

REPÚBLICA DE CHILE

LOS
FERROCARRILES DEL ESTADO

POR

SAMUEL NÚÑEZ OLAECHEA

- I. Reseña Histórica
- II. Esplotacion
- III. Diccionario Biográfico



110-2

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA I ENCUADERNACION CHILE

Calle de Morandé, entre Rosas i San Pablo

1910



BIBLIOTECA NACIONAL
CHILE
SANTIAGO

REPÚBLICA DE CHILE

LOS
FERROCARRILES DEL ESTADO

POR

SAMUEL NÚÑEZ OLAECHEA

- I. Reseña Histórica
- II. Esplotacion
- III. Diccionario Biográfico



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA I ENCUADERNACION CHILE
Calle Morandé, ent. e Rosas i San Pablo

1910



Indice

PRIMERA PARTE

Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Estado

CAPÍTULO I.—DE VALPARAISO A SANTIAGO.

- 1.—De Valparaiso a Santiago.
- 2.—Seccion de Valparaiso a Quillota.
- 3.—Seccion de Quillota a Santiago.
- 4.—Inauguracion del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso.
- 5.—Prolongacion de la línea hasta la estacion del Puerto e inauguracion del ramal de Las Vegas a Los Andes.

CAPITULO II.—DE SANTIAGO AL SUR.

- 1.—El Ferrocarril del Sur.
- 2.—De Santiago a San Fernando.
- 3.—De San Fernando a Curicó.
- 4.—De Curicó a Chillan, de San Rosendo a Angol i ramal a Los Angeles.
- 5.—De Chillan a Talcahuano.
- 6.—Otras líneas de la Red Central.

CAPITULO III.—FERROCARRILES AISLADOS.

- 1.—Ferrocarril de Chañaral.
- 2.—Ferrocarril de Huasco.

- 3.—Ferrocarril de Coquimbo.
 - 4.—Ferrocarril de Tongoi.
 - 5.—Ferrocarril de Los Vilos.
-

SEGUNDA PARTE

Explotacion de los Ferrocarriles del Estado

- 1.—Red Central.
 - 2.—Ferrocarriles aislados.
-

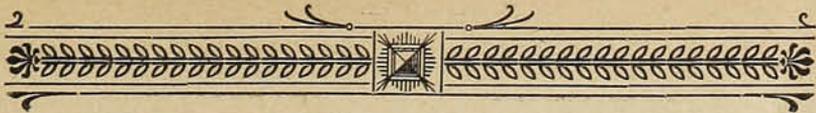
TERCERA PARTE

Diccionario Biográfico

Altamirano A. Eulojio	Fernández V. Lupercio
Adams Roberto	Figuroa Pérez Manuel
Adriasola i Asuero Carlos	Fuentes Juan de la
Aguirre Vallejos Ismael	Gabler E. Jerman
Almarza José Antonio	Gajardo V. Ramon A.
Arriagada Arturo	Gallo i Goyenechea Anjel Cus todio
Bruce Samuel	Gana Emilio
Budge Enrique	García R. Ramon
Carmona Tagle Pedro	Greck Nicasio
Carrasco Avila Arturo	González de Quijano Francisco
Contador Francisco D.	Guzman Alberto
Cortes José Domingo	Guzman de los Rios Francisco
Correa U. Abelardo	Hall Diego
Cousiño Matías	Hillmann Carlos F.
Cuevas Eduardo	Hinojosa Peñailillo Manuel
Díaz A. Alberto E.	Huet Omer
Didier Cirilo	Jara Juan Nepomuceno
Downie Santiago	Jofré Emilio
Eckart Jorje A.	Jofré Cañas Adolfo
Escobar Manuel Jesús	Labra Sánchez Anibal
Fernández P. Alfredo	

Lastarria V. Aurelio	Rivera Ramon 2.º
Lagos R. Misael	Roman Justo Pastor
López Vega Benjamín	Salazar C. Juan Francisco
López José Olayo	Sanhueza Sanders Guillermo
Marín Manuel Antonio	Santis Floridor Enrique
Martínez Federico	Sayago Francisco
May Santiago	Sinclair Tomás
Meigg Enrique	Stuven Federico
Mellado Pedro A.	Tanco Nicolás
Mellado Julio A.	Tardon Camilo
Molina Luis Adam	Toro José Anacleto
Montaner V. Luis A.	Ureta José Miguel
Moreno Demetrio	Urmeneta José Tomás de
Muñoz Rodríguez Demetrio	Valle Juan Manuel
Oportot Horacio	Valdés Lecaros Florencio
Ovalle W. Roberto	Verdugo José Agustín
Palacios Baeza Clodomiro	Vergara Montt Enrique
Peña Labbé Francisco	Vidal i Castillo Pedro Antonio
Pérez de Arce Hermógenes	Videla Benjamin
Pinto Joaquín N.	Vignes Lisandro
Poisson Eujenio D.	Villalon Manuel
Prado Francisco José	Waddington Josué
Prieto i Cruz Anjel	Wheelwright Guillermo
Ramirez Mardones Amador	Wilson Guillermo
Rebolledo L. Ricardo	Zañartu Darío





ADVERTENCIA

Fueron mis propósitos al escribir esta obra, como lo decia en una circular que repartí con profusion, consignar los nombres de aquellos que mas trabajaron por llevar a cabo la idea de que se construyeran Ferrocarriles en Chile, de los que prestaron su contingente de actividad e intelijencia en su construccion, de los que organizaron su administracion i explotacion, i, por fin, de los empleados que mas se han distinguido en el servicio de la Empresa.

Porque creía hacer una obra de justicia recordando los nombres de los que prestaron importantes servicios a la Empresa de los Ferrocarriles i de los empleados mas meritorios, i obra de estímulo para todos los demas empleados que contribuyen con su buena voluntad i esfuerzo inteligente en la marcha i progreso de la Empresa; porque es cumplir con un deber de justicia pagando de algun modo la deuda de gratitud a que se hicieron acreedores los primeros i es mui laudable estimular a los que vienen despues a continuar la obra de aquellos, pues recordando sus nombres, se enaltece al trabajo que moraliza i glorifica.

Concebí esta idea tan luego como llegué a la Empresa i conocí la vida de sus empleados i el triste fin de muchos.

Los empleos de esta Empresa son de aquellos en que se vive i se muere sin que nadie se aperciba de ello. I esto no puede ser, porque, como alguien lo dijo: el hombre trabaja, primero para vivir; despues, para vivir bien, i en seguida para vivir en la memoria de los demas.

I es lo cierto que el empleado de los Ferrocarriles apénas vive para lo primero, es decir, trabaja para vivir, i todavia, a mísera racion. Por supuesto que habló de la inmensa mayoría, de aquellos que casi nacen en la Empresa i mueren en ella, o cumpliendo como buenos, o imposibilitados para el servicio por el trabajo constante de muchos años.

Sumamente difícil ha sido reunir los pocos datos de esta obra; ha habido personas a quienes he escrito tres i cuatro veces i he tenido que buscarlas i apremiarlas i ni aun así, en el mayor número de los casos, he conseguido su hoja de servicios. Es este el motivo de que sea tan corta la lista de los que hoi se consignan en este libro. No ha sido por falta de diligencia del autor, al menos, sirva esta esplicacion para atenuar la escasez de biografías.

Respecto a la segunda parte «Esplotacion de los Ferrocarriles del Estado» fueron mis propósitos al acopiar tódos los datos que la forman i constituyen, presentarlos reunidos para su mayor facilidad de consulta, porque hasta hoi esos datos están repartidos en mas de cincuenta volúmenes; Informes i Memorias que las Superintendencias primero, i la Direccion Jeneral despues, han publicado desde que se entregaron al tráfico las primeras líneas de Ferrocarriles.

En cuanto a los datos que en la «Reseña Histórica» se consignan, como ya son casi desconocidos u olvidados con el trascurso del tiempo, he creido salvarlos del olvido presentándolos a la jeneracion de hoi

i de mañana, poniendo a la vista los esfuerzos inauditos que tuvieron que gastar nuestros gobernantes desde el Excmo. Presidente de la República don Manuel Montt i su benemérito Ministro el ilustre estadista don Antonio Varas, para iniciar la construcción de aquellas obras titánicas con un erario pobrisimo i un estado de cultura del país que solo entónces empezaba a abrirse camino a través de los horizontes nebulosos que habia dejado la colonia, i mayor gloria fué aun de ese Gobierno proseguir aquellas obras jigantescas en medio de los disturbios revolucionarios a cuya sofocacion tenia de preferencia que acudir para salvar al país de la anarquía i del desórden.

Por otra parte, como chileno, al acercarse el Centenario de la libertad de mi patria, he sentido el anhelo infinito de presentarle mi ofrenda de homenaje i patriotismo, en la medida de mis fuerzas, i este es otro de los móviles que me impulsaron a escribir la presente obra.



PRIMERA PARTE

RESEÑA HISTÓRICA

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

DESDE 1842 HASTA 1909





RESEÑA HISTORICA

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

Desde 1842 hasta 1909

De Valparaiso a Santiago

I

Allá por los años de 1841 o 1842 Guillermo Wheelwright debió de haber concebido la idea de unir por una línea férrea el puerto de Valparaiso con la ciudad de Santiago.

Superintendente i fundador de una compañía de vapores en el Pacífico, cuyos primeros buques, el «Chile» i el «Perú», doblaron el estrecho de Magallanes en 1840, debió palpar la necesidad de que existieran caminos rápidos i baratos que llevaran á la costa los productos agrícolas i míneros del interior i dieran vida i prosperidad a su empresa de transporte por mar.

En 1842 se dirijió Wheelwright al Gobierno solicitando privilejio esclusivo para construir un ferrocarril entre Valparaiso i Santiago. Pero el Gobierno de entónces;

aunque acojió con algun interés la idea, no se atrevió á resolverse por de pronto. Lo arredraaba la magnitud de la empresa. Wheelwright, por otra parte, no tenia fortuna, solo contaba con su voluntad de hierro i su maravilloso jenio industrial.

Por este tiempo, preocupado de su proyecto, Wheelwright marchó a Europa a buscar cooperadores para su empresa. En Lóndres consiguió inclinar a favor de su idea los ánimos de algunos capitalistas.

Afines de 1845 un conocido comerciante de Liverpool i Valparaiso, don Federico Boardman, llegó a Chile como representante de Wheelwright a solicitar a su nombre del Gobierno privilejio para llevar a cabo su proyecto.

Entre las bases de esa solicitud existia la de que el privilejio debía durar noventa años. El Gobierno, ántes de resolverse, i en vista de las condiciones que eran mui onerosas para la nacion, prefirió aguardar algun tiempo.

En 1846 regresó Wheelwright a Chile i presentó otro proyecto, el que se sometió a la aprobacion del Congreso el 4 de Junio de 1847. En el Senado, en donde el Ministro del Interior don Manuel Camilo Vial lo apoyó con firmeza i entusiasmo, solo encontró dos opositores i fué aprobado por mayoría. Llevado a la Cámara de Diputados a fines del mismo mes, se discutió allí con tal lentitud que solo en 19 de Junio de 1849 se aprobó con pequeñas modificaciones.

Por ese tiempo se sentia en Europa una crisis financiera, lo que dificultaba formar una sociedad de capitalistas, i debido a ésto i por considerar las concesiones que se le hacian poco ventajosas, Wheelwright firmó la contrata con gran desconfianza en su realizacion.

Miéntras pasaba la crisis comercial europea i esperando conseguir del Gobierno alguna concesion o facilidades para enpezar la obra, Wheelwright se ocupó en realizar

algunos trabajos de gran importancia para Chile. Entre estos figura la construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera que le encomendó una sociedad anónima, el que inauguró el 4 de Julio de 1851 en conmemoración del aniversario de la independencia de su patria.

Intertanto, el Gobierno de Chile, que no desistía de su idea de realizar la construcción del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso, idea que se había ido acentuando en todo el país, hizo llamar a Wheelwright en 1850 para convenir con él en que viniera de Copiapó el ingeniero, Allan Campbell a preparar los trabajos. El Gobierno destinó dos mil pesos mensuales de los fondos de caminos para que este ingeniero practicara reconocimientos del trayecto por donde podía pasar la línea férrea. Allan Campbell era un ingeniero distinguidísimo de los Estados Unidos que prestaba sus servicios en el ferrocarril de Copiapó. Este ingeniero, a nombre del Gobierno, se convino con Wheelwright en hacer dos estudios, uno por Melipilla i el otro por Quillota, i empezó sus trabajos a fines de ese año de 1850.

Hasta esa fecha ya se habían hecho varios estudios o reconocimientos del camino por algunos ingenieros.

Campbell, después de un trabajo constante de estudio por la ruta de Quillota i el Tabón, dejando el reconocimiento de la vía de Melipilla para después del invierno, pasó a Wheelwright un informe el 15 de Mayo de 1851. El presupuesto que calculaba era de seis i medio a siete millones de pesos.

Wheelwright remitió el informe al Gobierno, i éste, para impulsar la ejecución de la obra, creyó llegado el caso de arbitrar los medios de obtener fondos, i para este objeto nombró dos comisiones, una en Santiago i la otra en Valparaíso, de personas pudientes i respetables.

Estas comisiones informaron detalladamente al Gobierno.

La de Valparaíso opinó que se hiciera la obra por

cuenta del Estado i con fondos nacionales, i la de Santiago, porque se hiciera por una compañía en que el Gobierno tomara parte con gran número de acciones a fin de inspirar confianza al público i que el trabajo se empezara pronto aunque hubiera pocos accionistas. El Gobierno optó por esto último i aceptó con mui ligeras modificaciones, un proyecto de lei que esta comision acompañaba á su informe i en el cual se proponia que la línea férrea se hiciese por Aconcagua. Este proyecto de lei fué presentado al Congreso i el 8 de Agosto de 1851 se discutía en el Senado.

Fué aprobado por el Congreso i promulgado como lei de la República el 21 de Agosto de ese año.

Es la siguiente:

Santiago, Agosto 28 de 1851.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente proyecto de lei:

ARTÍCULO 1.º—Procédase a construir un camino ferrocarril entre la ciudad de Santiago i Valparaiso. La designacion de la línea por donde deba correr, se hará despues de reconocidas por ingenieros las dos que se presentan como adaptables, teniendo en consideracion el costo, las ventajas i facilidades de ejecucion que cada una de ellas ofrezca, i el mayor o menor número de acciones que hubiere en favor de una u otras de dichas líneas.

