11 | 19.000 | 327.40 |
| Potrerillo..... | 12.71 | 19.850 | 329.00 |
| Tamelcura..... | 5.00 | 22.250 | 333.00 |

La construccion del Ferrocarril de Ovalle fué autorizada por le de 14 de Diciembre de 1855; se iniciaron los trabajos el 5 de Abril de 1861, i el 21 de Abril de 1862 los trenes llegaron a la Serena.

Esta línea unirá despues al norte con el centro del país, comunicando a Paloma con San Márcos, Combarbalá (k. 30), Illapel, Salamanca i Cabildo.

## FERROCARRIL DE LOS VILOS A ILLAPEL I SALAMANCA

(Trocha: 1.00 m.)

Esta vía férrea fué autorizada por lei de 20 de Enero de 1888 i tiene las siguientes estaciones:

| ESTACIONES | ALTURAS | DISTANCIA EN KILÓMETROS | |
|---|---|---|---|
| | Metros | Parcial | Total |
| Los Vilos..... | 3.30 | 0 | 0 |
| Las Vacas..... | 162.00 | 20 | 20 |
| Cabilolen..... | 314.00 | 7 | 27 |
| Las Cañas..... | 361.80 | 21 | 48 |
| Choapa (Arranque a Salamanca). | 236.67 | 10 | 58 |
| Pintacura..... | 243.15 | 5 | 63 |
| El Peral..... | 242.40 | 8 | 71 |
| Illapel..... | 310.46 | 6 | 77 |

Las obras principales de esta línea son: un puente de dos tramos que está sobre el rio Conchalí en k. 10; un túnel denominado Cabilolen, de m. 1.616 de largo, que se halla en el cordon de cerros del mismo nombre, en el k. 33.600 i cuya altitud máxima por el sur es de m. 528.50 i por el norte de m. 428.00; el monte tiene 787 metros sobre el nivel del mar. Sigue el túnel de la Lechuza de m. 90.00 de largo, que está en el k. 52.400; un puente de un tramo de 80 metros de largo sobre el rio Choapa, en el k. 59.940; i otro puente de 30 metros, tambien de un solo tramo, que está sobre el rio Illapel, en el k. 71.300.

Cuenta este ferrocarril, en los Vilos, con un muelle de 124 metros de largo, con doble vía.

La línea de Choapa a Illapel, a la altura de m. 27.042, baja en el puente de este nombre a m. 23.742, para volver a subir despues hasta Illapel.

## RAMAL A SALAMANCA

| ESTACIONES | ALTURAS Metros | DISTANCIA EN KILÓMETROS Parcial | Total |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Choapa | 236 | 0 | 0 |
| Limahuida | 291 | 6 | 6 |
| Los Loros | 372 | 7 | 13 |
| Tahuinco | 425 | 7 | 20 |
| Salamanca | 485 | 7 | 27 |

A este ramal pertenecen las siguientes obras:

En el k. 6.400 hai un puente sobre el estero de Limahuida, de 40 metros de largo, con un tramo, i en el k. 19 otro puente de 40 metros de largo sobre el estero Camisas.

## PROVINCIA DE ACONCAGUA

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

Aconcagua es una de las provincias más fértiles i productoras de cereales, vinos, chichas i pasto aprensado. Todos estos artículos se producen en abundancia i son de mui buena calidad.

Estension.—14,210 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—128,486 habitantes.

Departamentos.—Petorca, Ligua, Putaendo, Los Andes i San Felipe.

Puertos.—Posee los puertos marítimos de Vilos, Pichidangui, Papudo i Zapallar, i en la cordillera los de Valle Hermoso o Los Patos i Uspallata o Rio Colorado.

Ciudades.—Petorca, (1,178 habitantes); Ligua, (2,386 habitantes); Putaendo, (2,790 habitantes); Los Andes, (8,097 habitantes); i San Felipe, (10,426 habitantes). La última es tambien capital de toda la provincia.

Rios.—Tiene de algun caudal como el Choapa, el Aconcagua i el Putaendo.

Ferrocarriles.—Le corresponden 77 kilómetros del Ferrocarril de los Vilos a Illapel, 50 kilómetros del Ferrocarril de Calera a Cabildo i 12 kilómetros de la Red Central, en la parte comprendida entre el norte de La Cumbre i el sur de Montenegro.

El 5 de Abril fué inaugurado el ferrocarril que une a Chile con la República Arjentina. Esta línea está llena de prodijios humanos con las obras de injeniería que han tenido que realizarse para vencer las barreras puestas por la naturaleza, i de los panoramas mas grandiosos que puede presentar una cordillera enhiesta i arrogante, revestida con la severa majestad de las nieves eternas. Cuenta con numerosos túneles: el mayor de ellos es el denominado Caracoles, que tiene 3,187 metros de lonjitud; en el lado chileno hai gradientes de 8 por ciento, entre Portillo i Rio Blanco, i en el lado arjentino de 6 por ciento; en ámbos lados se hace necesario el empleo de la cremallera sistema Abt.

El recorrido de la línea es el siguiente:

| Estaciones i Paraderos | Alturas | Kilometraje | |
|---|---|---|---|
| | Metros | Parcial | Total |
| | — | — | — |
| Los Andes | 820 | 0 | 0 |
| Vilcuya | 1,028 | 15 | 15 |
| Rio Blanco | 1,624 | 19 | 34 |
| Juncal | 2,234 | 17 | 51 |
| El Portillo | 2,790 | 10 | 61 |
| Caracoles | 3,193 | 5 | 66 |
| *Frontera* | 3,186 | 5 | 71 |
| Las Cuevas | 3,190 | 16 | 87 |
| Puente del Inca | 2,710 | 1 | 88 |
| Punta de Vacas | 2,313 | 16 | 104 |
| Zanjon Amarillo | 2,030 | — | — |
| Uspallata | 1,678 | 50 | 154 |
| Cacheuta | 1,300 | 55 | 209 |
| Mendoza | 716 | 39 | 248 |

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VÍA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Aconcagua. | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica (1) de c. a c. | Santiago | Estaciones de la Provincia de Aconcagua. | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica de c. a c. | Santiago |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria.. | ... | ... | ... | La Cumbre..... | 804.65 | 4.600 | 71.100 |
| Montenegro..... | 753.00 | ... | 66.000 | Línea divisoria.. | 626.40 | 8.200 | 79.300 |

### PARTE DEL RAMAL DE LLAI-LLAI A LOS ANDES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria.. | ... | ... | ... | Palomar..... | 546.00 | 7.000 | 122.500 |
| Chagres..... | 412.35 | ... | 102.500 | San Felipe..... | 636.00 | 5.000 | 127.500 |
| Lo Campo..... | 486.00 | 6.000 | 108.500 | Curimon..... | 730.00 | 7.000 | 134.500 |
| San Roque..... | 473.00 | 3.000 | 111.500 | Los Andes..... | 318.00 | 9.000 | 143.500 |
| Panquehue ..... | 501.00 | 4.000 | 115.500 | | | | |

### PARTE DEL RAMAL DE CALERA A CABILDO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria... | 395.00 | ... | 141.000 | Rayado (Ramal | | | |
| Palos Quemados. | 395.00 | ... | 141.000 | Papudo)..... | ... | 12,000 | 167.000 |
| Colihues..... | 216.00 | 7.000 | 148.000 | Ligua..... | 58.00 | 3.000 | 170.000 |
| Catapilco..... | 96.00 | 7.000 | 155.000 | Injenio..... | 111.00 | 10.000 | 180.000 |
| | | | | Cabildo..... | 177.00 | 10.000 | 190.000 |

## PROVINCIA DE VALPARAISO

(Creada por lei de 27 de Octubre de 1842)

Aun cuando es la provincia mas pequeña de la República, ocupa la parte mas prominente, tanto por su poblacion i gran comercio, como por poseer el puerto de Valparaiso, que es el principal del territorio. La riega en parte el rio Aconcagua i los riachelos Limache, Quilpué, Placilla i Casablanca.

Estension.—5,059 (2) kilómetros cuadrados.

Poblacion.—281,385 habitantes.