ART. 2.º—El Presidente de la República invitará a los habitantes del pais a formar una sociedad anónima que se encargue de poner los fondos i tomar a su cargo aquella empresa.

ART. 3.º—Se autoriza al Presidente de la República para que tome en la compañía acciones hasta por la cantidad de dos millones de pesos.

ART. 4.º—Se le autoriza igualmente para levantar en

el país la cantidad espresada por empréstitos, abonando un interés que no exceda del ocho por ciento por ahora, debiendo ir recibiendo la espresada suma por partes, a medida que el curso de la obra lo requiera.

ART. 5.º—La sociedad quedará establecida cuando se reunan suscripciones de particulares por valor de dos millones de pesos.

ART. 6.º—En ningun caso el voto del Gobierno en las resoluciones de la compañía valdría mas que la cuarta parte del que corresponda a los otros socios presentes al acuerdo, aun cuando haya contribuido con mayor suma proporcional de fondos. Las acciones del Gobierno quedarán en todos sujetas a las mismas leyes y reglamentos que las demas, sin que puedan ejercitar privilegios o exenciones fiscales. Podrán ser enajenadas por el Gobierno a sociedades o particulares, con tal que la enajenacion se haga con utilidad o sin pérdida.

ART. 7.º—Se concede a la compañía el uso de todos los terrenos fiscales o municipales que sean necesarios para la formacion del camino i edificios de la empresa; como asimismo aquella parte de los caminos públicos que el ferrocarril pueda atravesar o correr en su línea, con tal que esta ocupacion no perjudique al uso público de los espresados caminos.

ART. 8.º—Se declaran libres de derechos de alcabala los terrenos particulares que la compañía adquiera para destinarlos al camino i oficinas necesarias, i de todo derecho fiscal i municipal a los coches, carros, máquinas, útiles, herramientas i materiales para la construccion del camino i sus edificios, i las pastas i otros valores que se envíen al extranjero para la compra de los mismos objetos.

ART. 9.º—Se declaran de utilidad pública los terrenos de particulares que se necesiten para el ferrocarril i sus oficinas debiendo pagar la sociedad su valor al precio de tasacion de peritos, sin consideracion a las ventajas que les da el camino.

ART. 10.—El Presidente de la República podrá dar principio a los trabajos del ferrocarril sin esperar la formación de la sociedad de que habla el art. 2.º e invertir en esta forma los dos millones que queda autorizado a levantar.

ART. 11.—En el caso que espresa el artículo anterior, el Presidente de la República nombrará una Junta para la dirección de los trabajos compuesta de dos miembros activos i cinco consejales; cuyos emolumentos, atribuciones i modo de proceder, se le autoriza para determinar.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo: por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.—MANUEL BÚLNES.—*Antonio Varas.*

Esta lei vino a dar base sólida a las expectativas que hasta entónces habian existido i era un gran paso dado hácia la realizacion del ferrocarril.

En la Memoria de ese año, decia el Ministro del Interior, don Antonio Varas: «El ferrocarril es una de aquellas obras de una utilidad incalculable que debe acometerse sin acobardarse por dificultades. Muchas habrá, sin duda, sobre todo al principio, para levantar los fondos i para poner en planta la obra: las circunstancias obligarán a adoptar no el modo de ejecucion mas económico i fácil, sino el mas embarazoso talvez de dificultades de administracion, i apesar de todo debe marcharse de frente.»

Se pensó inaugurar los trabajos en el aniversario patrio de ese año, pero las turbulencias políticas que se suscitaron en ese tiempo lo impidió.

II

Intertanto, el ingeniero Campbell se habia ocupado en hacer un estudio detenido de los dos caminos que se

presentaban para la línea férrea. I aunque habia presentado varios informes con anterioridad para ilustrar los acuerdos de las comisiones, éstos habían sido parciales i secundarios i trataban la materia en términos jenerales; el 1.º de Enero de 1852 presentó un informe detallado i completo, que hace honor a la ciencia i pone de manifiesto sus profundos conocimientos en construccion de ferrocarriles.

En su informe, Campbell hace una descripcion completa de la topografia entre Valparaiso i Santiago, presenta estudios minuciosos de todos los derroteros i de las rutas sometidas a un exámen instrumental; ya por la via de Melipilla, que habia sido reconocida por injenieros prácticos el año de 1846 i cuyos datos i notas le comunicó Mr. Wheelwright; ya por el lado del norte por el valle de Quillota, donde habia dos dificultades que vencer en Concon i atravesar la gran cadena central, que divide las aguas de Quillota de las del valle de Santiago; ya por el valle de Quillota acercándose a San Felipe atravesando la cuesta de Chacabuco; ya mas al sur de estos derroteros aproximándose a la línea recta entre las dos ciudades que debían ser los extremos de la línea, por la cuesta de la Dormida; ya por Vichucalen, entre la Dormida i Tabon, etc., etc., i concluye reconociendo que el rumbo que debia seguirse era por Quillota, tomando la direccion por la playa de las Salinas, la de Reñaca i Concon, seguidas hasta alcanzar al nivel del valle del rio Quillota o Aconcagua cerca de su ribera meridional, atravesar este valle cerca de Colmo i Tabolango i el valle de Rauten hasta llegar a Quillota por el lado occidental; seguir por el terreno llano del valle entre calle larga i el rio hasta el punto en que el rio tuerce repentinamente hácia el Este, en esta parte llegaba la línea a su posicion mas septentrional, que es a 17 millas al norte de Valparaiso, cruzar el rio, seguir por cerca de Torrejon i Romeral, cruzar el rio por última vez i tomando

despues el rio Llai-Llai tributario del Quillota, pasaba por Llai-Llai i llegaba a la falda de la cuesta del Tabon. Para atravesarla proponia Mr. Campbell seguir la ruta por las laderas del cerro desenvolviendo una línea serpentina, llegaba a la altura, 2,659 piés sobre el mar, en la cumbre de Tabon, en Montenegro, i de aquí ya el camino era de bajada, seguia por el valle de Lampa, Til-Til, Polpaico, cuesta de Batuco, Colina i Renca hasta llegar a la Capital.

Este derrotero, que detallaba minuciosamente el injeniero Campbell, era el preferido por él i que, en caso de llevarse a efecto el trabajo de la línea por esta ruta, ofrecia hacer aun algunas rectificaciones.

Fijaba un presupuesto de 7.150,000 pesos i cinco años para terminar el trabajo.

III

El 10 de Enero de 1852 se presentó al Intendente de Valparaiso, Vice Almirante Blanco Encalada, una solicitud firmada por mas de setenta representantes de las casas comerciales de mas importancia. En ella pedían se convocara a una reunion jeneral de comercio i vecindario de Valparaiso con el objeto de tratar de sujerir los medios como pudiera llevarse a cabo la construccion del ferrocarril.

La solicitud fué aceptada i al dia siguiente tenia lugar una numerosa reunion en la sala del Consulado presidida por el Intendente.

El resultado de esa reunion fué el nombramiento de una comision «que procediera a dirijirse inmediatamente a Santiago (decia el acta de aquella reunion) con el objeto de hacer presente al Supremo Gobierno la importancia de dar mano a la empresa de que se trata, con la bre-

vedad posible, recabando de las actuales cámaras legislativas las autorizaciones necesarias para negociar un empréstito en el extranjero o donde mejor convenga a los intereses de la nación, i hacer todos los demas arreglos que exige la pronta planteacion de una obra tan interesante al pais, a fin de que no se entorpezca por falta de amplios poderes en el Ejecutivo».

«La comision se compondrá de los individuos siguientes:

- Don Nicolas Albano.
- » Bernardo Salas.
- » Ricardo Heathey.
- » Guillermo Muller.
- » Jorje Lyon.
- » Enrique V. Ward.

que sujerirá detalladamente al Gobierno i con el mas profundo respeto los medios de que podrá valerse para conseguir los fondos que se necesiten i la facilidad con que podrá obtenerlos si se toman oportunamente los pasos que exige el caso. Los que suscriben se comprometen desde luego a prestar sus mejores servicios en obsequio de una empresa de tanto porvenir al pais».

Poco días despues la comision cumplia su cometido poniendo en manos del Presidente de la República la solicitud del comercio de Valparaiso.

El Congreso fué convocado a sesiones extraordinarias para someter a su aprobacion un proyecto de lei en que se pedia la autorizacion para enajenar la deuda de cuatro millones de pesos que reconocia el Perú a favor de Chile; pero el Congreso no se reunió i quedó el proyecto para las sesiones ordinarias.

En Febrero de ese año fué a Valparaiso el Presidente de la República con el objeto de ponerse al habla con los principales comerciantes de ese puerto i tratar de llevar

a la práctica la formación de una sociedad entre sus principales capitalistas.

El 12 de ese mes el Gobierno contrató al ingeniero Campbell para director de la obra i le ordenó que fijara definitivamente la línea que se debía adoptar.

Antes de su regreso a la capital, el Presidente dejó organizada una sociedad para construir el ferrocarril. La formaban: El Fisco, con la suma de dos millones de pesos, i los señores Josué Waddington, Matias Cousiño, Francisco I. de Ossa, Ramon Subercaseaux i Anjel Custodio Gallo, este último en representación de su señora madre doña Candelaria Goyenechea con otros dos millones. Para llenar el déficit de los tres millones restantes, se emitirían acciones por esa suma.

Con fecha 29 de Marzo de ese mismo año se espidió un decreto por el cual el Gobierno tomaba acciones por el valor de dos millones de pesos, en la Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso, nombrando para que lo representara al Tesorero Jeneral don José Maria Berganza, i convocaba a los accionistas a una reunion jeneral para el día 5 de Abril en la sala del consulado de Valparaiso.

Habiendo tenido lugar esa reunion, fueron nombrados: presidente, don Josué Waddington; secretario, don Anjel Custodio Gallo i directores, los restantes que componían la sociedad. Don Matias Cousiño fué comisionado para redactar los Estatutos, los que fueron presentados diez días despues.

Por decreto de fecha 8 de Julio se aprobaron los Estatutos de la Sociedad i se mandó estender escritura pública.

Con fecha 11 de Setiembre del mismo año se estendió la escritura i habiendo dejado de pertenecer a la Sociedad don Francisco Ignacio de Ossa i don Ramon Subercaseaux, ésta quedó constituida en la siguiente forma:

El Fisco con dos mil acciones que hacian la suma de.....	\$ 2.000,000.00
Don Matias Cousiño con ochocientas acciones.....	» 800,000.00
Don Anjel Custodio Gallo, en representacion de su señora madre doña Candelaria Goyenechea, con seiscientas acciones.....	» 600,000.00
Don Josué Waddington, representado por don Nicolás Paulsen, con seiscientas acciones.....	» 600,000.00
	<hr/>
Total de.....	\$ 4.000,000.00

Ademas muchas otras personas tomaron acciones.

El espíritu de asociacion nació en Chile i se ensayaba el crédito.

Por lei de 2 de Julio, se autorizó al Gobierno para enajenar la deuda peruana de cuatro millones de pesos, con el objeto de invertir su producto en la construccion del ferrocarril con las bases establecidas en la lei de 28 de Agosto de 1851.

I por lei de 17 de Agosto de 1852 se autorizó a la Sociedad para arreglar las tarifas por el término de 30 años desde el dia en que estuviera concluído el camino.





Seccion de Valparaiso a Quillota



El 1.º de Octubre de 1852 tuvo lugar una solemne ceremonia en la falda del cerro del Baron, en Valparaiso.

En el lugar que hoi ocupa la Casa de máquinas había-se levantado un altar arrimado a las rocas.

Se iba a bendecir la colocacion de la primera piedra de una obra gigantesca.

Un público numeroso invadia el cerro del Baron. Asistian las corporaciones civiles, religiosas, militares, el cuerpo diplomático i el Intendente de la provincia, el Vice Almirante don Manuel Blanco, que presidía aquella fiesta.

El Ilustrísimo Obispo de Concepcion, don Diego Antonio Elizondo, celebró una misa en aquel altar improvisado sobre las faldas del cerro que habia de demolerse para dar paso al ferrocarril.

Despues de la misa se colocó la piedra que tenia esta inscripcion:

GOBERNANDO EL EXCMO. SEÑOR DON MANUEL MONTT, SE
DIÓ PRINCIPIO A LA OBRA DEL FERROCARRIL ENTRE SAN-
TIAGO I VALPARAISO

Perseverantia Omnia Vincit

En seguida de la ceremonia, los invitados de la capital, el alto comercio de Valparaiso, funcionarios, Jefes del

Ejército i de la guardia nacional, presididos por el Intendente, se reunieron en un espléndido banquete preparado en el café de la Bolsa en obsequio de la grandiosa obra que se iniciaba.

Despues de un período de diez años desde que Wheelwright proyectó llevarla a cabo, despues de tantos esfuerzos i estudios que parecian inacabables, al fin se emprendió la obra i con los mejores auspicios.

Los trabajos se iniciaron con trescientos i tantos obreros.

Campbell, despues de fijar definitivamente el derrotero habiendo hecho algunas rectificaciones, solo permaneció algunos dias dirijiendo los trabajos. Exijió condiciones que la empresa no consideró aceptables, no obstante que deseaba que construyera la línea el mismo ingeniero que la habia trazado.

Hubo necesidad de pedir a Inglaterra una planta de ingenieros i se comisionó a don Josué Waddington para contratar una notabilidad profesional.

Intertanto, el Superintendente de la línea, don Agustín Verdugo, inició los trabajos con gran actividad. En pocos dias hizo levantar casas, talleres de depósitos etc. La direccion, por su parte, con la valiosa cooperacion del ingeniero Verdugo i del secretario don Carlos Pérez, reglamentó las obligaciones de los empleados, el sistema de los trabajos, los consumos, arregló la contabilidad i hasta organizó un hospital para los obreros enfermos.

En Julio de 1853 llegó de Inglaterra el ingeniero don Jorje Maughan i una planta de ingenieros distinguidos.

En Octubre de ese año tuvo lugar la primera reunion de accionistas. La Memoria del Directorio daba cuenta que el número de jornaleros subia a 2,400 i la parte comprendida entre Valparaiso i Viña del Mar estaba por concluirse i que entre Quillota i Concon ya se

habian empezado los trabajos i marchaban con actividad.

El ingeniero Maughan estudió los planos de Campbell en la parte de la línea comprendida entre Valparaiso i Quillota i en el informe que pasó el 24 de Octubre hacía notar las dificultades que se encontrarían al paso de la línea por Concon. Estudiando a fondo estas dificultades cayó enfermo i dejó de existir el 9 de Noviembre de ese año.

Interinamente lo reemplazó el segundo ingeniero Robertson, el cual, estudiando con todo empeño un reconocimiento por la cuesta de Chacabuco por si se podía hacer pasar la línea por ese punto, contrajo una enfermedad que lo inhabilitó.

El Director secretario don Anjel Custodio Gallo, que se habia trasladado a Inglaterra en comision del Directorio para comprar rieles, locomotoras, carros, útiles i demas accesorios, fué comisionado para contratar otro ingeniero en Jefe.

El 15 de Mayo de 1854 llegó de Inglaterra contratado por el Director Gallo, el ingeniero don Guillermo Lloyd, que era una notabilidad profesional, mui hábil i distinguido, i experimentado en trabajos de ferrocarriles.

Desde que practicó los primeros reconocimientos notó la magnitud de las dificultades que habia que vencer para llevar el camino por la via de Concon i, convencido i resuelto a que se cambiase de rumbos, aconsejó al Directorio que se abandonasen los trabajos efectuados. En su informe de 31 de Julio de 1854 decia:

«Que las defensas que deben hacerse en los rios i playas desde Tabolango a Viña del Mar, serian costosísimos para que fueran seguros i durables. Que en los arenales o médanos de Cochoa i Concon, aun gastando mucho, no se conseguiria una vía segura por tener que hacerse con rápidas gradientes, violentas curvas, hondos cortes i elevados escarpes en arenas atacadas por mar,

vientos, lluvias i manantiales. Que el menor accidente de los comunes en ferrocarriles o un derrumbe en los arenales precipitarían probablemente al mar desde 175 piés de altura todo un tren de pasajeros o carga, cuya desgracia podia obligar a abandonar la línea o al ménos paralizaría por muchos meses el tráfico. Que para evitar en parte esos accidentes seria preciso pasar mui lentamente doce millas de camino, cuya demora perjudicaria al comercio. Que los gastos de conservacion serían enormes, a los que deben agregarse los de locomotoras i carros, cuyas piezas destruirian mui pronto las arenas voladas que se introdujeran en ellas. Que para llegar a Tabolango aun faltan que hacerse los dos tercios de los terraplenes i cortes, todos los puentes i defensas, un túnel de 1,200 piés de largo en arena, etc., etc., cuyas obras demorarían en concluirse dos años i medio al ménos. Que miéntras no esté la línea concluida hasta Tabolango, no tendria la empresa ningun provecho, i por último, que solo en el caso de haber otra línea practicable mas segura, aunque fuese mas larga i mas costosa, me podria yo creer justificado en continuar la presente».

«Para cerciorarme de la falta de otra vía o poder responder a las objeciones que justamente se podrian hacer por haber continuado los trabajos a pesar de estas convicciones, practiqué un reconocimiento del campo entre Valparaiso i Quillota, i de mis investigaciones ha resultado el descubrimiento de otra vía practicable, por lo que pido respetuosamente se me permita proponer a Uds. que abandonen los trabajos de la costa i que adopten la nueva vía, que al mismo tiempo que ofrece ventajas en productos i economía en su conservacion, no requiere para su construccion i seguridad mas gastos que los comunes en obra de esta especie. Debo, sin embargo i en justicia decir: que los injenieros que me han precedido, no han podido prever las dificultades que se han manifestado en los trabajos hechos».

«Siento que la necesidad de evitar mayores pérdidas por la continuacion de los trabajos, me obligue a hacer esta esposicion con premura; pues me priva de entrar en todos los detalles i demostrar todos los cálculos que transmitirian a Uds. el convencimiento que tengo de las ventajas del cambio que propongo, i me limitaré a tocar algunos puntos de comparacion, reservándome dar a Uds. mayores esplicaciones verbales en vista de las localidades que se sirvan Uds. reconocer»

Propuso el ingeniero Lloyd una nueva vía por Lima-che i, despues de describirla, agrega:

«Los gastos de la nueva línea consisten principalmente en cortes i terraplenes; i teniendo la ventaja sobre la otra de no necesitar defensa de importancia contra rios o mar, de ser mas cortos sus puentes, de tener a mano los materiales para formar la base sólida del camino i aun en el socavon que, aunque mas largo, será en cerro firme, se obtendrá una línea segura con ménos costo que el que se necesita para concluir la obra.»

«Estará concluida hasta Quillota en el tiempo que se tarde en hacer el túnel de San Pedro, que será menos de dos años, i miéntras tanto recibirá la empresa los productos que darán los frutos i pasajeros de Quilpué i Limache, hasta cuyos puntos estará corriente el camino, tan pronto como lleguen los puentes encargados a Europa, que será un año, i dentro de cuatro meses estará hasta Viña del Mar».

«La seguridad que ofrece la nueva línea permitirá hacer el viaje a Quillota en ménos tiempo que por la otra; a pesar de tenerse que vencer mayor altura. Los gastos de conservacion de la nueva línea no serán mas que los comunes en estos caminos».

Este informe i algunos otros estudios del ingeniero en jefe decidieron a la Empresa a abandonar los trabajos hechos por la vía de Concon, cuyo costo alcanzaba a la suma de 327,303 pesos 20 centavos, i adoptar la vía de

Limache, con lo cual se ganaba tiempo i costo de construccion, el camino seria mas sólido i seguro, i no es-
puesto a accidentes. El presupuesto de la línea de Viña
del Mar a Quillota por la nueva vía ascendía a 51,000
pesos cada una de las 29 millas que tiene de estension.

A fin de recuperar el tiempo perdido con el cambio de
ruta, se trabajó con tal empeño que en Setiembre de
1855 la locomotora llegaba hasta Viña del Mar.

Este acontecimiento fué mui celebrado en Valparaiso.

Un jentío inmenso asistió el 16 de Setiembre al mis-
mo sitio en Baron, donde tres años ántes se habia inau-
gurado la línea colocando la primera piedra. Asistieron
todas las autoridaces i corporaciones como tres años
ántes, tomaron el tren como cuatrocientas personas has-
ta la quebrada de Las Palmas i celebraron el aconteci-
miento con un gran banquete en la quinta del señor
Lyon.

En ese día se estrenaron las locomotoras EMPRESA,
VENCEDORA i OBSTACULOS arrastrando trenes de
quince i nueve carros.

De Viña del Mar a Quillota los trabajos tambien se
adelantaban con actividad. A mediados de Junio de ese
año se habia empezado a horadar el túnel de San Pedro.
En el mes de Marzo de 1856, un fuerte temporal
destruyó una parte del puente de las Cucharas e impidió
el paso de materiales, el rigor de ese invierno entorpeció
la marcha activa de los trabajos durante tres meses; sin
embargo, en el mes de Mayo se consiguió que los tre-
nes llegaran hasta Quebrada Honda; ocho meses despues,
el 9 de Diciembre, el Presidente de la República recorrió
la línea hasta Limache i el 24 de ese mes quedó con-
cluida para el público, 41 kilómetro de Valparaiso.

El 12 de Febrero de 1857 tuvo lugar la tercera reu-
nion jeneral de accionistas, i en el informe que el Direc-
torio presentó decia lo siguiente: «Cuatro años de una
contraccion absoluta al desempeño de sus delicadas fun-

ciones, de luchas incesantes con obstáculos a primera vista insuperables, i con accidentes imprevistos que parecían calculados para poner a prueba su constancia i debilitar la fé con que acometimos la empresa mas importante de la América del Sur i mas benéfica para Chile, son el título lisonjero con que se presenta delante de vosotros para anunciaros que ha logrado ya una parte importantísima del fin que nos propusimos, i que el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso que hasta ahora habia sido mirado por muchos como una utopía, i por otros tantos como una empresa ruinosa para los accionistas es, no solamente un hecho justificado con la práctica de la parte mas difícil de la línea, sino un negocio de utilidad positiva para los que en él han tomado parte; i un elemento tan poderoso de progreso para el país que dentro de pocos años se le ha de considerar como el agente mas activo de prosperidad nacional. Podemos desde luego anticiparos la satisfactoria seguridad, de que estan disipados ya los temores que la inesperienza en estos asuntos haya podido infundir a algunos, i que ha llegado el dia de felicitarnos mutuamente, como patriotas i como capitalistas, por la parte que cada uno de nosotros ha tomado en la realizacion de una obra, que podemos llamar única en nuestra América por las dificultades que ofrecia, los obstáculos naturales que ha sido preciso vencer i la magnitud de los resultados que promete una vez concluida en su totalidad.»

Segun el balance presentado en esa reunion, los gastos habian ascendido a 4.160,912 pesos 11 centavos.

«A primera vista, decia el informe, puede parecer excesivo el costo de 124,012 pesos 25 centavos por milla; pero atendiendo a las dificultades del terreno, a la falta de elementos i de esperiencia en el país para estos trabajos, i a los varios contratiempos imprevistos ocurridos desde que se iniciaron, convendreis en que no ha sido posible otra cosa, i en que aun así, no es este el

ferrocarril mas caro del mundo, sin embargo de ser uno de los mas difíciles que hasta ahora se haya ejecutado.»

Pero los recursos con que se contaba para continuar los trabajos estaban por agotarse. La Junta Jeneral trató de arbitrar medidas que salvaran aquella situacion. Se acordó hacer una invitacion para admitir nuevos accionistas i, si esto no surtía efecto, someter al Gobierno, segun lo establecido en el artículo 6.º de la lei de 17 de Agosto de 1852, las bases de un arreglo para llevar a término los trabajos. La primera medida no tuvo éxito.

Elevadas al Gobierno las propuestas acordadas, éste las sometió al Consejo de Estado i fueron aprobadas, advirtiéndole a la Empresa que la ejecucion de los trabajos quedaria sujeta a los fondos que el Congreso dispusiera.

El 15 de Junio de 1857 quedó abierto el servicio hasta Quillota, 55 kilómetros de Baron, haciéndose el tráfico por el portezuelo de San Pedro, pues el túnel de este nombre solo vino a terminarse en 1861. (1)

La construccion de estos 55 kilómetros de línea costó \$ 4. 694.900 a razon de \$ 85,361 por kilómetro, término medio.

El equipo se componia de 10 locomotoras, con un valor de \$ 138,395; 36 coches con el valor de \$ 48,894; i 36 carros de carga, con un costo de \$ 11,200.

Las diez locomotoras fueron encargadas a Inglaterra en 1853 i sus nombres fueron: Empresa, Vencedora, Obstáculos, Adelante, Recompensa, Porvenir, Valparaiso, Quillota, Aconcagua i Santiago.

El Directorio se encontraba en una situacion harto difícil para continuar los trabajos.

Muchos accionistas estaban atrasados en el pago de sus dividendos a causa de la paralizacion de los nego-

(1) Tiene 1,600 piés de largo abovedados; pero con los cortes de la entrada i salida, mide exactamenté 6,400 piés, o sea cerca de media legua.

cios, se debían 850,000 pesos al Estado, tomados en préstamo i varias sumas al comercio, i no habia recursos para satisfacer las deudas.

En estas circunstancias, el Directorio solicitó del Gobierno que le comprase acciones acompañando una lista como de sesenta accionistas.

Por lei de 28 de Setiembre de 1858, el Gobierno fué autorizado por el término de seis meses para comprar con ciertas condiciones las acciones del ferrocarril pertenecientes a particulares.

Por diversas leyes posteriores a esta fecha se ordenó la compra de acciones por el Gobierno a particulares; por lei de cinco de Noviembre de 1860 se le autorizó por seis meses; por lei de 8 de Mayo de 1863 i por decreto de 16 de Febrero de 1864 las manda enajenar en remate.

Desde que el Gobierno fué dueño de un número considerable de acciones, el Directorio no existía, pues don Matias Cousiño i don Josué Waddington habían enajenado sus acciones i don Anjel Custodio Gallo se encontraba en Europa.

Para salvar este inconveniente, el 30 de Agosto de 1859 hubo reunion jeneral de accionistas i en ella se modificaron los Estatutos.

La Sociedad debía ser administrada por un Director Jerente con un consejo de tres directores, uno de los cuales debía renovarse cada dos años.

Continuó desempeñando el cargo de Director Jerente que desempeñaba desde algun tiempo atrás, don Cárlos Lyon, acaudalado comerciante de Valparaiso que, representando las acciones del Fisco, había prestado mui buenos servicios a la Empresa.





Seccion de Quillota a Santiago

Con fecha 5 de Noviembre de 1859 se promulgó la lei en que el Congreso autorizó al Presidente de la República para contraer un empréstito de 7.000,000 de pesos, cinco millones destinados exclusivamente a la conclusion del ferrocarril de Santiago a Valparaiso i el resto al del Sur. Pocos dias despues, otra lei, de 16 del mismo mes, autorizó al Presidente de la República, por el término de cuatro años a fin de que dictase las providencias i celebrase los acuerdos que creyera necesarios para continuar el ferrocarril hasta Santiago.

El resto de la deuda peruana, con cuya enajenacion hecha en Lóndres, cuatro años ántes habia entrado el Gobierno en la empresa, era insuficiente para dar principio a la obra con celeridad. Para efectuarla, el Gobierno comisionó con plenos poderes al Senador don Silvestre Ochagavía, para que, acompañado del economista don Juan G. Courcelle Seneuil, contratase i levantara en Europa el empréstito autorizado por la lei de 5 de Noviembre del año anterior. Estas personas partieron a su destino en Junio de 1858. En 24 de Noviembre se contrató el empréstito con la casa de Baring Hermanos i C.^a de Lóndres. A principios del 59 se contaba ya con una parte de él.

A principios de 1856 el Gobierno dispuso que los ingenieros don Emilio Chevalier i don Horacio Blis estudiaran en el terreno las líneas mas adecuadas i convenientes que sería mejor adoptar para tener el ferrocarril hasta Santiago.

Chevalier practicó reconocimientos entre Quilpué i el llano de la Magdalena a poca distancia de Ibacache, que ya habia recorrido i estudiado el ingeniero chileno don Adriano Silva i que en esta vez acompañó a Chevalier ayudándole en las operaciones de verificar los cálculos instrumentales.