Departamentos.—Valparaiso, Limache, Quillota i Casablanca.

---

(1) C, significa *centro*.

(2) Incluyendo la isla de Juan Fernández que tambien forma parte.

Puertos.—Ademas del mayor de Valparaiso i que es la residencia de las autoridades marítimas, tiene el de Quinteros.

Ciudades.—Valparaíso (162,447 hab.); Limache (3,773 hab.); Quillota (11,449 hab.); i Casablanca (1,466 hab.).

Ferrocarriles.—Le corresponden 108 kilómetros del Ferrocarril Central, entre Valparaiso i Las Chilcas, 21 kilómetros del ferrocarril de Calera a Cabildo, i 10 kilómetros del Ramal de Los Andes.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VÍA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Valparaíso | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica de c. a c. | Santiago | Estaciones de la Provincia de Valparaíso | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica de c. a c. | Santiago |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aconcagua | | | | | | | |
| Línea divisoria | ... | ... | ... | Quillota | 128.35 | 5.500 | 129.800 |
| Montenegro | 754.30 | ... | 66.500 | San Pedro | 91.80 | 8.200 | 138.000 |
| Cumbre | 804.65 | 4.600 | 71.100 | Limache | 87.80 | 5.800 | 143.800 |
| Línea divisoria | ... | ... | ... | Queronque | 76.80 | 5.400 | 149.200 |
| Las Chilcas | 626.40 | 8.200 | 79.300 | Peña Blanca | 155.95 | 7.300 | 156.500 |
| Los Loros | 447.95 | 9.000 | 88.300 | Villa Alemana | 138.35 | 1.600 | 158.100 |
| Llai-Llai (Ramal a Los Andes, en direccion al *este*) | 385.45 | 4.000 | 92.800 | Quilpué | 101.10 | 7.100 | 165.200 |
| | | | | Las Palmas | 70.33 | 4.200 | 169.400 |
| | | | | El Salto | 16.60 | 5.100 | 174.500 |
| | | | | Chorrillos | 9.35 | 2.600 | 177.100 |
| Las Vegas | 369.00 | 4.000 | 96.800 | Viña del Mar | 5.50 | 1.500 | 178.600 |
| Ocoa | 306 45 | 8.600 | 105.400 | Miramar | 9.40 | 1.100 | 179.700 |
| Pachacama | 256.00 | 7.000 | 112.400 | Recreo | 5.05 | 1.600 | 181.300 |
| La Calera (Ramal a Cabildo, en direccion al norte) | 217.00 | 6.500 | 118.900 | Portales | 6.05 | 1.700 | 183.000 |
| | | | | Baron | 3.50 | 1.800 | 184.800 |
| | | | | Bella Vista | 3.50 | 2.000 | 186.800 |
| | | | | Puerto (Término) | 3.50 | 1.000 | 187.800 |
| La Cruz | 174.00 | 5.400 | 124.300 | | | | |

### PARTE DEL RAMAL DE LLAI-LLAI A LOS ANDES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Llai-Llai | 385.45 | ... | 92.800 | Chagres | 412.35 | 5.400 | 102.500 |
| Las Vegas | 369.00 | 4.300 | 97.100 | Línea divisoria | ... | ... | ... |

### PARTE DEL RAMAL DE CALERA A CABILDO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Calera | 217.00 | ... | 118.900 | Melon | 238.00 | 5.900 | 130.400 |
| Artificio | 216.00 | 1.150 | 120.050 | Línea divisoria | | | |
| Nogales | 216.00 | 4.450 | 124.500 | (Túnel) | 391.85 | 11.000 | 141.400 |

## PROVINCIA DE SANTIAGO

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

Comprende la parte mas hermosa i fértil del Valle Central, en que está la Capital de la República. Sus campos son regados principalmente por los rios Mapocho i Maipo, de los cuales se han sacado numerosos i magníficos canales de riego. Produce en abundancia trigo, papas, cebadas i vinos burdeos.

Estension.—14,672 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—516,879 habitantes.

Departamentos.—Santiago, Victoria i Melipilla.

Puertos.—Los puertos menores de Algarrobo i San Antonio, i de cordillera El Portillo, de los Piuquenes i San José de Maipo.

Ciudades.—Santiago (332,724 hab.); capital de la provincia i de la República; San Bernardo (8,269 hab.), capital del departamento de la Victoria; i Melipilla (6,265 hab.), capital del departamento de su título. A 31 kilómetros al NE. existen los reputados Baños Termales de Colina.

Ferrocarriles.—El Ferrocarril Central, desde Montenegro hasta el rio Maipo, que comprende una estension de 94 kilómetros; el ramal de Santiago a San Antonio, con 113 kilómetros; la línea particular, con trocha de un metro, de 21 kilómetros, que une a Santiago con Puente Alto; i el ferrocarril de San Bernardo al Volcan.

### PERFIL DE LA RED CENTRAL

VÍA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Santiago | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica de c. a c. | Santg. | Estaciones de la Provincia de Santiago | Alturas Mts. | Distancia Kilométrica de c. a c. | Santg. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria.. | 754.30 | ... | 66.500 | Mercado..... | 545.40 | 2.860 | 5.200 |
| Rungue..... | 706.00 | 7.200 | 59.300 | Central (Ramal | | | |
| San Ramon..... | 696.00 | 2.300 | 57.000 | de Circunvala- | | | |
| Tiltil..... | 577.80 | 8.500 | 48.500 | cion i a San | | | |
| Polpaico..... | 521.65 | 10.500 | 38.000 | Antonio en di- | | | |
| Batuco..... | 482.95 | 10.700 | 27.300 | reccion oeste). | 525.00 | ... | ... |
| Colina..... | 486.00 | 6.900 | 20.400 | Espejo..... | 554.00 | 9.400 | 9.400 |
| Quilicura..... | 491.65 | 10.100 | 10.300 | San Bernardo... | 573.47 | 6.640 | 16.040 |
| Renca..... | 507.60 | 4.300 | 6.000 | Nos..... | 566.30 | 4.640 | 20.680 |
| Yungai..... | 522.00 | 3.660 | 2.340 | Línea divisoria.. | 520.00 | 6.320 | 27.000 |

RAMAL DE PROVIDENCIA

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Central - Santiago | 525.00 | ... | ... | Santa Elena | 593,00 | 1.130 | 7.000 |
| San Diego | 579.00 | 5.870 | 5.870 | Ñuñoa | 605.00 | 2.000 | 9.000 |
| | | | | Providencia | 605.00 | 1.000 | 10.000 |

RAMAL DE MELIPILLA

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Central - Santiago | 525.00 | ... | ... | El Marco | 189.00 | 7.140 | 55.950 |
| Maipú | 487.75 | 11.510 | 11.510 | Melipilla | 170.50 | 4.960 | 60.910 |
| Marruecos | 440.00 | 5.180 | 16.690 | Esmeralda | 143.00 | 7.000 | 67.910 |
| Malloco | 410.00 | 8.170 | 24.860 | Puange | 178.00 | 10.000 | 77.910 |
| Santa Ana | 385.00 | 4.730 | 29.590 | Leida | 175.00 | 11.000 | 88.910 |
| Talagante | 343.00 | 4.030 | 33.620 | Malvilla | 155.00 | 8.000 | 96.910 |
| El Monte | 291.00 | 6.380 | 40.000 | Llolleo | ... | 11.390 | 108.300 |
| Chiñihue | 230.00 | 8.810 | 48.810 | S. Antonio (Término) | 3.00 | 4.700 | 113.000 |

## PROVINCIA DE O'HIGGINS

(Creada por lei de 10 de Diciembre de 1883)

Esta provincia no tiene costas i es una de las principales en la produccion de toda clase de cereales. La riegan los rios Maipo, Paine i Cachapoal.

Estension.—5,930 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—92,339 habitantes.

Departamentos.—Maipo, Rancagua i Cachapoal.

Ciudades.—Rancagua (5,574 hab.), capital de la provincia i del departamento; Buin (2,713 hab.), capital de Maipo i Peumo (2,855 hab.), capital de Cachapoal.