Presentaba este proyecto para ser realizado el gravísimo inconveniente de tener que construir una serie de socavones, cuyas longitudes sumaban 7,600 metros, teniendo el mas largo 3,900 i un costo no ménos de 3 millones 40,000 pesos. Toda la línea costaría 7.414,000 pesos.

Fué comisionado tambien Chevalier para practicar un reconocimiento en la línea proyectada por el Tabon. En el informe que presentó manifestaba que podría construirse en conformidad al proyecto del ingeniero Campbell, haciéndole lijeras variaciones. Sin embargo, prefería la construccion por la vía de Melipilla, porque «bajo el punto de vista del tráfico, decía, la línea de Tabon conseguirá el trasporte del valle de Aconcagua perdiendo el del valle de Melipilla. La otra línea conseguirá el trasporte del valle de Melipilla i para conseguir el tráfico del valle Aconcagua, en el mismo grado que la línea de Tabon, bastaría alargar la línea de Quillota hasta Llai-Llai en una distancia de 20 millas, que podrían construirse por 700 mil pesos; miéntras que si se quiere conseguir por la línea de Tabon el tráfico de Melipilla, habia que construir una ramificacion mas estensa i costosa, que tendría tambien el inconveniente de aumentar considerablemente la distancia entre Melipilla i Valparaiso, que siendo actualmente de 24 a 25 leguas, sería por el ferrocarril de Tabon de 54 a 55 leguas».

El ingeniero don Horacio Blis presentó su informe en que estudiaba tres líneas, también por la vía de Melipilla, ayudado por los ingenieros norte-americanos don Federico Blune i don Eduardo Ralfe, i por el ingeniero chileno don Washington Carvallo.

Sobre estos dos proyectos fué consultado el ingeniero Lloyd, el cual informó prefiriendo la línea de Campbell por el Tabon.

En la reunion jeneral de accionistas tenida lugar el 12 de Febrero de 1857 fué consultado por la Junta Directiva sobre estos proyectos i se decidió por el primitivo de Campbell.

Desde el arreglo hecho en 1857, por el cual el Gobierno se encargó de la continuacion del ferrocarril, éste habia quedado dividido en dos empresas, una de la parte entre Valparaiso i Quillota, a cargo del Directorio, i la otra entre éste último punto i Santiago, que corria por cuenta del Gobierno. Este, en 27 de Mayo de 1859, espidió un decreto en que se destinaban los funcionarios que debian hacerse cargo de la direccion jeneral del ferrocarril de Santiago a Quillota, tanto en la parte económica como en la facultativa, detallando sus atribuciones i deberes, i fijando las reglas a que debian sujetarse los contratos para la ejecucion de los trabajos. Segun este decreto, la direccion correria a cargo de un Superintendente i dos miembros mas nombrados por el Gobierno. En 16 de Junio se nombró para el primer cargo, interinamente, a don Juan Nepomuceno Jara, i miembros de la Junta Directiva, a don Jorje Lyon i don José Guillermo Waddington.

El Gobierno, a fin de que se continuasen los trabajos de reconocimiento, con fecha 3 de Setiembre del 58 nombró a Lloyd ingeniero director del ferrocarril entre Santiago i Quillota. I mas tarde, la siguiente planta de ayudantes: Don Tomas Eastman, como ingeniero ayudante; don Guillermo C. Buchanan, ayudante; don Jorje

2.º Lyon, ayudante; i don Juan Highins, agrimensor e inspector de obras. El resultado de estos estudios fué hacer las siguientes mejoras en el proyecto Campbell: 1.º ahorrar 3 puentes entre Quillota i Santiago; 2.º reducir a dos túneles, uno en Centinela i otro en los Loros, ambos de 800 piés, los tres proyectados por el ingeniero Campbell, que median una estension de 2,000 piés; 3.º ahorro de construccion de cerca de tres millas de malecones, haciendo separar la via de los rios de Aconcagua i Lampa; i 4.º una economía de 500,000 pesos i de un año por lo ménos de tiempo de ejecucion. Con estas modificaciones la línea podia construirse en tres años i medio o cuatro i su presupuesto de cinco millones i cincuenta i tantos mil pesos.

Pero a pesar de todos estos estudios e informes, el Gobierno estaba indeciso sobre que línea elejir; si se inclinaba a optar por la del Tabon, encontraba en ella serias dificultades que vencer, i en esta situacion, se decidió a pedir a Europa un ingeniero distinguido i comisionó para ello a don Silvestre Ochagavía, que se encontraba en Europa levantando el empréstito. Este, en vista de las instrucciones que recibió, contrató en Francia a don Eduardo Salles, ingeniero de puentes i calzadas mui notable, con un sueldo de quince mil pesos anuales. Llegó a Chile en Junio del 59 e inmediatamente dió comienzo a examinar la línea i estudiar con el ingeniero en jefe las modificaciones que convendria hacer.

Mui luego se suscitó un desacuerdo entre ambos ingenieros i produjo un larguísimo debate por la prensa en que salió triunfante el ingeniero en jefe por sus sólidos argumentos, probando con ejemplos evidentes las ventajas de sus proyectos.

La Junta Directiva se reunió el 26 de Abril de 1860 por mandato del Gobierno, a fin de resolver, en vista de aquellos informes, la línea que convendria elejir.

El 4 de Mayo, el Superintendente pasó al Ministerio del ramo el siguiente oficio:

Valparaiso, Mayo 4 de 1860.

Señor Ministro:

El 25 del próximo pasado, el ingeniero en Jefe de la Empresa presentó su informe en contestacion al del Ingeniero Consultor, relativo al paso de la línea por Tabon. Inmediatamente fué entregado al Ingeniero Consultor para que instruyéndose de su contenido, como me ofreció hacerlo para el dia siguiente, concurriese a la conferencia verbal con el Ingeniero de la Empresa.

En efecto, i para trasmitir a U. S. el resultado de las observaciones i el dictámen de la Junta sobre este asunto, como se me previno en nota de ese Ministerio de 1.º de Marzo último, el dia 26 tuvo lugar la reunion con el expresado objeto.

La Junta sin dejar de prestar su atencion a la discusion de algunas cuestiones científicas de solo la competencia de los ingenieros, se ha fijado mui particularmente en lo esencial de los proyectos, esto es, la seguridad que ofrezca para el tráfico las diferentes líneas propuestas, i, subordinada a esta condicion, la economía de gastos i de tiempo en la realizacion, buscando en todo el apoyo de la práctica i esperiencia.

En este sentido, procuró la Junta en esa sesion conocer la opinion de los dos ingenieros sobre varios puntos en que pudieran no estar de acuerdo, i siendo conforme sus contestaciones en los mas sustanciales, ha continuado entre los Directores la discusion sobre la materia, celebrando sesiones diarias hasta llegar hoi a las siguientes conclusiones en que funda su dictamen:

1.º Que tanto en Europa como en América existen ferrocarriles con curvas i gradientes combinadas análo-

gas a los de la línea propuesta para el Tabon por el ingeniero Lloyd; i que se trafica por ellos con facilidad i seguridad.

2.º Que no hai mas peligro en pasar por curvas de seiscientos piés de radio con una velocidad de diez millas por hora, que por las de mil piés, a razon de veinte millas por hora.

3.º Que de las dos líneas que propone el ingeniero Salles, la primera es mas larga que la del señor Lloyd i la segunda casi el doble.

4.º Que el proyecto del señor Salles de establecer en la cima del Centinela una estacion paradilla o zig-zag de cambio, no tiene ejemplo en Europa, ni aun en otra parte sino en caminos provisorios.

5.º Que la primera línea del señor Salles, no ofrece mas seguridad en el tráfico que la del señor Lloyd, i ménos la segunda, es decir, la con zig-zag de cambio.

6.º Que el costo de cada una de las líneas proyectadas por el señor Salles, seria mucho mayor que la del señor Lloyd i requeririan mucho mas tiempo para su ejecucion principalmente por la gran estension de socavones.

7.º Que la economía en el gasto de tráfico, si la hubiere, no compensaria el mayor costo de construccion.

Por las razones espuestas, el Directorio opina unánimemente por la adopcion de la línea proyectada por el ingeniero Lloyd, por creerla mas ventajosa que las que propone el señor Salles.

Lo trascribo a US. acompañando un ejemplar del informe del Ingeniero de la Empresa.

Dios guarde a US.—*J. Nepomuceno Jara.*

Este mismo desacuerdo entre dos ingenieros tan distinguidos puso al Gobierno en una situacion difícil para elegir la línea de preferencia en la parte que atraviesa el Tabon. I habiéndosele dado a entender que por la via

de Melipilla habia partes no esploradas i que por ellas podia pasar la línea salvando los mas serios obstáculos, comisionó al ingeniero consultor para que hiciera un nuevo estudio por Melipilla.

Se estudió una nueva línea por el ingeniero consultor ayudado por el intelijente ingeniero chileno don Adrian Silva; pero esta costaba como millon i medio mas que la por el Tabon i habia que construir dos socavones en la cerrania de Quillai de 2,100 metros de lonjitud; 4 en las Hormigas que sumaban 809 metros i uno en Ibacache de 940 metros.

El Gobierno estudió con suma detencion todos los proyectos consultando con frecuencia a los dos ingenieros.

En el Mensaje de apertura del Congreso en 1861 decia:

«No es la línea teóricamente mejor la que debe adoptarse; sino la mas practicable atendidos los elementos de que podemos disponer, i la que consultando la debida seguridad del tráfico, reuna en mayor grado las condiciones de ejecucion ménos costosa i mas pronta i de explotacion mas económicas».

Con fecha 1.º de Agosto de 1861 se redactó el decreto que mandaba continuar la construccion del ferrocarril de Santiago a Quillota por la via del Tabon.

A mediados del año 59 el Gobierno habia ordenado se continuasen los trabajos desde Quillota i estos llegaron en Febrero del 61 hasta Calera aunque no definitivas; pero en Marzo tuvieron que paralizarse por accidentes imprevistos.

Con fecha 14 de Setiembre de 1861 se promulgó la lei que autorizaba al Presidente de la República para contratar, bajo ciertas condiciones, la construccion del ferrocarril de Santiago a Quillota, i con la misma fecha se decretaba comisionando al Superintendente del ferrocarril

de Santiago a Quillota, don Juan Nepomuceno Jara, para estender i firmar la escritura de contrato para la construccion de este ferrocarril, por don Enrique Meiggs, i con fecha 16 del mismo mes i año se decretaba por el Gobierno que aprobaba la contrata de construccion del ferrocarril mencionado celebrada con don Enrique Meiggs.

Mr. Meiggs habia propuesto construir la línea de Santiago a Quillota en el término de cuatro años, recibiendo en pago la suma de 5.500,000 pesos. Pero si se queria que se activase la obra i se concluyera mas pronto, se comprometía a terminarla en tres años con la condicion de que se le pagaran 500,000 pesos mas. El Gobierno, como se ha visto, aceptó i se convino que por cada mes de retardo pagaria el contratista diez mil pesos i, si por el contrario, se adelantaba, se le pagaria igual suma por cada mes.

El 16 de Setiembre de 1861 tuvo lugar en la estacion del ferrocarril del Sur una solemne fiesta de inauguracion del ferrocarril de Santiago a Quillota o del Norte como se le llamó despues.

Los trabajos empezaron el 1.º de Octubre de ese mismo año.

Don Enrique Meiggs era de una actividad asombrosa; tenia gran práctica en esta clase de construcciones; conocia a fondo el carácter i de cuanto es capaz el peon chileno; habia aprendido a tratarlo en las faenas del ferrocarril del Sur del cual habia sido uno de sus contratistas.

Los trabajos debian ser inspeccionados por el ingeniero en Jefe don Guillermo Lloyd i sus ayudantes; don Jorge 2.º Lyon, don Juan P. Higgins, don Tomas Eastman, don César Lezaeta, don José Manuel Corvera, don Nicanor Gana i don Carlos Zenteno, chilenos; don Guiller-

mo Henderson, don N. Camerer i don Eujenio Poisson, extranjeros.

La línea por construir se dividió en cuatro secciones: 1.º—de Santiago a Polpaico; 2.º—de Polpaico a Montenegro;—3.º de Montenegro a Centinela i 4.º—de Centinela a Quillota. Cada seccion se componia de varias faenas a cargo de contratistas.

El número de operarios fué en aumento de día en día, mui pronto llegó a dos mil i en todo el auge de la obra alcanzó a diez mil.

Mr. Meiggs no se daba un momento de reposo; recorría todas las faenas, todo lo vijilaba; se atraía la voluntad i el cariño de todos los obreros con su carácter afable i bondadoso, entusiasta, activo, de naturaleza fuerte para el trabajo i las fatigas, arrostraba sereno i vigoroso todos los rigores de las estaciones; en el trato con los peones era justo i bueno, a veces magnánimo i hasta heroico. Sabia por esperiencia que el peon chileno bien pagado i mejor alimentado no tenia igual en el mundo. De aquí el por que pagaba bien i trataba a los peones con toda clase de consideraciones. Quería a toda costa que la obra se ejecutara con toda la lijereza que fuera humanamente posible. El secreto para conseguirlo él bien se lo sabia; buena paga, buen alimento i buen trato. La primera condicion que exijia a todo Jefe de faena o contratista era esa, el triple medio de hacer maravillas.

Bien pronto palpó Mr. Meiggs los magníficos resultados que daba su sistema; vió como avanzaban los trabajos como si fueran ejecutados por jigantes, nada arredraba al peon chileno. Esto inspiró en Meiggs tal confianza en el éxito, que llegó a decir en una ocasion solemne: «Concluyo el ferrocarril, nó en tres años, sino en dos».

En 8 de Noviembre de 1862, se terminó i dió al tráfico la parte entre Quillota i Llai-Llai (37 kilómetros), i a fines del año los trabajos estaban mui adelantados.

Se trabajaba con un esfuerzo i constancia insuperables.

La parte mas difícil de la obra donde habia mas obstáculos que vencer, estaba en las quebradas de San Ramon, Montenegro i el Tabon.