Ferrocarriles.—Cuenta con 57.5 kilómetros de la Red Central, desde el rio Maipo hasta el rio Cachapoal; 14 kilómetros del ramal de Las Cabras i 70 kilómetros del ferrocarril de Rancagua a la Mina del Teniente.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de O'Higgins. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. | Santg. | Estaciones de la Provincia de O'Higgins. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. | Santg. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linea divisoria (Río Maipo).. | 520.05 | ... | 27.000 | Angostura..... | 428.50 | 7.190 | 54.240 |
| Guindos ..... | 508.25 | 2.700 | 29.700 | San Francisco... | 471.00 | 5.850 | 60.090 |
| Buin ..... ..... | 488.47 | 2.090 | 31.790 | Graneros ..... | 480.00 | 9.835 | 69.925 |
| Linderos..... | 456.70 | 3.570 | 35.360 | Rancagua..... | 499.00 | 12.015 | 81.940 |
| Paine..... | 396.00 | 5.720 | 41.080 | Línea divisoria (Río Cachapoal)..... | 519.50 | 2.560 | 84.500 |
| Hospital..... | 381.95 | 5.970 | 47.050 | | | | |

### PARTE DEL RAMAL DE PELEQUEN A LAS CABRAS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Río Cachapoal)..... | ... | ... | 141.000 | Codao..... | 157.00 | 6.000 | 150.815 |
| Peumo ..... | 176.00 | 3.815 | 144.815 | La Rosa..... | 141.00 | 5.000 | 155.815 |
| | | | | Las Cabras..... | 131.00 | 6.000 | 161.815 |

### EN PROYECTO

| | | | |
|---|---|---|---|
| El Cármen..... | 121.00 | 9.000 | 170.815 |

## PROVINCIA DE COLCHAGUA

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

La provincia cuenta con grandes i productivas propiedades agrícolas. Su vejetacion la debe principalmente a los rios Cachapoal, Antivero i Tinguiririca.

Estension.—9,987 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—158,162 habitantes.

Departamentos.—Caupolican i San Fernando.

Puertos.—Los menores de Matanzas i Pichilemu.

Ciudades. —San Fernando (9,150 hab.), capital de la provincia, i Rengo, (6,015 hab.), capital del departamento de Caupolican.

En la Cordillera de los Andes se encuentran los Baños de Cauquenes, notables por sus prodijiosas aguas termales.

Ferrocarriles.—74 kilómetros de la Red Central, del rio Cachapoal al estero de Chimbarongo, 91 kilómetros del ramal de Alcones i 24 kilómetros del ramal de Peumo, hasta el rio Cachapoal.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Colchagua. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la Provincia de Colchagua. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Rio Cachapoal) | 519.50 | ... | 84.500 | cion al oeste) | 276.60 | 6.512 | 117.090 |
| Gultro | 503.78 | 2.250 | 86.750 | Polonia | 311.00 | 8.655 | 125.745 |
| Lirios | 488.60 | 2.320 | 89.070 | San Fernando (Ramal a Pichilemu, en direccion al oeste) | 345.45 | 8.205 | 133.950 |
| Requínoa | 421.00 | 7.220 | 96.290 | | | | |
| Rosario | 339.00 | 7.330 | 103.620 | | | | |
| Rengo | 311.00 | 6.958 | 110.578 | Tinguiririca | 364.00 | 5.620 | 139.570 |
| Pelequen (Ramal a Las Cabras, en direc- | | | | Chimbarongo | 314.00 | 9.190 | 148.760 |
| | | | | Quinta | 265.00 | 9.400 | 158.160 |
| | | | | Línea divisoria | 265.10 | 0.440 | 158.600 |

### PARTE DEL RAMAL DE PELEQUEN A PEUMO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pelequen | 276.60 | 0.000 | 117.090 | San Vicente | 206.00 | 6.020 | 135.250 |
| Malloa | 250.00 | 6.460 | 123.550 | Línea divisoria | ... | 5.750 | 141.000 |
| Requegua | 228.00 | 5.680 | 129.230 | | | | |

### RAMAL DE SAN FERNANDO A ALCONES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| San Fernando | 345.45 | 0.000 | 133.950 | Palmilla | 169.00 | 3.510 | 176.050 |
| Centinela | 356.00 | 3.200 | 137.150 | Colchagua | 146.50 | 6.340 | 182.390 |
| Manantiales | 306.00 | 5.950 | 143.100 | Peralillo | 129.60 | 10.670 | 193.060 |
| Placilla | 254.00 | 7.450 | 150.550 | Poblacion | 128.00 | 7.170 | 200.230 |
| Nancagua | 220.00 | 7.650 | 158.200 | Marchihue | 137.00 | 8.540 | 208.770 |
| Cunaco | 192.75 | 7.920 | 166.120 | Alcones | 155.00 | 10.000 | 218.770 |
| Paniahue | 174.00 | 6.420 | 172.540 | Cardonal | 241.00 | 5.230 | 224.000 |

### EN CONSTRUCCION

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| San Miguel | 307.00 | 5.000 | 229.000 | El Puesto | 174.00 | 13.000 | 246.000 |
| El Lingue | 350.00 | 4.000 | 233.000 | Pichilemu | 3.00 | 10.000 | 256.000 |

## PROVINCIA DE CURICÓ

(Creada por lei de 26 de Agosto de 1865)

Esta provincia forma parte de la zona agrícola que aun se estiende al sur. La exuberancia de su vejetacion se debe a los diferentes rios que la riegan. Produce en abundancia cereales, frutas i ganados. Cuenta tambien con grandes bosques de robles, canelos i pataguas. Sus principales rios son el Teno, el Lontué i el Mataquito, que es la continuacion de los anteriores.

ESTENSION.—7,714 kilómetros cuadrados.

POBLACION.—107,095 habitantes.

DEPARTAMENTOS.—Curicó, Vichuquen i Santa Cruz.

PUERTOS.—El menor de Llico, en el mar, i el Planchon, en la cordillera.

CIUDADES.—Curicó (17,573 hab.), capital de la provincia; Vichuquen (1,315 hab.); i Santa Cruz (1,349 hab.).

FERROCARRILES.—De la Red Central le corresponden 31.450 kilómetros, desde el rio Chimbarongo hasta el rio Lontué. Pronto contará tambien con un ferrocarril que unirá a Curicó con Hualañé, en direccion al puerto de Llico.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Curicó. | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. | Estaciones de la Provincia de Curicó | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. |
|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Rio Chimbarongo)..... | 265.10 | ... 158.600 | direccion al oeste)... ..... | 210.00 | 7.320 185.320 |
| Teno..... | 297.00 | 10,848 169.448 | Línea divisoria | | |
| Triaca..... | 238.00 | 8,552 178.000 | | | |
| Curicó (Ramal a Hualañé, en | | | (Rio Lontué) | 220.20 | 4.680 190.000 |

## PROVINCIA DE TALCA

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1833)

Produce toda clase de cereales, maderas, frutas i esquisitos licores; tiene valles mui cultivados i feraces, algunos dilatados i otros pequeños i quebrados.

La riegan algunos importantes rios i riachuelos, como el Lontué, el Claro i el Maule, de los cuales se desprenden diversos canales que fertilizan los campos i movilizan algunos molinos importantes.

Estension.—9,945 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—131,957 habitantes.

Departamentos.—Lontué, Talca i Curepto.

Ciudades.—Talca (38,040 hab.), capital de la provincia; Molina (4,327 hab.), capital del departamento de Lontué; i Curepto (1,480 hab.).

No tiene puertos, pero se sirve para su comercio del puerto de Constitucion, valiéndose como vía de comunicacion de las aguas del rio Maule i del ferrocarril a vapor que la une.