Don Benjamin Vicuña Mackenna que visitó las faenas los días 19 i 20 de Enero de 1863 las describe de esta manera en su obra «Viaje por la República Carrilana»: «Las obras mas notables que se observan entre Llai-Llai i Montenegro despues del corte de la cima de este último nombre, son un viaducto sobre terraplenes elevadísimos en la quebrada de las Chilcas, con un camino subterráneo para el servicio de la hacienda de Tabon, donde aquel se encuentra, i un corte en la puntilla llamada por los ingenieros pórfiro rojo. En este lecho de piedra durísima, el contratista Mr. Pearce hizo sepultar atrevidamente una tonelada de pólvora i con su esplosion logró romper el cerro, arrancando una cantidad de roca que se calculó en 14,000 varas cúbicas. Por la tarifa de los trabajos, esta operacion hecha a combo i broca, habria costado 10,500 pesos a seis reales la vara cúbica; pero el ingenio i el atrevimiento del constructor hizo el tajo con un gasto de ménos de 500 pesos. El mismo Mr. Pearce nos decia que al reventar la mina, el cerro se estremeció con una esplosion sorda i apagada, como si esta tuviera lugar a algunas leguas de distancia, e hinchándose el promontorio de rocas hasta una altura de diez o doce varas, se abrió como una granada a ambos lados de la línea».

He aqui como describe el mismo Vicuña Mackenna los trabajos del Tabon: «Mr. Pearce es el decano de los contratistas i directores de obras del camino, i su faena se cita como modelo en toda la línea. Hace mas de treinta años que se ocupa de trabajos de este jénero, i en Estados Unidos, su patria, ha dirijido no pocas de estas empresas, particularmente en la famosa línea del ferrocarril de Erie, que une a Nueva York con los lagos del Norte. Por esta razon ha sido colocado aquí, junto con

Mr. Braniff, para vencer las grandes dificultades del camino, horadando montañas i salvando con inmensos viaductos los abismos. Le acompañan tres de sus hijos (1), que tienen a su cargo las faenas de las Chilcas i de Montenegro; pero desgraciadamente el mayor de ellos i el mas activo e intelijente, ha perdido en éstos dias la razon, a causa del exceso de fatigas i violenta ansiedad con que ha trabajado para terminar oportunamente las obras que le han sido confiadas. El trabajo tiene tambien su heroismo i sus mártires! Este jóven no dormia de noche trabajando en sus cuentas i planos, i durante el dia los calores del sol i la privacion de alimentos en las horas acostumbradas, concluyeron por desorganizar su cerebro. Esta desgracia habia acontecido en estos últimos dias i Mr. Pearce estaba recién llegado de Valparaiso, donde habia pasado una semana sin desnudarse ni dormir, velando a su hijo. Pero Mr. Meiggs llegó a relevarle, tomando a su cargo al enfermo para conducirlo personalmente a Santiago, miéntras su padre volvia aceleradamente a proseguir, asaltado de una penosa incertidumbre, sus urjentes i arduos trabajos».

Mr. Pearce ha tenido especialmente a su cargo el túnel de los Maquis (2) i como diariamente recibiere cartas de Mr. Meiggs apurándolo por la conclusion de aquella obra, que la preocupacion pública miraba como interminable desde que el de San Pedro habia durado una eternidad, se resolvió a hacer un esfuerzo para darle fin el 1.º de Enero del presente año. Con este propósito llevó su cama al cerro, juntó todos los mineros de todas las faenas inmediatas, reunió 30 a 40 toneladas de pólvora, pues solo en las brocas i barrenos gastaba 15 quintales

(1) Félix, Waldo i Cárlos.

(2) Este túnel, de 300 piés de longitud, que se encuentra al sur de la quebrada de los Loros fué proyectado despues para evitar un gran corte. El túnel del Centinela se habia terminado a principios del 62 i el de los Loros, al norte de la quebrada, a fines del mismo año.

diarios (sin contar los polvorazos o minas de esplosion en los que se gastan 10 i mas quintales a la vez), i por último ofreció a sus boys (muchachos) que si el túnel daba luz de una parte a otra el día prefijado, les obsequiaba un almuerzo *adlibitum* por via de yapa, como decian los mineros.

A las doce de la noche, en efecto, pues se trabajaba noche i día, el 31 de Diciembre el último tiro rompió una grieta de la roca que obstruia en el centro del túnel la marcha de los zapadores que venian de las estremidades, i en el acto mismo comenzó la fiesta».

Para el día 4 de Julio de 1863 dispuso Mr. Meiggs que todas las faenas estuviesen listas para el primer viaje de la locomotora hasta Santiago; que el día 3 a las once del día cada contratista tuviera concluida su parte de camino.

Con anterioridad a esta fecha, a principios de Mayo ya estaba terminada la línea hasta Til-Til i el día 26 una romeria de cerca de 400 personas de lo mas distinguido de Santiago se dirijió en tren hasta las inmediaciones de aquella aldea a inaugurar una pirámide espiatoria al mas simpático i popular de los héroes de la independendencia, Manuel Rodríguez, en el cuadrajésimo quinto aniversario de su sacrificio. Esta columna fué erijida por el contratista de esa seccion del camino don Enrique M. Keith, por órden de Mr. Meiggs. Los oradores fueron el capitán Moya, vecino i subdelegado de Til-Til, soldado de Maipo que apénas sobrevivió a aquella conmemoracion; don Pedro Moncayo, ilustre proscrito ecuatoriano; don Marcial González, don Justo Arteaga Alemparte i don Benjamin Vicuña Mackenna.

El día 1.º de Julio anunció la prensa de la Capital que el 4 de ese mismo mes una locomotora iba a recorrer toda la línea i haria su entrada a la ciudad en la tarde de ese día. La noticia se supo en todo Santiago i gran parte del pais causando el alborozo mas entusiasta i unánime.

Una multitud inmensa pobló esa tarde toda la Alameda. En efecto, la máquina CONTRATISTA hizo su entrada triunfal por la línea del Ferrocarril Urbano a las cinco de la tarde, llegando hasta la estación de término de San Diego, frente a la que es hoy Biblioteca del Instituto Nacional. Conducía al contratista señor Meiggs i gran parte de los ingenieros i jefes principales del trabajo.

Pudo Mr. Meiggs hacer aquel viaje con toda felicidad para conmemorar el aniversario de la independencia de su patria; pero la línea no estaba completamente concluida. Lo estuvo el 1.º de Setiembre.

Once años, once largos años habia tardado la construcción de aquella línea, i cuántos esfuerzos i sacrificios de todo jénero habia demandado. ¡Felizmente para llevar a cabo aquella obra titánica hubo hombres, tales como Meiggs, Montt i Varas!

Perseverantia Omnia Vincit

Como un homenaje de gratitud a todos aquellos esforzados cooperadores de Mr. Meiggs, que en ménos de dos años terminaron la jigantesca obra, se consigna en esta Reseña los nombres de los que ocuparon los primeros puestos, el estado mayor, por decirlo así, de aquel numeroso i activo ejército: estos son, en primer lugar, los ingenieros norte-americanos don Eduardo C. Du-Bois i don Juan L. Thorndyke, directores de la obra, i luego despues los siguientes empleados:

Superintendente Jeneral de los trabajos
Tomas Braniff

Contabilidad

Cajero,

Carlos S. Rand

Ayudantes,	Jorje Lett
»	B. F. Mahen
»	J. M. Fernández
Tenedor de Libros,	Guillermo Hobson

Cuerpo de Injenieros

Eduardo Du-Bois	Jorje Maynadier
Juan L. Thorndyke	Ernesto Thomas
Carlos F. Hillman	Juan F. Rivera J.

Faenas

Santiago a Til-Til i Naranjo

Administrador,	Enrique M. Keith
Ayudantes,	Santiago Dazarola
»	Jorje C. Cotton
»	Harman Swarts
»	Benjamin S. Burton
»	H. D. Chandler
»	Vicente De-Felice
»	Luis Jara

San Ramon

Administrador,	Eusebio Sepúlveda
Ayudantes,	Ramon Ibáñez
»	José Gregorio Sotomayor
»	Luis Moreau
»	Patricio Filtgerald

Colo i Montenegro

Administrador,	José B. Hill
Ayudantes,	Guillermo B. Gilley
»	Juan Slater
»	M. Zamorano
»	Diego Sherman
»	Agustin Munday

Las Higueras

Administradores,	C. F. Pearce
»	P. F. Pearce
»	Nelson Bonham
»	W. A. Pearce
Ayudantes,	M. Kelehar
»	H. Swarts
»	Eduardo Ceuran

Los Maquis i Socavon de Id

Administrador,	Abner F. Pearce
Ayudantes,	Santiago Campbell
»	Carlos Hopfemblatt
»	Juan Davis
Albañil mayor,	Eduardo M. Hooper

Palmas i Socavon de Los Loros

Administrador,	Ricardo Ingall
Ayudante,	Daniel Belhry

Los Loros

Administrador,	Tomas Braniff
Ayudantes,	H. Murrai
»	Francisco Aguayo
»	Juan R. Lings
»	Pedro B. Pérez

Centinela (Socavon)

Administrador,	Eusebio Sepúlveda
»	José Nieto
Ayudantes,	Juan Vinagre
»	Luis Moreau

Llai-Llai

Administrador,	José Zamorano
Ayudantes,	Juan Saa
»	Rafael Gatica
»	Pedro Díaz
»	Luis Brunet

Rabuco

Administrador,	Juan Slater
Ayudantes,	Jorje Hoven
»	Agustin Munday
»	Patricio Filtgerald

Calera

Administrador, Nelson Bonham

Ayudante, Pedro Call

Calera a 'Quillota

Administrador, Juan Mac-Caffrey

Albañilería

Daniel Baldwin Miguel Keleher

Juan Stephan Luis Brunet

Carpinteros mayores

Guillermo Baines P. S. Miller

Brennam i Lathrop Juan Quant

J. L. Wetmore Roberto Reed

Lum i Smith

Enrikladura i Lastre

N. Bonham Juan Campbell

Benjamin Burton José Diaz

Puentes de Maquis i Mapocho

Administrador, Esteban Mayer

Ayudante, J. Gilmore

Demas puentes

Administrador, Guillermo Baines

Ayudantes,	J. Gilmore
„	Juan Salomons
„	Roberto Reed

Cantería

Administrador,	Antonio Millard
----------------	-----------------

Maquinistas

Contratista,	Clarck Hollister
Rancagua,	Gustavo Ames
Mapocho,	Guillermo Cook
Porvenir,	Tomás Morris
Empresa,	Cárlos Peale

Cierros

José Domingo Ortíz	Brennan i Lathrop
--------------------	-------------------

Policia

Subdelegado de Santiago,	Juan F. Herrera
„ „ Los Andes,	Luis Ferrari
„ „ „	Francisco Osorio

Proveedores de viveres

Alvis Feigelstock	C. Hopfemblatt
B. F. Mahen	Juan de Dios Goñi

Fefe de estacion de Santiago

Domingo Echevarría

Cuadro de operarios a fines de 1862

Ocupaciones	Chile- nos	Norte ameri- canos	Ingle- ses	Ale- manes	Fran- ceses	Italia- nos	Total
Contabilidad ...	1	3	—	1	—	—	5
Cuerpo de In- jenieros.....	1	5	—	1	—	—	7
Administracion de faenas....	12	23	7	8	4	1	55
Mayordomos...	119	2	6	5	1	2	135
Herreros.....	96	1	6	2	1	—	106
Carpinteros....	64	10	10	1	—	—	85
Albañiles.....	112	4	1	2	2	3	124
Mineros.....	669	—	—	—	—	—	669
Carretoneros...	28	—	—	—	—	—	28
Peones.....	7877	—	—	—	—	—	7877
Varios Emplea- dos.....	33	14	8	2	1	2	60
Total.....	9012	62	38	22	9	8	9151

Inauguracion del ferrocarril de Santiago a
Valparaiso

En la mañana del 14 de Setiembre de 1863 la estacion de los ferrocarriles estaba de gala; profusion de banderas la adornaban i flameaban aquí i allá en sus inmediaciones; dos plataformas bajo pabellones de banderas, arcos de arrayan i flores, se alzaban en su recinto i una multitud de todas las condiciones sociales, alegre, risueña, entusiasta, se agolpaba en sus corredores i plazuela.

La grande obra, que a veces se creyó imposible llevar a término, se iba a inaugurar.

A eso de las nueve llegó la comitiva oficial compuesta del Presidente de la República, sus ministros i gran sé-

quito de funcionarios, el Arzobispo de Santiago, el Obispo de la Concepcion i miembros del clero.

«El Arzobispo pronunció un discurso en que hizo la historia del vapor desde Heron de Alejandria hasta Jaime Watt; habló de la civilizacion esplendorosa del oriente i que hoi, de tanta grandeza, solo quedaban cerros de escombros; que en la tierra todo era mudable, que la fortuna que largo tiempo sonrió a unas naciones las abandonaba para prodigar sus favores a las que apenas salian de la infancia; que la prosperidad era semejante al sol que recorre las comarcas dejando en tinieblas a las que alumbrara con sus rayos para alumbrar a otras que esperaban la luz; que los que, deslumbrados con la gloria de las conquistas de la intelijencia, rebosaban de orgullo, se hacian indignos de la Providencia».

El Arzobispo, despues de su discurso, bendijo el ferrocarril i dos locomotoras que debian conducir el tren con la comitiva hasta Llai-Llai.

Alumnos del Conservatorio de Música entonaron un himno a la Industria i se oyó el estampido del cañon que anunciaba la partida.

A las nueve i media el tren se puso en marcha; tres horas duró el trayecto causando gran admiracion i entusiasmo en los viajeros las construcciones del camino que los hacia prorrumpir a cada momento en estruendosos aplausos.

A las doce i media llegó el tren a Llai-Llai i poco despues al mismo punto otro tren especial de Valparaiso.

En Llai-Llai se habia preparado un espléndido banquete para celebrar el feliz acontecimiento de la conclusion de la magna obra.

Reinó en todo él un sincero i profundo entusiasmo, i el contento i regocijo enjendraron la mas cariñosa i grata fraternidad. Se brindó por la patria, por los coopera-

dores de la obra, por sus iniciadores i por los que la llevaron a cabo.

Hai en esos brindis discursos tan decidores, tan elocuentes, que al fin de este capítulo se reproducen los mas importantes como digna i merecida corona de laureles al monumento que la industria ofrendaba a la patria en sus dias de feliz recordacion de sus glorias.