Ferrocarriles.—El ya nombrado, del cual le corresponden 84 kilómetros hasta la estacion de Banco de Arena, el ramal a San Clemente de 20 kilómetros, i 74 kilómetros de la Red Central, que median entre los rios Lontué i el rio Maule.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Talca. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la Provincia de Talca. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Rio Lontué) | 220.20 | | 190.000 | Panguilemo..... | 122.00 | 9.300 | 240.330 |
| Lontué..... | 229.00 | 3.660 | 193.660 | Talca (Ramales a Constitucion i San Clemente en direccion al oeste)..... | 107.00 | 9.150 | 249.480 |
| Molina..... | 235.00 | 5.990 | 199.650 | | | | |
| Itahue..... | 231.60 | 7.850 | 207.500 | | | | |
| Camarico..... | 182.00 | 10.530 | 218.030 | | | | |
| San Rafael..... | 154.00 | 13.000 | 231.020 | | | | |

PARTE DEL RAMAL DE TALCA A CONSTITUCION

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Talca | 107.00 | 0.000 | 249.480 | Tanhuao | 56.00 | 10.000 | 292.480 |
| Colin | 76.00 | 13.000 | 262.480 | Pichaman | 30.00 | 10.000 | 302.480 |
| Rauquen | 65.00 | 5.000 | 267.480 | Huinganes | 20.00 | 13.000 | 315.480 |
| Corinto | 40.00 | 9.000 | 276.480 | Maquehua | 14.00 | 8.000 | 323.480 |
| El Morro | 44.00 | 3.000 | 279.480 | Banco de Arena | 9.00 | 10.000 | 333.480 |
| Curtiduría | 42.00 | 3.000 | 282.480 | Línea divisoria (Rio Maule) | 9.00 | ... | 333.480 |

RAMAL DE TALCA A SAN CLEMENTE

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Talca | 107.00 | 0.000 | 249.480 | Mercedes | 149.40 | 2.000 | 259.480 |
| Club Hípico | 121.90 | 2.920 | 252.400 | Aurora | 162.50 | 3.000 | 262.480 |
| Huilquilemo | 141.30 | 5.080 | 257.480 | San Clemente | 204.44 | 16.600 | 279.080 |

## PROVINCIA DE LINARES

(Creada por lei de 11 de Diciembre de 1873)

La provincia de Linares es esencialmente agrícola, pero tambien posee algunos minerales de escasa importancia. La riegan los rios Maule, Putagan, Achibueno, Longaví i Perquilauquen.

Estension.—10,210 kilómetros cuadrados.

Poblacion. —109,363 habitantes.

Departamentos.—Linares, Parral i Loncomilla, del cual es su capital San Javier.

Ciudades.—Linares (11,127 hab.) capital de la provincia; Parral (10,047 hab.); i San Javier (4,898 hab.).

No tiene puertos de mar, i en la cordillera cuenta con los boquetes de Lástimas, Hollada Seca, Curillinco, Rio de la Puente i Longaví. En la cordillera existen los reputados baños termales de Panimávida, Quinamávida i Catillo; los primeros están inmediatos a Linares i el último a Parral.

Ferrocarriles.—81 k. 171 m. de la Red Central, comprendidos desde el rio Maule hasta el rio Perquilauquen, i del Ramal de Cauquenes la parte comprendida desde su iniciacion hasta el k. 0. 970.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

VÍA TRONCO

| Estaciones de la provincia de Linares | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. | Santiago | Estaciones de la provincia de Linares | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. | Santiago |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Rio Maule). | 99 | ... | 265.186 | Copihue..... | 165 | 5.054 | 333.250 |
| San Javier..... | 108 | 4.176 | 269.362 | Parral (Ramal a Cauquenes, en direccion al oeste)..... | 166 | 5.914 | 339.164 |
| Villa Alegre..... | 121 | 10.568 | 279.930 | Perquilauquen .. | 163 | 11.369 | 350.533 |
| Putagan ..... | 118 | 8.150 | 288.080 | Línea divisoria (Rio). ..... | 163 | 0.000 | 350.533 |
| Linares..... | 157 | 11.863 | 299.943 | | | | |
| Miraflores... ..... | 150 | 9.195 | 309.138 | | | | |
| Longaví..... | 165 | 6.697 | 315.835 | | | | |
| Membrillo..... | 168 | 12.361 | 328.196 | | | | |

## PROVINCIA DE MAULE

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

La provincia es tambien agrícola i ademas del trigo, cebada, frejoles i otros granos, produce los famosos *vinos mostos de Cauquenes*. La riegan los rios Maule, Itata, Cauquenes i Perquilauquen.

Estension.—6.410 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—110, 316 habitantes.

Departamentos.—Constitucion, Cauquenes, Itata i Chanco.

Puertos.—Constitucion, Curanipe i Buchupureo.

Ciudades.—Cauquenes, (9,683 hab.) capital de la provincia; Constitucion, (4,863 hab.); Quirihue, (3,183 hab.) capital de Itata, i Chanco, (2,870 hab.).

Rios.—Maule e Itata, ámbos caudalosos.

Ferrocarriles.—Los 24.745 kilómetros finales del Ramal que se desprende de la Red Central, de Parral a Cauquenes, i los últimos 14 k. del ferrocarril de Talca a Constitucion.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### RAMAL DE CONSTITUCION

| Estaciones de la provincia de Maule | Alturas mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santiago. | Estaciones de la provincia de Maule | Alturas mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santiago |
|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria (Rio Maule).. | 9 | ... 333.480 | Constitucion (Término).... | 3 | 6 339.480 |

### PARTE DEL RAMAL DE CAUQUENES

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria | ... | 24.030 | 363.194 | Cauquénes (Término) ..... | 143 | 6.825 387.939 |
| Quella..... | 130 | 21.320 | 384.514 | | | |
| Boldo ..... | 1340 | 16.600 | 401.114 | | | |

## PROVINCIA DE ÑUBLE

(Creada por lei de 2 de Febrero de 1848)

Ademas de la produccion agrícola, produce la provincia en bastante cantidad madera de los estensos bosques que posee en las inmediaciones de la Cordillera de los Andes. Le fertilizan principalmente los caudalosos rios Itata i Ñuble.

Estension.—8,823 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—166,245 habitantes.

Departamentos.—San Cárlos (8,499 hab.); Chillan (29,117 hab.), que es la capital; Bulnes (3,689 hab.); i Yungai (1,778 hab).

Puertos.—Sólo posee en la cordillera los boquetes Chureo, Atacalco i Portillo.

Ciudades.—San Cárlos, Chillan, Búlnes i Yungai.

Ferrocarriles.—95.933 kilómetros de la Red Central, considerados desde el rio Perquilauquen hasta el rio Itata. Se construye un ferrocarril de Chillan a los Baños Termales del mismo nombre i otro de Jeneral Cruz a Pemuco i al fundo Catago.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Ñuble | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la Provincia de Ñuble | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divis. (Rio Perquilauquen) | ... | ... | 350.533 | (Rucapequen Ramal a Confluencia, al *oeste*) | 78 | 5.272 | 414.783 |
| Perquilauquen | 163 | 11.389 | 350.533 | Bulnes | 83 | 8.443 | 423.226 |
| Ñiquen | 167 | 7.006 | 357.539 | Santa Clara | 93 | 9.532 | 432.758 |
| San Cárlos | 172 | 16.346 | 373.885 | Jeneral Cruz (F. C. a Pemuco) | 101 | 12.588 | 445.346 |
| Cocharcas | 133 | 13.788 | 387.673 | Linea divis. (Rio Itata) | ... | 1.100 | 446.446 |
| Chillan | 114 | 9.913 | 397.586 | | | | |
| Rio Chillan | 72 | 11.920 | 409.507 | | | | |

RAMAL DE RUCAPEQUEN A TOMÉ

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rucapequen | 78 | ... | 414.783 | Confluencia | 29 | 6.790 | 431.073 |
| Colliguai | 45 | 9.500 | 424.283 | | | | |

## PROVINCIA DE CONCEPCION

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

La provincia de Concepcion es la mas importante del sur de la República, tanto por su produccion agrícola, como por la gran riqueza de su comercio i las minas de carbon de piedra que posee, cuya esplotacion mantiene en los puertos de Coronel i Lota establecimientos de primer órden. La riegan los rios Bio-Bio, que es navegable i el mayor de Chile, i el Laja, afluente del anterior.

Estension.—8,422 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—216,994 habitantes.