Terminado el banquete, se firmó la escritura de entrega que hacia el contratista de la obra. Luego despues los dos trenes se pusieron en marcha hacia las dos ciudades. En Santiago, a la llegada del tren i al ruido del cañon que lo anunció, fué recibida la comitiva en medio de atronadores aplausos por una inmensa multitud que la esperaba regocijada i entusiasta.

**Brindis pronunciados en el banquete de Llai-Llai
el 14 de Setiembre de 1863**

El Presidente de la República:

Señores: el 18 de Setiembre es un dia solemne, de gratos i gloriosos recuerdos para todos los chilenos; el 18 de Setiembre vino por tierra el gobierno de la colonia, se instaló el primer gobierno nacional, i se anunció al mundo el propósito de constituir un pueblo independiente, libre i soberano. ¡República! fué el grito de los autores de la Independencia, i ¡República! ha sido el grito de todos los hombres que han tenido la honra de gobernar nuestra patria i que han tenido alguna intervencion en la cosa pública. Como casi todos los pueblos que pasan repentinamente de un réjimen a otro de todo punto diverso, Chile ha experimentado dolorosos tormentos; pero a ningun hombre público se le ocurrió jamas el pen-

samiento de que podria curarse el mal con la adopcion de otra forma de gobierno.

Este dia será, pues, celebrado con pompa i ostentacion, en tanto que Chile sea República, i me alienta la esperanza de que Chile será República hasta la consumacion de los siglos.—(*Estrepitosos aplausos*).

A tan poderosos motivos, se junta hoi otro poderoso tambien, aunque por otros conceptos, el estreno del ferrocarril que une a Santiago con Valparaiso, obra estupenda que está atestiguando la fuerza vital de la República i su crédito. Parece que la naturaleza se oponia a que se realizara esta obra; pero la intelijencia del hombre, chispa imperceptible de la intelijencia divina, la ha avasallado, la ha vencido, i el ferrocarril está terminado. Los ferrocarriles son la espresion del movimiento i de la industria, i el desenvolvimiento de la cultura intelectual, facilitando la comunicacion de los diversos pueblos de la tierra.

Brindo, señores, a la salud de todos los hombres, chilenos i extranjeros, que han contribuido a realizar esta grande obra.

EL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS SEÑOR DON ANTONIO VARAS.—S. E. el Presidente de la República ha calificado mui bien de estupenda la obra del ferrocarril que hoi se inaugura. En efecto, inmensas dificultades ha sido preciso vencer para verla concluida. Mas ¿a quien se debe el haberlas vencido en gran parte? Hai dos extranjeros dignos del aprecio i respeto de todos los chilenos, dos extranjeros, cuya fuerza de voluntad, cuya constancia tanto les honra en términos que honraria eternamente a cualquier ciudadano que tuviese la centésima parte de la constancia que ellos han empleado.

Estos dos hombres, los señores Lloyd i Meiggs, merecen que esta reunion les tribute un aplauso. Brindo por ellos.

EL SEÑOR MINISTRO TOCORNAL.— Señores: La obra del

ferrocarril entre Santiago i Valparaiso fué contratada para terminarse en tres años. Apénas han trascurrido las dos terceras partes de ese plazo, i la obra está terminada. El contratista me pide que os anuncie que hoí mismo i en este mismo sitio debe firmar el acta de entrega de la línea.

La conclusion de esta grande obra era el mejor homenaje que podríamos tributar a nuestra patria en el mes de su cumple-años. Alentados por el presente, saludémosla con fé en el porvenir.

S. E. el Presidente de la República acaba de decirnos que espera que la República será eterna entre nosotros. Tal esperanza es el pensamiento i la aspiracion de todos los chilenos; i el medio mas seguro de verla realizada es trabajar porque presente siempre el espectáculo que nos ofrece en este momento: la union sincera de todos los chilenos que saludan con vivo júbilo a la patria, felicitándose de que se haya llevado a cabo una obra que tanto debe influir en la prosperidad nacional.

Los ferrocarriles no son solamente una muestra de alta civilizacion; son una tarea digna de un pais republicano. Sus beneficios no hacen distincion de rango ni fortuna, sino que van a aprovechar igualmente a todos los ciudadanos desde el mas poderoso hasta el mas humilde.

Hago votos sinceros porque todos los aniversarios de la República puedan ser celebrados con la iniciación o la terminacion de una via férrea.

EL SEÑOR MINISTRO SANTA MARIA.—A los cincuenta i tres años de separados de la metrópoli, saludamos el aniversario del nacimiento de la República con el estreno de una obra jigantesca, atrevida; resultado de la constancia i de los empeños de otros; diré mas, resultado tambien de esa actividad que imprimen a los pueblos las instituciones libres.

Ojalá que en cada dieciocho de Setiembre podamos

presentar a la patria ofrendas de esta clase, que demuestren que no ha sido estéril, ni perdida la herencia de patriotismo que nos legó la revolución de 1810.

Fruto, trabajos como los que presenciamos, de una tenaz perseverancia, acometámoslas, siempre que sea posible, con fé i con la esperanza de decir: ¿veis? Pues esta nueva obra, emprendida en beneficio de la industria i en provecho de un bienestar comun, ha sido comenzada i terminada en medio del órden creado i sostenido por el respeto a la lei.

EL SEÑOR MINISTRO GÜEMES.—Yo brindo, señores, por que los progresos intelectuales i morales del pais marchen cuando ménos a la par con sus progresos materiales.

DON ENRIQUE MEIGGS.—(Contestando a don Antonio Varas en ingles).—Al llamamiento del ilustre Jefe de esta gloriosa República, nos hemos encontrado hoi en este lugar para celebrar una de las obras mas grandes que se han emprendido desde la época de su gloriosa independencia en 1810.

En esa época, el pueblo entero de la República cantaba con júbilo al estampido del mismo cañon, al sonido de la misma corneta i del mismo tambor que en otras ocasiones indicaban la hora del combate i llamaban al campo de batalla. En esa época gloriosa a sus héroes que con éxito feliz habian combatido en las contiendas de la patria con notables desventajas de su parte, paseándose en briosos caballos, salian en triunfo a proclamar al pueblo que dudaba si el yugo habia sido sacudido i si todos podrian respirar ya el aire de la libertad.

Esos héroes experimentados, que fielmente i con nobles i sinceras miras habian peleado por la independencia durante los días mas tenebrosos de la historia de su pais, recibian de sus compatriotas el agradecimiento profundo que una nacion justa i reconocida tributa a las hazañas de sus próceres.

Entónces se elevaron al cielo las voces de un millon de ciudades en accion de gracias al Dios todopoderoso por el feliz éxito de las armas de la Patria. Entónces fué cuando mil lágrimas de alegría corrieron de los ojos de todo chileno amante de su pais, mezclándose con la de las viudas i huérfanos de los héroes que habian sucumbido en los campos de batalla.

Entónces fué cuando cada corazon sintió i cada voz dió espresion a esas significativas palabras tan halagüeñas para quien ha cumplido fielmente su deber: «¡Bien hecho: bueno i fiel servidor!»

I entónces dijo el jenio de la libertad: *Amen.*

Así, señor Presidente, concluyó la obra mas grande que este pueblo haya jamas emprendido, i así tambien se formó el sólido cimiento sobre el cual se han basado i se basarán todas las demas.

El ferrocarril de Santiago a Valparaiso que se acaba de concluir, eslabon de feliz union entre el emporio comercial del Pacífico i las ricas provincias del sur, es quizás en magnitud e importancia solamente inferior a aquella grande obra acabada por vuestros antepasados, los héroes de la independenciam; el formará ciertamente una época memorable en la historia del progreso del pais.

Nos hemos reunido hoi en este lugar, señor Presidente, para inaugurar definitivamente la línea; siendo mui poca mi facilidad para espresarme en términos adecuados, ruego se me permita ofrecer un humilde tributo de respeto i admiracion a los hombres de profundas miras que tuvieron el atrevimiento de principiar i la capacidad de llevar adelante tan jigantesca empresa para el futuro engrandecimiento de su pais. ¡Estos hombres sabios, aunque a menudo opuestos entre sí en la política del día, han tenido el talento de conocer que el verdadero interes de este pueblo feliz i aventurero necesitaba la conclusion de tamaña empresa! i lo que es mas raro aun, a pesar de ese diferente modo de pensar en otras cuestiones, han

unido con sus comunes esfuerzos, rivalizando por cooperar a cual mas en la realizacion de la grande obra que inauguramos.

Puedo asegurar que desde el Supremo Jefe de la República hasta el último de sus empleados, todos han coadyuvado a la pronta destruccion de cualquiera dificultad, de cualquier inconveniente entre los muchos que se han presentado, especialmente el señor Ministro del Interior, quien, como encargado del ramo de obras públicas, ha tenido constantemente fija su atencion en el ferrocarril de Valparaiso, ofreciéndome cuantas facilidades podian exijirse, hasta el punto de prestarme él mismo grandes cantidades que la celeridad de los trabajos exijia con urgencia.

En una palabra, me ha hecho sentir que esta República feliz es gobernada por hombres de ideas elevadas i de nobles virtudes. Es verdad, el pueblo de Chile me ha tratado siempre como a un hermano.

De mí mismo no me atrevo a decir otra cosa que mi mayor anhelo ha sido i será en adelante merecer la confianza i las bondadosas atenciones que se me han prodigado.

En fin, las personas que aquí se hallan reunidas i que acaban de ver por sus propios ojos, vencidas las dificultades de la locomotiva que las ha conducido, diran mejor que yo, si he sabido cumplir la palabra que en un dia como hoi empeñé hace dos años.

El señor Meiggs (continuando en español). Ahora, señores, deseo que todos me escuchen con atencion. No todo el honor de ese ferrocarril me corresponde, pertenece en su mayor parte a los trabajadores que con tanta intelijencia me han ayudado, desde la clase de peon para arriba. Cuando iba a emprender esta obra, todos me ponderaban i presajiaban sus dificultades insuperables. Me decian: «Usted no puede manejar a los trabajadores de aquí, porque son díscolos e insubordinados». Este pronóstico ha fallado, señores, en la ejecucion de

este ferrocarril. Todos los artesanos i peones chilenos han trabajado obedeciendo siempre a la voz del honor i del deber. Yo los he tratado, es verdad, como hombres i no como perros, como es costumbre, porque ellos son buenos sabiendo dirigirlos. Sabido es que yo no ando con armas, no las he necesitado para mi defensa, porque jamas mis obreros me han inferido ofensa alguna. Me ha sucedido muchas veces presentarme entre peones que peleaban encarnizadamente con cuchillo: «Calma, muchachos, haya paz» les he dicho, i al instante se han separado. Aquí en Chile rije una lei diferente de la que se observa en Estados Unidos. Aquí un rico trabajador, un artesano laborioso, no son admitidos, son mal mirados en nuestras grandes casas, solo porque son trabajadores; en Estados Unidos, por el contrario, el hombre laborioso es digno del aprecio jeneral, es colmado de honores i consideraciones, i su amistad es de todos buscada. Allá no es el traje sino la intelijencia i la actividad los que llevan a los altos puestos i se conquistan el aprecio universal. En Chile quisiera sucediese lo mismo, pues lo repito, en los obreros chilenos he notado mucha intelijencia, mucho pundonor i gran actividad. Los he visto formarse por sí solos, i aun aventajar a los extranjeros. Cada vez que yo emprenda obras de ferrocarriles, preferiria trabajar con quinientos obreros chilenos, a trabajar con mil irlandeses, pues estos por lo regular, se revelan i son capaces de atentar aun contra los mismos que los dirijen apénas ven alguna deficiencia en los alimentos o que voluntariamente se les falte a los compromisos contraidos.

He terminado, señores, lleno de júbilo la obra colosal confiada a mis esfuerzos; pero no es mio solamente el triunfo, he tenido ardientes cooperadores, i se me hace un deber aludir en estas circunstancias al ilustre Jefe Supremo del Estado i a su Ministro del Interior, cuyos jenerosos esfuerzos por la finalizacion de esta obra son notorios.

EL SEÑOR LLOYD (Injeniero en Jefe).—Señores: se ha

brindado por mí en esta mesa i tal recuerdo me llena de reconocimiento, tanto para las personas que lo han hecho, cuanto por las palabras que se han vertido.

El ferrocarril entre Santiago i Valparaiso es, en verdad, una grande obra. De los ferrocarriles en cuya construccion he tomado parte, ninguno presentaba las dificultades de éste. Si he podido vencerlas, no lo debo todo a mí mismo, lo debo a las personas que por distintos caminos han coadyuvado a su construccion, lo debo a mis amigos, porque me permitirán darles este título, los señores don Manuel Montt, don Antonio Varas, don José Tomás de Urmeneta, el señor Presidente de la República i sus Ministros. En todos ellos he encontrado eficaz cooperacion.

Difícil me seria poder espresar todo lo que siento en este instante. El tren parte dentro de pocos momentos i es preciso que esta digna concurrencia no sea distraida por mas tiempo por mí.

Brindo por el reconocimiento profundo que experimenta en este momento mi corazon por todas las personas que me han ayudado en la grande obra ya terminada.

EL SEÑOR JUAN N. JARA.—Pasado mañana hará dos años, señores, a que como Superintendente de la obra del ferrocarril entre Santiago i Quillota, tuve el honor de usar de la palabra ante una numerosa concurrencia en la estacion central de Santiago, anunciando que, por órden del Supremo Gobierno, habia ajustado con don Enrique Meiggs la contrata para la construccion del camino.

Esa contrata fué firmada con fecha 14 de Setiembre de 1861, tal dia como hoi, i el 16 fué celebrada la inauguracion de los trabajos. Asociado con respetables i entusiastas vecinos, de los cuales diviso algunos en esta mesa, echamos las primeras carretilladas de tierra, base de los terraplenes, i ayudamos a los trabajadores a cargar los durmientes i rieles con que, formada una via pro-

visoria, desde la Estacion hasta la Cañada, la recorrimos en la locomotora, haciendo un simulacro de viaje a Valparaiso.

Este simulacro que para algunos talvez era una ilusion, es hoi una realidad que ha tenido su cumplimiento, no solo en el término de tres años estipulado, sino en dos tercios de ese tiempo.

Es tal el júbilo que por esto experimento, que desearia comunicar á todos la expansion de mi corazon, i por ello felicito mil veces al activo contratista, al intelijente ingeniero i a mis honorables colegas en el directorio, los señores Lyon i Waddington, pára los que pido este brindis.

EL SEÑOR MONTT (DON AMBROSIO).—Ya que las demas Repúblicas hermanas no pueden asociarse al entusiasmo con que celebramos la inauguracion de la grande obra del ferrocarril, es preciso que por nuestra parte las asociemos a nosotros, a lo ménos en el recuerdo i las enviemos un voto de **simpatía**.

Yo me permitiré ampliar la bella palabra del Presidente de la República. No solo debemos esperar i trabajar porque Chile sea República hasta la consumacion de los siglos, sino tambien hacer cuanto en nosotros esté para que sea siempre República el resto del Continente americano, i que esa forma de gobierno conserve la integridad de los territorios que ha poseido hasta hoi.

S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.—Señores: los extranjeros que nos han traído su intelijencia i laboriosidad, han contribuido poderosamente a la prosperidad de Chile. Les debemos aplausos por sus jenerosos esfuerzos i la mas cordial hospitalidad. Bienvenidos sean aquellos extranjeros cuando vengan como ellos pacíficamente a trabajar en la obra de engrandecimiento i civilizacion en que estamos empeñados. Entre esos buenos extranjeros, hai dos que han sabido llevar a cabo la obra del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, obra tan difícil

como gloriosa i benéfica para la República: esos extranjeros son los señores Lloyd i Meiggs. Brindo por ellos.

EL SEÑOR MINISTRO TOCORNAL.—Hai dos nombres de personas ausentes que debemos recordar este dia: Campbell i Wheelwright, nombres que estan íntimamente ligados a la historia de los ferrocarriles de la América del Sur. Os propongo un bríndis a su memoria.

EL SEÑOR LORENZO SAZIE.—Un pueblo que por su intelijencia i firme voluntad tiene la gloria de llevar a cabo obras tan portentosas como las que ha demandado el ferrocarril de Santiago a Valparaiso, es un pueblo que de hecho se coloca en el rango de las naciones mas adelantadas por su civilizacion i progreso.

La Cordillera de los Andes, perforada en los cerros del Tabon, donde la ciencia i el arte han estampado el sello de su poder, me impulsa a considerar a mi patria adoptiva digna de tan alto honor.

Los ilustres majistrados i ciudadanos que concibieron i pudieron realizar la monumental obra del ferrocarril de Santiago a Valparaiso seran siempre acreedores al agradecimiento de sus conciudadanos.

Brindo, señores, porque la nacion chilena o el Congreso que lo representa, decrete que a la entrada del puente de «Los Maquis» o de los túneles que lo circundan, se erijan columnas donde se escriban tan ilustres nombres, para que la mas remota posteridad pueda leerlos con gratitud.

*
* *

En el mes de Enero de 1868 los trenes, que hasta esa fecha solo llegaban a la estacion del Baron, llegaron hasta Bellavista (1-3/4 klmts.), i el 24 de Diciembre de 1876 la línea se estendió de Bellavista al Puerto (3/4 klmts), para lo cual se habían construido malecones ganando terrenos al mar.

A fin de facilitar la conduccion a Valparaiso de los productos agrícolas de la provincia de Aconcagua, fué construida la línea desde las Vegas a San Felipe por el contratista don Juan M. Murphy, i desde San Felipe a Los Andes por don Tomas Eastman, con fondos proporcionados por el Gobierno de un empréstito levantado en 1872 (i autorizado por lei de 7 de Enero de 1869), por la suma de \$ 757,000.

El 25 de Julio de 1871, se inauguró el ramal de Las Vegas a San Felipe (30^o klmtrs.), i el 12 de Febrero de 1874, los trenes llegaban a los Andes, prolongándose la línea en 15 kilómetros.

Los contratistas Murphy i Eastman tuvieron grandes pérdidas en la construccion de este ramal, i el Gobierno para resarcirlos les concedió \$ 50,000 al primero, por lei de 11 de Setiembre de 1871; i \$ 35,000 al segundo, por lei de 14 de Noviembre de 1872.

El ramal de Las Vegas a San Felipe costó la suma de \$ 459,076, i el de San Felipe a Los Andes \$ 453,958.12.





Ferrocarril de Santiago al sur

Con fecha 10 de Setiembre de 1855, se organizó una sociedad anónima compuesta de 138 accionistas, con el objeto de construir un ferrocarril de Santiago al rio Maule.

El 3 de Enero de 1856, se espidió un decreto autorizando a la sociedad anónima para construir un ferrocarril de Santiago a Talca, i con fecha 31 de Marzo del mismo año se declaró legalmente instalada la compañía titulada: Empresa del Ferrocarril del Sur.

El Directorio de esta sociedad lo formaron las siguientes personas:

- Don José Tomas de Urmeneta
- » Domingo Matte
- » Vicente Izquierdo
- » Emeterio Goyenechea
- » Francisco Echáurren
- » Javier Salas
- » Manuel Valenzuela Castillo
- » Diego Benavente
- » Gregorio Ossa
- » Miguel Dávila
- » Vicente Dávila
- » Eujenio Matta.

Fué elejido presidente don José Tomas de Urmeneta.

El Supremo Gobierno era representado por don Antonio Vidal.

Una lei autorizó al Presidente de la República para tomar acciones en el ferrocarril del sur hasta por un millon de pesos, i dictó medidas para llevar a cabo esta empresa.

La compañía confió desde luego los trabajos al ingeniero don Emilio Chevallier, el cual dió principio inmediatamente a los trabajos, empleando durmientes de quillai, preparados con sulfato de fierro, con motivo de la gran dificultad que habia entónces para traer durmientes de roble de la estremidad sur del pais, donde tanto abunda esta madera.

En ese año de 1856, fué construida la antigua estacion del ferrocarril del sur en el lugar que hoi ocupan los salones de espera, boletería i demas oficinas hasta la Caja Central. Los edificios que actualmente son los salones de espera, fueron la Superintendencia i la Contaduria. Mas tarde, en 1862, esta empresa vendió a la del norte, al poniente de sus edificios i líneas, una estension de 30,396 varas cuadradas de terreno a \$ 1.60 la vara, en la suma de \$ 48,628.80, donde aquella empresa construyó su estacion i oficinas, i entre una i otra estacion se levantaron cuatro galpones de fierro, correspondiendo dos a cada una de dichas estaciones. Estos galpones fueron desarmados en 1897, para colocar en su lugar el galpon que existe actualmente, construido por la fábrica del Creusot.

La línea de Santiago al rio Maipo fué construida por el contratista Tomas Thomas, sirviéndole de intérprete don Santiago May.

Al Ingeniero en Jefe don Emilio Chevallier, sucedió el ingeniero americano don Walton W. Evans, con el cargo

de Ingeniero en Jefe, sirviéndole de ayudantes los ingenieros don A. G. Vigneaux, don F. Blune i Murray.

En el año de 1857, fué contratado en New York por el término de tres años, cierto número de ingenieros con práctica en la construcción de ferrocarriles, i en virtud de este contrato, llegaron a Chile los señores José A. Barnard, Eduardo C. Du-Bois, Jorje B. Maynadier, Cárlos F. Hillmann i Ernesto Thomas.

El secretario privado de Mr. Evans, era un señor Archivaldo Armstrong, escribiente, don Edmundo Eastman, intérprete, don Santiago May i dibujante don Francisco Miralles.

En el cuerpo de ingenieros figuraba tambien don Manuel Barañao, i como pagador de la línea, don Tomas Armstrong.

Por ese tiempo don Tomas Eastman comenzó su aprendizaje de ingeniero bajo la dirección de Mr. Evans.

El día 1.º de Agosto de 1857, llegaron de Valparaiso en carretas especiales, las dos primeras locomotoras mandadas construir en los Estados Unidos, a la fábrica de Rogers i Cia., cuyos nombres i números fueron «Santiago» núm. 3, de pasajeros, i «San Bernardo» núm. 4, de carga.

Días despues llegaron de Inglaterra, aunque se habian mandado construir ántes que las anteriores, la máquina «Montt» núm. 1, de pasajeros i la «Varas» núm. 2, de carga, ambas construidas en la fábrica de Hawthorne.

El día 14 de Setiembre de 1857, corrió la primera locomotora hasta San Bernardo, por via de prueba del camino, le cupo esta gloria a la máquina Santiago núm 3, con un tren de siete carros vacios.

El 16 de ese mismo mes i año se inauguró oficialmente hasta San Bernardo (16 kilómetros) por el Presidente de la República, don Manuel Montt. A las nueve de la mañana de ese día partió de la Capital un tren especial conduciendo al Presidente de la República i comitiva, llegó a San Bernardo i continuó hasta las casas del molino de don A. González donde el gobernador, don José Villalon, tenía preparado un suntuoso banquete.

En 1860 se retiró Mr. Evans, reemplazándolo el ingeniero don José A. Barnard, a éste, el ingeniero don Eduardo C. Du-Bois i a este último, el ingeniero don Guillermo Cross Buchanan.

Durante la Jefatura de este último se contrató, en 11 de Enero de 1858, con don Enrique Meiggs la construcción de la línea entre el Maipo i el rio Cachapoal.

El cuerpo de ingenieros se componia:

Ingeniero en Jefe	Don G. C. Buchanan
„ residente	„ Guillermo C. Barre
„ asistentes	„ Ernesto Thomas
„ „	„ Manuel Barañao
„ „	„ señor Lavalle

OTROS EMPLEADOS:

Secretario del Consejo	
Directivo,	Don Jorje Smith
Contador i Tenedor de	
Libros	„ Juan Hesketh
Escribiente	„ Luis Reyes Palazuelos
Guarda Almacén	„ Francisco Pérez Larrain
Jefe de Estacion	„ Jorje Gaskill
Ayudante de id	„ Julio Huidobro
Conductor	„ Eduardo Chirimeo

Jefes de Maestranza i locomotoras, sucesivamente:

Señor Phillips

Don Guillermo Barton

„ Ricardo Hartley

„ Guillermo Somerville

„ Diego Hall

„ Juan Howard

MAQUINISTAS

Don Samuel Roberts

„ Guillermo Hobbes

FOGONEROS

Don Roberto Anderson

„ Guillermo Taylor

CALDERERO

Don Roberto Murray

HERREROS

Don Tomas Richards

„ Roberto Adams

CAMINERO MAYOR

Don Hugo Marnack

MECÁNICO

Don Juan Watson

CARPINTEROS

Don Anson Woorhees

El fogonero don Roberto Anderson, ascendido mui luego a maquinista, fué el primero que se ofreció al Directorio para enseñar a fogoneros a hijos del pais. Lo que le fué aceptado, i se le mandó pagar por este servicio diez pesos mensuales de gratificacion.

Los primeros conductores, como aun no habia boletos de pasajes, recibian directamente el valor en dinero, i usaban uniforme de paño azul con grandes botones plateados i gorra.

Personas que han servido como Jefes de la Estacion de Santiago:

Don Jorge Gaskil	1857	1882
„ Luis del Peso	1882	1884
„ José Anacleto Toro	1884	1894
„ Pedro A. Diaz	1894	1908
„ Pedro A. Vidal	1908	

El primer accidente en esta línea fué la muerte del ayudante del guarda almacen. El 25 de Setiembre de 1858, al intentar subir al tren que llegaba de San Bernardo a la Estacion Central, resbaló, cayó en los rieles i los carros pasaron sobre él.

Personas que han servido como jefes de estacion de San Bernardo:

Don Eduardo Jonston	1857	1859
„ José Sánchez Rios	1859	1860
„ Severo Prado	1860	1868
„ Mateo Acosta	1868	1873
„ Matias Peña	1873	1899
„ Ramon Arístegui	1899	1900
„ Abelardo Correa	1900	1908
„ Máximo Uribe	1908	

El 22 de Abril de 1858 llegó la línea hasta el rio Maipo (28 kilómetros).

El puente actual sobre este rio fué construido por la Fábrica del Creusot, su largo es de 362 metros 78 centímetros, fué entregado al tráfico en 1892, costó 298.000 pesos.

El 30 de Setiembre de 1859 la línea llegó a la Angostura (55 kilómetros).

El 25 de Diciembre de 1859 la línea fué entregada al tráfico hasta Rancagua (82 kilómetros).

Personas que han servido como Jefes de Estacion de Rancagua:

Don Manuel Eastman	1859	1861
« Eduardo Silva Ramirez	1861	1865
« J. Francisco Espinosa	1865	1891
« Pedro Mellado	1891	1895
« Pablo Gandarillas	1895	1899
« Luis Alberto Silva	1899	1902
« Pedro Lasalle	1902	

El puente Cachapoal, en el kilómetro 84, fué entregado al tráfico en 1857, largo 242 metros.

El 17 de Setiembre de 1861 el ferrocarril llegó a Requínoa (96 kilómetros).

El 30 de Abril de 1862 llegó la línea a Pelequen (117 kilómetros).

El 3 de Noviembre de 1862 llegó a San Fernando (134 kilómetros).

Personas que han servido como Jefes de Estacion de San Fernando:

Don Salustio Prieto	1862	1866
„ Juan Crespo	1866	1868
„ Pedro Mellado	1868	1888
„ Manuel Valdivia	1888	1889

Don Julio Prado	1889	1891
„ Luis A. Silva	1891	1898
„ Castor Salinas	1898	1900
„ Santiago Elizama	1900	1903
„ Severo Prado	1903	

Los trabajos de la línea por cuenta de la Empresa del Ferrocarril del Sur se detuvieron en esta parte; pero el Gobierno los continuó despues.

La Junta Directiva nombró con fecha 3 de Enero de 1863 a don José Miguel Ureta con el título de «Delegado de la Junta» i se formó un reglamento, detallando sus atribuciones.

En 30 de Setiembre de ese año de 1863 contaba esta línea con el siguiente equipo:

11 locomotoras, 36 coches de pasajeros, 4 de equipajes i 150 carros de carga.

LOCOMOTORAS EN 1863

<u>Fecha</u>	<u>de la entrega</u>	<u>Número</u>	<u>Nombre</u>	<u>Fabricante</u>
Año	1857	1	Montt	Howthorne
„	„	2	Varas	„
„	„	3	Santiago	Rogers i C. ^a
„	„	4	San Bernardo	„
„	1859	5	Maipú	„
„	„	6	Rancagua	„
„	1860	7	Mapocho	„
„	1861	8	Rengo	„
„	„	9	San Fernando	„
„	1862	10	Relámpago	„
„	1863	11	Tinguiririca	„

De los 36 coches de pasajeros, 10 eran de 1.^a clase, 5 de 1.^a i de 2.^a, 1 de 2.^a i 20 de 3.^a clase.