Departamentos.—Coelemu, capital Tomé; Puchacai, capital Florida; Rere, Concepcion, Talcahuano i Lautaro, capital Coronel.

Puertos.—Los mayores de Talcahuano i Coronel, en los cuales hacen escala los vapores de Europa, i los menores de Tomé, Penco, Lirquen i Lota.

Ciudades.—Concepcion (55,330 hab.), capital de la provincia; Tomé, (4,788 hab.); Florida, (1,811 hab.); Rere i Talcahuano, (16,261 hab).

Ferrocarriles.—De la Red Central, desde el rio Itata hasta Talcahuano, con un total de 137.465 kilómetros, i los Ferrocarriles particulares de Penco i Curanilahue, de los cuales le corresponden 48 kilómetros hasta Laraquete.

De Monte Aguila arranca tambien una línea férrea que se enlazará con los Ferrocarriles de la República Arjentina en el punto denominado Chos-Malal, que está en el kilómetro 250. (1)

La línea tendrá grandes alcantarillas, terraplenes de vastas dimensiones que salvarán quebradas profundas i algunos puentes de relativa importancia. Contará con un túnel de 960 metros de lonjitud (k. 125), i su gradiente máxima alcanzará un 2½ por ciento, con simple adherencia.

La laguna del Laja será atravesada en *ferry boat*, ahorrándose así un recorrido de 32 kilómetros.

Esta línea dará vigoroso impulso a una zona bastante rica para la agricultura, como ya comienzan a palparse sus grandes beneficios. La llegada de la locomotora ha producido un verdadero despertar en esas rejiones hasta hoi inesplotadas, obteniéndose actualmente un aumento considerable en la produccion agrícola. Cada estacion se ha convertido, desde luego, en un pequeño centro de actividad de verdadera importancia.

Por otra parte, la produccion agrícola i aurífera de la rica rejion del Neuquen que se halla allende Los Andes converjerá hácia este ferrocarril que facilita el trasporte al puerto de Talcahuano, de quien quedará Bahía Blanca a 1,100 kilómetros, distancia que se podrá salvar en 18 horas. Ademas esta vía empalmará tambien con varias líneas que están en construccion o en proyecto en la República Arjentina, dejándola así en conexion directa con Buenos Aires.

El recorrido de la línea que está construida i en esplotacion es el siguiente:

| ESTACIONES | ALTURA EN METROS | KILOMETRAJE PARCIAL | KILOMETRAJE TOTAL | PENDIENTE |
|---|---|---|---|---|
| Monte Aguila..... | 113 | 0 | 0 | 2 0/00 |
| Charrúa ..... | 150 | 11.600 | 11.600 | 1½ 0/00 |
| Campanario ..... | 181 | 11.800 | 23.400 | 1 0/00 |
| Cholguan ..... | 226 | 11.500 | 34.700 | 1¾ 0/00 |
| Huépil ..... | 304 | 15.000 | 49.700 | 1¼ 0/00 |
| Trupan ..... | 500 | 11.300 | 61.000 | Horizontal |

(1) Este ferrocarril fué autorizado por lei número 1,589 de 14 de Marzo de 1903, i comprende una estension de 130 kilómetros mas o ménos hasta la frontera arjentina.

Los trenes del Trasandino salen de Monte Aguila los dias mártes, juéves i sábado a las 9.15 A. M. en conexion con los trenes de la Red Central i regresan a la 1.45 P. M. en relacion con los trenes para el norte i sur, respectivamente.

## FERROCARRIL DE CONCEPCION A CURANILAHUE

| ESTACIONES | DISTANCIAS PARCIALES, K. | TOTALES | ESTACIONES | DISTANCIAS PARCIALES, K. | TOTALES |
|---|---|---|---|---|---|
| Concepcion.... | 0 | 0 | Carampangue... | 11 | 59 |
| San Pedro..... | 3 | 3 | Ramadilla ..... | 7 | 66 |
| La Posada..... | 14 | 17 | Peumo..... | 3 | 69 |
| Coronel..... | 11 | 28 | Colico..... | 10 | 79 |
| Lota..... | 9 | 37 | Curanihue ..... | 12 | 91 |
| Laraquete..... | 11 | 48 | | | |

De la estacion de Carampangue se desprende un ramal de 8 kilómetros a Arauco.

Entre las obras de arte con que cuenta esta línea se encuentra el puente metálico de 1,889 metros de lonjitud que atraviesa el rio Bio-Bio, estension que corresponde a las cifras del año en que fué construido.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Concepcion. | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la Provincia de Concepcion. | Alturas Mts. | Distancias Kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria | | | | Rio Claro..... | 64.80 | 9.765 | 485.450 |
| (Rio Itata).... | ... | ... | 446.000 | Turquía ..... | 56.00 | 4.002 | 489.452 |
| Cabrero..... | 121.00 | 11.518 | 457.518 | San Rosendo..... | 46.00 | 9.013 | 498.465 |
| Monte Aguila... | 103.00 | 6.807 | 464.325 | Línea divisoria | | | |
| Yumbel..... | 92.00 | 11.360 | 475.685 | (Rio Bio-Bio) | ... | ... | 498.465 |

### RAMAL DE SAN ROSENDO A TALCAHUANO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| San Rosendo.... | 46.00 | 0.000 | 498.465 | Talcamávida ..... | 42.00 | 7.635 | 521.420 |
| Malvoa..... | 45.00 | 5.160 | 503.625 | Quilacoya..... | 26.00 | 13.950 | 535.370 |
| Buenuraqui..... | 44.00 | 3.107 | 506.732 | Hualqui..... | 21.00 | 9.775 | 545.145 |
| Gomero..... | 43.00 | 7.053 | 513.785 | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Chiguayante..... | 18.00 | 13.425 | 558.570 | Arenal (Ramal a los Baños de San Vicente, a 2 kilómetros al sur)..... | 3.30 | 4.685 | 581.805 |
| Concepcion..... (Ferrocarril a Penco i Curanilahue) ..... | 9.00 | 10.045 | 568.615 | | | | |
| Perales..... | 86.00 | 505 | 577.120 | Talcahuano..... | 3.00 | 1.821 | 583.626 |

## PROVINCIA DE ARAUCO

(Creada por lei de 13 de Octubre de 1875)

Tiene su importancia, tanto en la crianza de ganados, cultivo del trigo i corta de maderas, como en la produccion de las minas de carbon de piedra. Está recorrida por los rios Lebu, Carampangue i Paicaví. Frente a sus costas yace la isla Santa María.

Estension.—6,366 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—61,538 habitantes.

Departamentos.—Arauco, Lebu i Cañete.

Puertos.—Laraquete, Carampangue, Yáñez, Lebu i Quidico.

Ciudades.—Arauco (3,246 hab.), capital de la provincia; Lebu (2,087 hab.); i Cañete (2,297 hab.).

Ferrocarriles.—Existe la línea particular de Concepcion a Curanilahue, de la cual le corresponde desde el rio Laraquete o sea 44 kilómetros i un ramal de 8.18 kilómetros de Carampangue a Arauco. Se proyecta tambien la construccion de un ferrocarril que unirá a Curanilahue con Lebu i Cañete, i otro de Cañete a Sauces, estacion de la línea central del Estado.

## PROVINCIA DE BIO-BIO

(Creada por lei de 13 de Octubre de 1875)

Su principal industria es el cultivo de trigo, cebada, papas i tambien de vinos. La riegan los rios Laja, Bio-Bio, Quenco, Duqueco, Bureo, Vergara, Malleco, Renaico i muchos otros. Posee los boquetes Pichachen, Picunleo, Copulhue, Copahue, Puconomahuida, Coliquen, Ránquil i Rahue.

Estension.—18,582 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—97,968 habitantes.

Departamentos.—Laja, capital Los Anjeles (11,691 hab.); Mulchen (5,562 hab.), i Nacimiento (1,871 hab.).

Ferrocarriles.—La Red Central entre el rio Laja i Renaico (52 kilómetros) i los Ramales de los Anjeles (21 kilómetros), Nacimiento (8 kilómetros) i Mulchen (42 kilómetros). Total 123 kilómetros.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la provincia de Bio-Bio | Altura sobre el nivel del mar | De centro a centro de ámbos puntos | Distancias kilométricas desde Santiago | Estaciones de la provincia de Bio-Bio | Altura sobre el nivel del mar | De centro a centro de ámbos puntos | Distancias kilométricas desde Santiago |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Linea divisoria* (rio Bio-Bío)... | ... | ... | 498.465 | Coihue (Ramales a Mulchen, en direccion al este, i a Nacimiento al oeste)..... | 66 | 11.441 | 537.996 |
| Laja..... | 45 | 2.415 | 500.880 | | | | |
| Diuquin..... | 47 | 11.620 | 512.500 | | | | |
| Santa Fé (Ramal a los Anjeles, en direccion al este) ... | 77 | 14.055 | 526.555 | *Linea divisoria* (Rio Renaico) .. | 60 | 12.628 | 550.624 |

### RAMAL DE SANTA FE A LOS ANJELES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Santa Fé..... | 77 | 0.000 | 526.555 | Arrayan ..... | 112 | 5.483 | 541.205 |
| Candelaria ... | 108 | 9.167 | 535.722 | *Los Anjeles*... | 129 | 5.730 | 546.935 |

### RAMAL DE COIHUE A MULCHEN

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Coihue..... ... | 66 | 0.000 | 557.999 | Lapito..... .. | 98 | 12.870 | 586.149 |
| Negrete..... | 72 | 8.300 | 566.299 | *Mulchen*..... | 128 | 13.980 | 600.129 |
| Rapelco... ... | 86.98 | 6.980 | 573.279 | | | | |

### RAMAL DE COIHUE A NACIMIENTO

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Coihue..... ... | 66 | 0.000 | 557.999 | *Nacimiento*... | 56.60 | 8.000 | 565.999 |

## PROVINCIA DE MALLECO

(Creada por lei de 12 de Marzo de 1887)

La provincia del Malleco es rica en producciones agrícolas, particularmente de trigo, que se produce en gran cantidad en sus fértiles

terrenos, compuestos en su mayor parte de suaves lomajes. Las lluvias son frecuentes, i ademas la riegan los rios Vergara, formado por el Malleco i el Rahue; el Renaico, afluente del primero, i el Cholchol. Todos son mas o ménos caudalosos, como lo son casi todos los de la rejion del sur.

Estension.—7,710 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—109,775 habitantes.

Departamentos.—Angol, capital de la provincia; Collipulli, Traiguen i Marilnan.

Pasos de cordillera.— Coliqueu, Pino-Achao i el Arco.

Ciudades.—Angol; Collipulli, (3,005 habitantes); Traiguen (6,122 habitantes); i Victoria, (9,840 habitantes).

Ferrocarriles.—Cuenta con 74.491 kilómetros de Red Central: de Renaico, que es el punto de bifurcacion, a Traiguen 93 kilómetros i 103 kilómetros de Renaico a Quillen inclusive.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

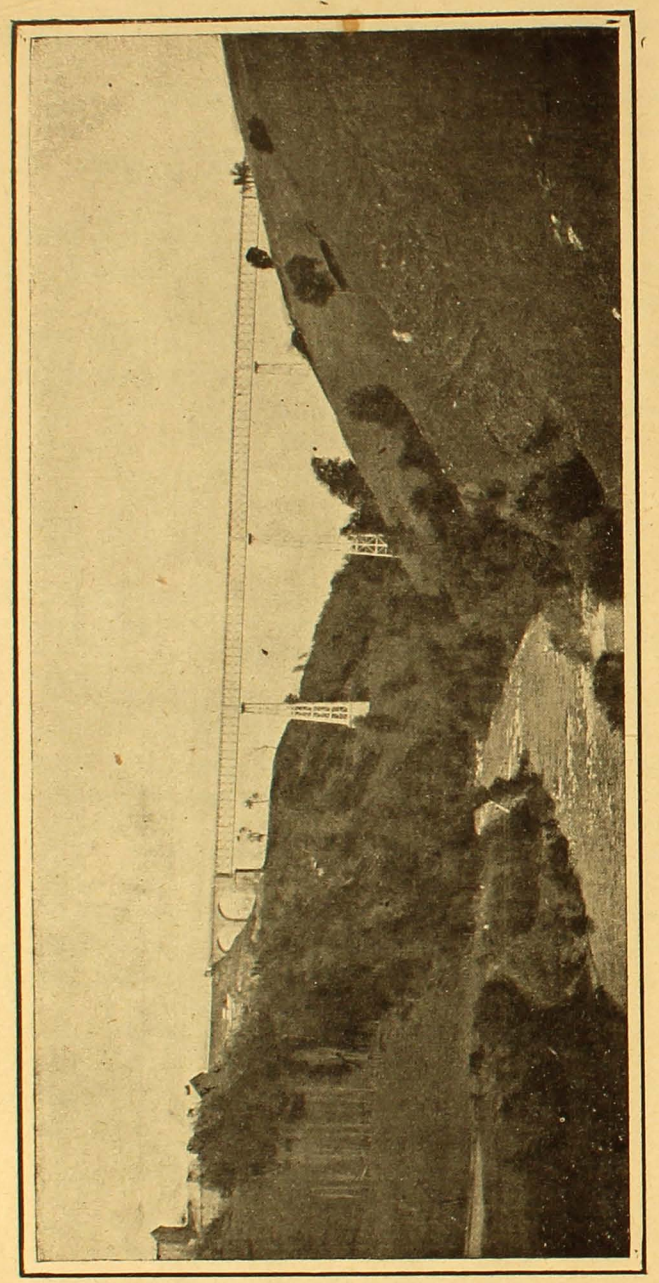
### VIA TRONCO

| Estaciones de la provincia de Malleco | Alturas sobre el nivel del mar. M. | De centro a centro de ámbos puntos | Distancias kilométricas desde Santiago | Estaciones de la provincia de Malleco | Altura sobre el nivel del mar. M. | De centro a centro de ámbos puntos | Distancias kilométricas desde Santiago |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Linea divisoria* (Rio Renaico) .. | | | 550.625 | Pidima ..... | 276 | 7.191 | 595.841 |
| | | | | Ercilla..... | 324 | 6.630 | 602.471 |
| | | | | Pailahueque . | 369 | 10.415 | 612.886 |
| Renaico (Ramal a Traiguen, en direccion al | | | | Quilquilco ... | 351 | 7.525 | 620·411 |
| | | | | *Victoria*... ... | 351 | 4.705 | 625.116 |
| | | | | Púa..... ... | 318 | 12.234 | 637.350 |
| | | | | Perquenco .. | 297 | 10.450 | 647.800 |
| SO.)..... | 60 | 12.628 | 550.625 | Quillen..... . | 273 | 5.200 | 653.000 |
| Las Viñas.... | 112 | 11.970 | 562.595 | Línea divisoria (Rio | | | |
| Mininco..... | 118 | 7.947 | 570.542 | Quillen).... | 271 | ... | 652.500 |
| Lolenco..... | 213 | 9.590 | 580.132 | | | | |
| *Collipulli* ..... | 244 | 8.518 | 588.650 | | | | |

### RAMAL DE RENAICO A TRAIGUEN

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Renaico..... | 60 | 0.000 | 550.625 | Santa Rosa.. | 120 | 9.617 | 622.754 |
| Roblería..... | 74 | 9.117 | 559.742 | Quilquen .... | 135 | 7.471 | 630.225 |
| *Angol*..... | 72 | 17.956 | 577.698 | Trigal..... | 212 | 8.607 | 638.832 |
| Trintre ... ... | 90 | 18.282 | 595.980 | *Traiguen* | | | |
| Los Sauces... | 111 | 13.157 | 609.137 | (Término)... | 177 | 10.452 | 649.284 |
| Saboya..... | 115 | 4.000 | 613.137 | | | | |

Al sur de Collipulli salva la profunda quebrada del Malleco un hermoso i elevado puente de acero de 347,50 m. de lonjitud, el



PUENTE SOBRE EL RIO MALLECO.—1890

cual está suspendido sobre pilares del mismo metal, que lo mantienen a 102 m. del lecho del rio.

Esta atrevida obra se debe a la intelijencia del malogrado injeniero chileno, don Victorino Aurelio Lastarria.

## PROVINCIA DE CAUTIN

(Creada por lei de 12 de Marzo de 1887)

La provincia de Cautin forma parte del territorio que hace poco era ocupado por los araucanos, los cuales hoi aunan sus fuerzas en beneficio del progreso estraordinario que ha alcanzado la zona fronteriza. Los rios que la atraviesan son bastante caudalosos, especialmente el Imperial, formado por la union del Cautin con el Cholchol; tiene tambien el Tolten, que la separa de la provincia de Valdivia. El Imperial y el Tolten son navegables, pero este último tiene en su desembocadura una peligrosa barra de bajos de arena.

ESTENSION.—15,105 kilómetros cuadrados.

POBLACION.—139,553 habitantes.

DEPARTAMENTOS.—Temuco al E., Imperial al O. i Llaima al N.

PUERTOS.—Aun cuando la provincia está bañada por el mar no tiene puertos; en la cordillera se hallan los boquetes de Lonquimai, Llaima, Maichi i Rielgobil.

CIUDADES.—Temuco (16,037 habitantes), capital de la provincia Nueva Imperial (5,158 habitantes); i Lautaro (5,958 habitantes).

FERROCARRILES.—Comunican a la provincia la Red Central en una estension de 65 kilómetros desde Quillen al rio Tolten i 56 kilómetros desde Temuco a Carahue.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

VIA TRONCO

| Estaciones de la provincia de Cautin | Alturas metros | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la provincia de Cautin. | Alturas metros | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Línea divisoria*... | 271 | ..... | 652.500 | Carahue en direccion al oeste) | 113 | 10.000 | 689.000 |
| Lautaro..... | 214 | 6.500 | 659.000 | Padre Las Casas. | 111 | 2.000 | 691.000 |
| Pozo Lastre..... | 183 | 5.000 | 664.000 | Metrenco..... | 66 | 10.000 | 701.000 |
| Cuyanquen ..... | 176 | 2.000 | 666.000 | Quepe ..... | 92 | 5.000 | 706.000 |
| Pillanlelbun ..... | 171 | 5.005 | 671.005 | Freire..... | 106 | 9.000 | 715.000 |
| Cajon ..... | 134 | 7.995 | 679.000 | *Linea divisoria*... | 94 | 4.000 | 719.000 |
| *Temuco* (Ramal a | | | | | | | |

RAMAL DE TEMUCO A CARAHUE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Temuco | 113 | ..... | 689.000 |
| Labranza | 74 | 8.000 | 697.000 |
| Boroa | 46 | 16.000 | 713.000 |
| Nueva Imperial | 25 | 10.000 | 723.000 |
| Ranquilco | 14 | 10.000 | 733.000 |
| Carahue | 10 | 12.000 | 745.000 |

## PROVINCIA DE VALDIVIA

(Creada por lei de 30 de Agosto de 1826)

Provincia de vejetacion prodijiosa i de gran movimiento comercial e industrial. Cuenta con los rios Valdivia, que es formado por el Calle-Calle i el Cruces, el rio Bueno, ámbos navegables.

Estension.—21,537 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—118,277 habitantes.

Departamentos.—Valdivia i Union. Se proyecta la creacion del departamento de Villa Rica, cuyo asiento principal será Loncoche.

Puertos.—Valdivia, Queule, Corral i Chaihuin.

Ciudades.—Valdivia (15,229 habitantes) capital de la provincia, i la Union (3,449 habitantes).

Ferrocarriles.—Los centros principales están unidos por la gran Red Central, de la cual le corresponde desde el rio Tolten hasta el Pilmaiquen i Valdivia, con un total de 231 kilómetros.

De Collilelfu parte un ferrocarril que se construye para unirlo a las líneas arjentinas. Esta importante vía de comunicacion se compondrá del recorrido siguiente:

PRIMERA SECCION

| Estaciones | Alturas | Distancias kilométricas | |
|---|---|---|---|
| Collilelfu | 32 | 0 | 0 |
| Puñaco | 101 | 12 | 12 |
| Folilco | 120 | 5 | 17 |
| Huidif | 194 | 12 | 29 |
| Riñihue | 117 | 11 | 40 |

El radio mínimun de las curvas es de 150 metros.

Las gradientes máximas son del 3 %.

El tipo de riel es de 20 kilg. por metro lineal.

Los puentes metálicos son:

El Collilelfu, de 40 metros de luz, en un solo tramo.

El Quinchilca, de 55 metros de largo, en dos tramos, i varios puentecitos, de 10 i 15 metros.

SEGUNDA SECCION

Recorrida la primera seccion se entrará a la segunda, que está despues de atravesar el lago Riñihue, cuyo ancho alcanza a 21 kilómetros de estension.

| Estaciones | Alturas | Distancias kilométricas | |
|---|---|---|---|
| Enco | 221 | 0 | 0 |
| Chanchan | 242 | 6 | 6 |
| Molco | 251 | 6 | 12 |
| Choshuenco | 335 | 7 | 19 |
| Huayahuinte | 602 | 7 | 26 |
| Fuí | 713 | 9 | 35 |

Para la navegacion en los lagos existen tambien 4 vapores en servicio activo, distribuidos de la siguiente manera:

| | | |
|---|---|---|
| Lago Riñihue | Vapor | Riñihue con dos lanchas |
| » Panguipulli | » | O'Higgins con dos » |
| » Pirihuinco | » | Jral. Mitre con dos » |
| » Lacar | » | San Martin con dos » |

A esta línea puede augurarse el mas seguro i halagüeño porvenir, no solamente porque toda la rejion que atraviesa es rica en la calidad de sus terrenos, en la abundancia de sus bosques i en las bellezas naturales de sus campos, sino por los nuevos horizontes que abrirá al desarrollo de los pueblos fronterizos de ámbas naciones. Se detallan sus principales jornadas:

| | | |
|---|---|---|
| De Valdivia a Collilelfu... | 44 km. | en Ferrocarril del Estado |
| » Collilelfu a Riñihue.... | 40 » | en Ferrocarril de S. Martin |
| » Riñihue a Enco..... | 21 » | en lago |

De Enco a Puerto Fuí..... 35 km. en camino carretero
» P. Fuí a Perehueico.... 22 » en lago
» Perehueico a Huachun 16 » en camino carretero
» Huachun a San Martin 27 » en lago
» San Martin a Neuquen 450 » en camino carretero.

La distancia que separa a Valdivia de Neuquen, es pues de 655 kilómetros.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la Provincia de Valdivia. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | | Estaciones de la Provincia de Valdivia. | Alturas Mts. | Distancias kilométricas de c. a c. Santg. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria.. | 94.00 | ... | 719.000 | direccion al | | | |
| Pitrufquen..... | 94.00 | ... | 719.000 | oeste)..... | 19.00 | 5.000 | 835.000 |
| Gorbea..... ... | 93.00 | 13.000 | 732.000 | Purei..... ..... | 20.00 | 7.000 | 842.000 |
| Quitratúe..... | 91.00 | 7.000 | 739.000 | Collilelfu (Ferrocarril a San | | | |
| Lastarria ..... | 98.00 | 9.000 | 748.000 | | | | |
| Loncoche..... | 112 00 | 21.000 | 769.000 | Martin)..... | 32.00 | 7.000 | 849.000 |
| La Paz..... | 94.00 | 7.000 | 776.000 | Reumen..... ... | 71.00 | 16.000 | 865.000 |
| Lanco..... | 72 00 | 9.000 | 785.000 | Paillaco..... | 90.00 | 10.000 | 875.000 |
| Mailef..... | 43.00 | 20.000 | 805.000 | Pichi-Ropulli.... | 90.00 | 10.000 | 885.000 |
| Mafil..... | 30.50 | 12.000 | 817.000 | Conales..... | 80.00 | 11.000 | 896.000 |
| Mulpun..... | 50.00 | 13.000 | 830.000 | Rapaco..... | 53.00 | 5.000 | 901.000 |
| Antilhue (Ramal | | | | Union ..... | 30.00 | 8.000 | 909.000 |
| a Valdivia, en | | | | Línea divisoria.. | ... | 5.699 | 914.699 |

### RAMAL DE ANTILHUE A VALDIVIA

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Antilhue..... | 19.00 | 4.000 | 835.000 | Huellelhue..... | 9.00 | 13.000 | 852.000 |
| Chincuin..... | 13.00 | 4.000 | 839.000 | Valdivia..... | 7.00 | 12.000 | 864.000 |

## PROVINCIA DE LLANQUIHUE

(Creada por lei de 22 de Octubre de 1861)

Provincia mui productiva de animales i de maderas de buena calidad. La atraviesan los rios Bueno, que sirve de límite con Valdivia i que tiene por afluentes al Pilmaiquen i al Rahue. Tiene tambien

varios lagos: el Llanquihe, con 740 kilómetros cuadrados i del cual nace el rio Maullin; el Puyehue i el Rupanco, que dan oríjen, respectivamente, a los rios Pilmaiquen i Rahue.

Estension.—91,439 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—105,033 habitantes.

Departamentos.—Osorno, Llanquihue i Carelmapu.

Puertos.—En el mar, Puerto Montt, Calbuco, Maullin i Boca del rio Bueno, i en la cordillera, Pérez Rosales, Errázuriz i Bariloche.

Ciudades.—Osorno (7,364 habitantes); Carelmapu i Puerto Montt (5,408 habitantes), capitales de su respectivos departamentos, i Puerto Montt, de toda la provincia.

Ferrocarriles.—La ciudad de Osorno es por ahora el término de la Red Central; pero actualmente se prosiguen los trabajos de prolongacion de la vía hasta Puerto Montt, con lo cual la provincia tendrá una estension total de 164 kilómetros de ferrocarriles.

## PERFIL DE LA RED CENTRAL

### VIA TRONCO

| Estaciones de la provincia de Llanquihue | Alturas Mts. | Dists. parcial | kiloms. Total | Estaciones de la provincia de Llanquihue | Alturas Mts. | Dists. Parcial | kilms Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Línea divisoria... | ... | 5.999 | 914.699 | Chacayal..... | 83 | 7.000 | 940.450 |
| Trumao..... | 12 | 6.751 | 921.450 | Osorno..... | 24 | 12.000 | 952.450 |
| Caracol..... | 45 | 12.000 | 933.450 | | | | |

### EN CONSTRUCCION

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Osorno..... | 24 | ..... | 952.450 | Frutillar..... | 149 | 15 | 1021.450 |
| Sagllue..... | 43 | 13 | 965.450 | Llanquihue..... | 54 | 17 | 1038.450 |
| Chahuilco..... | 55 | 6 | 971.450 | Puerto Varas... | 74 | 8 | 1046.450 |
| Rio Negro..... | 60 | 9 | 980.450 | Arrayan..... | 107 | 12 | 1058.450 |
| Puvianque..... | 112 | 15 | 995.450 | Puerto Montt... | 4 | 20 | 1078.450 |
| Copio..... | 123 | 11 | 1006.450 | | | | |

## PROVINCIA DE CHILOE

(Creada por lei de 31 de Agosto de 1826)

Se compone de un grupo de islas situadas al sur de la provincia de Llanquihue, de la cual están separadas por el canal de Chacao. Es montañosa i su principal comercio lo constituyen las maderas, la pesca i el cultivo de papas. La corta estension de las islas no permite la formacion de rios de curso dilatado, pero en isla Grande existen el Colu, el Chepu i el Pudeto.

Estension.—22,255 kilómetros cuadrados.

Poblacion.—88,619 habitantes.

Departamentos.—Ancud i Castro, en la isla Grande, i Quinchao, que comprende las demas islas de la provincia.

Puertos.—Ancud, mayor, i los menores de Castro, Melinca, Quellon, Quicaví, Quinchí i Achao. Existen tambien varias caletas.

Ciudades.—Ancud (3,424 habitantes), capital de la provincia i que está situada en la parte norte de la isla Grande; Castro (1,240 habitantes); i Chacao (1,571 habitantes).

Ferrocarriles.—Se proyecta la construccion de una línea férrea de 60 kilómetros que comunique a Ancud con Castro, obra que contribuirá al desarrollo comercial i social de los dos departamentos.

## TERRITORIO DE MAGALLANES

Comprende toda la parte austral de la República hasta el Cabo de Hornos. Forman el Territorio una gran estension del continente i una multitud de islas, de las cuales es la principal la Tierra del Fuego.

Su poblacion es de 17,143 habitantes.

Tiene una superficie de 195,000 kilómetros cuadrados.

Cuenta tambien con el Estrecho de Magallanes que comunica el Océano Atlántico con el Pacífico.

Capital del Territorio es Punta Arenas (12,169 habitantes), hermosa i progresista ciudad.

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CONTROL

# ÍNDICE


Pájinas

*Jeneralidades de Chile* ..... 3
*Ferrocarriles* ..... 6
Líneas del Estado ..... 9
„ particulares ..... 10
„ en construccion ..... 11
„ en estudio ..... 11
Ferrocarril Lonjitudinal ..... 13
Red Central del Estado ..... 15
*Líneas Telegráficas de Chile* ..... 28
*Jefes políticos de Chile Independiente* ..... 30
*Provincia de Tacna* ..... 44
Ferrocarril Internacional ..... 45
*Provincia de Tarapacá* ..... 46
*Provincia de Antofagasta* ..... 49
Ferrocarril Internacional ..... 50
Ferrocarril del Coloso ..... 53
Algunos datos históricos del Ferrocarril de Antofagasta ..... 54
*Provincia de Atacama* ..... 56
Perfiles o recorrido de las líneas ..... 58
*Provincia de Coquimbo* ..... 63
Ferrocarril a Rivadavia ..... 54
„ a Tongoi i San Márcos ..... 65
„ de los Vilos a Illapel i Salamanca ..... 68
*Provincia de Aconcagua* ..... 69
Perfil de la Red Central ..... 71

Pájs.

*Provincia de Valparaiso* ..... 71
Perfil de la Red Central ..... 72
*Provincia de Santiago* ..... 73
Perfil de la Red Central ..... 73
*Provincia de O'Higgins* ..... 74
Perfil de la Red Central ..... 75
*Provincia de Colchagua* ..... 75
Perfil de la Red Central ..... 76
*Provincia de Curicó* ..... 71
Perfil de la Red Central ..... 77
*Provincia de Talca* ..... 78
Perfil de la Red Central ..... 78
*Provincia de Linares* ..... 79
Perfil de la Red Central ..... 80
*Provincia de Maule* ..... 80
Perfil de la Red Central ..... 81
*Provincia de Ñuble* ..... 81
Perfil de la Red Central ..... 82
*Provincia de Concepcion* ..... 82
Ferrocarril por Antuco ..... 83
„ a Curanilahue ..... 84
Perfil de la Red Central ..... 84
*Provincia de Arauco* ..... 85
*Provincia de Bio-Bio* ..... 85
Perfil de la Red Central ..... 86
*Provincia de Malleco* ..... 86
Perfil de la Red Central ..... 87
*Prorincia de Cautin* ..... 89
Perfil de la Red Central ..... 89
*Prorincia de Valdivia* ..... 90
Ferrocarril de San Martin ..... 91
Perfil de la Red Central ..... 92
*Provincia de Llanquihue* ..... 92
Perfil de la Red Central ..... 93
*Provincia de Chiloé* ..... 94
*Territorio de Magallanes* ..... 94

# ERRATAS

| PÁJINA | LÍNEA | DICE | LÉASE |
|---|---|---|---|
| 5 | 23 | ricos variados | ricos i variados |
| 6 | 13 | en Antofagasta | de Antofagasta |
| 9 | 1 | *Línea* | *Líneas* |
| 12 | 7 | exelente | excelentes |
| 21 | 8 | esplotado | esplotados |
| 24 | 1 | mar | agua |
| 57 | 6 | esiste | existe |