De los 150 carros de carga, 71 eran de plataforma i 19 para caballos.

Con fecha 26 de Diciembre de 1863 se promulgó la lei que autorizaba al Presidente de la República para que prestara la garantía del Estado para obtener un préstamo a favor de la Empresa del Ferrocarril del Sur por 560.000 pesos.

El 19 de Octubre de 1864 se espidió un decreto pidiendo propuestas i fijando las bases para la construccion del ferrocarril entre San Fernando i Curicó.

El 19 de Enero de 1865 se celebró un contrato entre el Fisco i don Tomás Bland Garland para la construccion del ferrocarril entre San Fernando i Curicó por el valor de un millon trescientos noventa i ocho mil pesos i en el plazo de dieciocho meses.

La planta de Ingenieros nombrada por el Gobierno para atender a la construccion de esta línea fué la siguiente:

Ingeniero Jefe,	Don	Jorje S. Lyon
„ residente	„	Juan Higgins
„ asistentes	„	Enrique Budge
„ „	„	Roberto Lyon
„ „	„	Eduardo Vigneaux
„ „	„	Emilio Keller

Don Tomás Eastman era ingeniero i administrador por parte del contratista.

El 25 de Diciembre de 1868 llegó la línea hasta Curicó, distancia 185 kilómetros.

El Gobierno habia entregado la explotacion de esta parte a la Empresa del Ferrocarril del Sur en 1866 bajo ciertas condiciones.

El costo total de la línea de Santiago a Curicó incluyéndose todo el equipo i útiles fué de 6.770,000 pesos.

La tarifa que rijió fué la siguiente:

Pasajero de 1.^a clase de Santiago a Curicó, 4 pesos; id de 2.^a clase, 2 pesos 75 centavos; id de 3.^a 1 peso 60 centavos. La carga, que estaba dividida en tres clases; 100 kilos de 1.^a hasta Curicó, importaban 76 centavos, de la 2.^a clase, 63 centavos, i de la 3.^a 42 centavos. El transporte de un caballo o buei de Santiago a Curicó importaba 2 pesos, i de un animal lanar o cabrió 40 centavos; el de un cerdo 70 centavos; el de un carruaje de cuatro ruedas 11 pesos; el de un locomóvil o máquina de trillar 28 pesos.

En el primer semestre de 1869 se terminó la colocacion de la línea telegráfica hasta Curicó con la instalacion de las oficinas de Chimbarongo i Curicó, quedando así corriente la línea hasta Curicó con diez oficinas.

A fines del mismo año se concluyeron edificios, hornos i colocacion de aparatos para la elaboracion de gas para el alumbrado del uso esclusivo de la Estacion de Santiago.

Personas que han servido como Jefes de la estacion de Curicó:

Don Salustio Prieto	1866	1879
« Amador Ramirez	1879	1882
« Amador Monreal	1882	1883
« Santiago Forastal	1883	1888
« Belisario Villalobos	1888	1889
« Pedro A. Diaz	1889	1894
« Pablo Gandarillas	1894	1895
« Pedro Mellado	1895	1899
« Julio Mellado	1899	

El 1.^o de Setiembre de ese año de 1869 se dió principio a las operaciones de reconocimiento del ramal de

la Palmilla bajo la direccion del Injeniero Jefe don Enrique Jequier.

En 1870 entró a suceder al injeniero Jequier don Carlos Hillmann i se contrató como jefe de la maquinaria i equipo a don Diego Hall, quien en época anterior habia prestado sus servicios a la Empresa en ese carácter, de 1860 a 1865.

Se arregló con el Gobierno en ese mismo año que la Empresa continuara esplotando por su cuenta el ferrocarril de San Fernando a Curicó.

Por lei de 15 de Enero de 1870 se autorizó al Presidente de la República para contratar un ramal de ferrocarril desde San Fernando hasta el Crucero de la Palmilla.

Con fecha 17 de Agosto del mismo año se pidieron propuestas para su construccion.

Fué contratista de la construccion de esta línea don Pedro J. Vivanco, quien rescindió el contrato ántes de terminar el trabajo.

El 1.º de Octubre de 1872 se entregó al público el ramal de la Palmilla en una estension de 20 kilómetros hasta Nancagua, i el 25 de Mayo de 1873 se entregó al tráfico hasta Palmilla, 40 kilómetros en todo el ramal.

Por lei de 14 de Noviembre de 1872 se concedió a don Pedro José Vivanco la suma de 40,000 pesos en resarcimiento de las pérdidas que le habia ocasionado la construccion del ferrocarril de la Palmilla.

Por lei de 20 de Agosto de 1873 i escritura autorizada el 29 del mismo mes pasó la Empresa del Ferrocarril del Sur a ser propiedad del Estado.

Con fecha 26 de Setiembre del año citado el Gobierno nombró un Consejo Directivo de administracion con las mismas atribuciones que el nombrado el 27 de Abril de 1872 para el Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

Por lei de 30 de Setiembre de 1871 se mandó levantar planos i formar presupuestos para la construccion del ferrocarril de Curicó a Chillan i de un ramal que, partiendo de la línea entre Chillan i Talcahuano i pasando por los Anjeles, se estendiera hasta el rio Malleco.

Con fecha 26 de Diciembre de 1872, se autorizó al Presidente de la República para que procediera a contratar la construccion de un ferrocarril de Curicó a Chillan, de San Rosendo a Angol i ramal a Los Anjeles, i para contratar un empréstito de \$ 8.500,000 para esta obra.

El 5 de Mayo de 1873, se celebró un contrato entre el Fisco i don Juan Slater, para la construccion de las siguientes líneas férreas: de Curicó a Linares, de Linares a Chillan i de San Rosendo a Angol, con un ramal a Los Anjeles.

El 25 de Mayo de 1873, el Presidente de la República. Excmo. señor don Federico Errázuriz Zañartu, se trasladó a Curicó para inaugurar los trabajos del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Rosendo a Los Anjeles i Angol.

Con fecha 25 de Agosto de 1877, se mandó proceder a la recepcion del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Rosendo a Angol i Ramal a Los Anjeles.

Personas que han servido como jefes de la estacion de Talca:

Don José Pamplona
„ Salustio Prieto
„ Manuel Valdivia
„ Adolfo Vivanco
„ Pedro A. Díaz
„ Wenceslao Sierra
„ Pedro Antonio Vidal.

Por decreto de 21 de Diciembre de 1867, se pidieron propuestas para la construcción del ferrocarril de Chillan a Talcahuano.

El 28 de Mayo de 1869, se admitió la propuesta de don Juan Slater para la construcción de dicha línea, por el valor de \$ 3,920,000 i con plazo de cuatro años.

Por lei de 24 de Noviembre de 1869, se autorizó al Presidente de la República para contratar un empréstito de cuatro millones de pesos, destinados para la construcción de ese ferrocarril.

El 10 de Junio de 1872, se entregó al servicio el ferrocarril entre Chillan i Talcahuano.

En 1879, la sección de Talca a Talcahuano i Angol, por jubilación del Superintendente de ella, don Eduardo Cuevas, pasó a depender del Superintendente de la línea de Santiago a Talca, don José Miguel Ureta.

Por lei de 14 de Enero de 1881, se autorizó al Presidente de la República para que invirtiera hasta veinte mil pesos en los estudios, planos i presupuestos para el ferrocarril entre Angol i Valdivia.

El 1.º de Febrero de 1888, se entregó al servicio el ramal de Robleria a Collipulli, 42 kilómetros.

El 13 de Febrero de 1888, se entregó al servicio la línea de Angol a Quilquen, i el 15 de Enero de 1889, avanzaron los trenes hasta Traiguén, 72 kilómetros.

El 1.º de Setiembre de 1888, fué entregado al tráfico, únicamente para pasajeros i equipajes, el ramal del Mapocho, 3 kilómetros.

Se inauguraron por el Presidente de la República, señor Balmaceda, los trabajos de las siguientes líneas contratadas por el Gobierno.

De Santiago a Melipilla, 9 de Diciembre de 1888, 59 kilómetros.

Pelequen a Peumo, 6 de Enero de 1889, 35 kilómetros.

Palmilla a Alcones, 6 de Enero de 1889, 45 kilómetros.

Calera a Cabildo, 19 de Enero de 1889, 76 kilómetros.

De Ovalle a San Márcos, 23 de Marzo de 1889, 60 kilómetros.

Victoria a Temuco i Pitrufulquen, 95 kilómetros.

Valdivia a Osorno, 147 kilómetros.

Coigüe a Mulchen, 42 kilómetros.

Cuyas líneas han sido terminadas posteriormente i entregadas al tráfico público.





Ferrocarriles aislados



FERROCARRIL DE CHAÑARAL

Está ubicado en la provincia de Atacama. Fué construido por una sociedad anónima que compró los derechos a su concesionario don Jorje K. Stevenson. Se iniciaron los trabajos de construcción en el año 1872, siendo el mismo Stevenson el encargado de construirla.

Por lei de 20 de Enero i decreto de 5 de Octubre de 1888 lo compró el Gobierno en 350,504 pesos.

El 26 del mismo mes de Octubre de 1888 reglamentó sus servicios i en 20 de Enero de 1889 se entregó al tráfico en una estension de $65\frac{1}{4}$ kilómetros. Para habilitarlo hubo que hacer un gasto de 125,000 pesos.

En 1897 se prolongó de Salado a Pueblo Hundido (29 kilómetros) i se iniciaron los trabajos de un ramal al mineral de Inca de Oro (54 kilms.) que fué entregado al tráfico en 1904.

Actualmente se está construyendo la prolongacion de Inca de Oro a Chulo (88 klms.)

En 1901 se iniciaron los trabajos de prolongacion del ramal de Las Animas a Los Pozos (24 klms.)

Actualmente, la estension de este Ferrocarril es de 166 kilms. 8 metros.

Altura i kilometraje de las estaciones.

<u>Estaciones</u>	<u>Kilometraje</u>	<u>Altura</u>	
Chañaral	0	4.00	Mts.
Las Carpas	7	90.00	„
Punta Negra	24	280.00	„
Salado	34	405.00	„
Cármén	50	590.00	„
Empalme a Inca	53	620.00	„
Tres Gracias	61	740.00	„
Pueblo Hundido	64	775.00	„

I EL RAMAL LONJITUDINAL

El Empalme	53	620.00	„
Chañarquito	66	863.00	„
Angostura	82	1.167.00	„
San Pedro	94	1.403.00	„
Inca de Oro	107	1.725.00	„

La trocha de este Ferrocarril es la angosta de un metro, i es ésta la adoptada para todo Ferrocarril del Estado al norte de Calera del Ferrocarril Central.

FERROCARRIL DE HUASCO

Está ubicado en la provincia de Atacama en su parte meridional.

Por decreto de 23 de Enero de 1888 se comisionó al ingeniero don Gustavo Adolfo Fluhman para que ejecutara el trazado definitivo de una línea férrea entre Huasco i Vallenar pasando por Freirina.

I por decreto de 26 de Febrero de 1889 se aprueba el trazado i poco despues se dió comienzo a la construccion de esta línea, terminándola i abriéndola al tráfico en Octubre de 1893.

Tiene una estension de 49 klms. 600 metros; nace en el puerto de Huasco hácia el oriente siguiendo la orilla sur del rio del mismo nombre hasta Vallenar.

En el puerto de Huasco se dotó esta línea con un muelle que se construyó en 1892 teniendo en su cabecera 7 metros de agua i actualmente está embancado de arena con la gran avenida del rio en 1905.

En 1908 se construyó un desvio que arranca de la estacion de Huasco hácia la plazoleta del muelle fiscal con un costo de \$ 25,010.96.

En los primeros meses de ese mismo año se dió término a la construccion de un edificio destinado a oficinas de Contaduría i Estacion en Huasco, obra, como la anterior, de algun aliento, i que vino a llenar una sentida necesidad del servicio. Costó \$ 17.284.79.

<u>Estaciones</u>	<u>Kilometraje</u>	<u>Altura</u>
Huasco	0	4.50 Mtrs.
Freirina	15	81.00 „
Nicolasa	22	130.00 „
Longomilla	35	290.00 „
Buena Esperanza	42	355.00 „
Vallenar	49.600	379.00 „

Empleados superiores que ha tenido este ferrocarril

ADMINISTRADORES

Don Emilio Jofré
 „ Francisco Guzman de los Rios
 „ Arturo Stiven (interino)

Don Juan Manuel Echáurren
„ Adolfo Jofré Cañas
„ Luis A. Montaner V.
„ Horacio Manterola Prieto
„ Lisandro Vignes

CONTADORES

Don Carlos Adriazola A.
„ Samuel Núñez Olaechea
„ Miguel Anjel Arellano
„ N. Azócar
„ Alberto Díaz A.

EN LA MAESTRANZA

Don Julio Cailly
„ Baltazar Ocaranza
„ Pedro J. Chavez.





Ferrocarril de Coquimbo



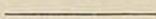
Este Ferrocarril se compone de tres líneas cuyas longitudes i trochas son las siguientes:

De Coquimbo a Serena i Ovalle de 1.68 de trocha, 117 klms.

De Coquimbo a Serena i Rivadavia de 1.00 de trocha, 94 klms.

De Ovalle a Paloma de 1.00 de trocha, 24 klms.

Total de klms. de estension, 235 klms.



Su construccion fué autorizada por leyes de 14 de Diciembre de 1855, 13 de Agosto de 1859 i 19 de Octubre de 1861.

Perteneció a una Sociedad anónima formada por veinte accionistas fundadores, segun escritura estendida en Valparaiso el 7 de Agosto de 1860; entre esos accionistas figuran don David Thomas i don Guillermo Lloyd.

Fué adquirido por el Estado el 11 de Enero de 1895, segun escritura pública estendida en Santiago, i firmada por el Director del Tesoro don Carlos R. Ovalle, en representacion del Fisco, i don Eduardo S Moyna, en representacion de la Compañía vendedora.

Su compra fué autorizada por el siguiente decreto sum-
premo:

Santiago, 11 de Enero de 1895.

Habiéndose llegado a un acuerdo entre el Ministro de Obras Públicas i el mandatario, debidamente autorizado, de la Compañía del Ferrocarril de Coquimbo, para la adquisicion por el Estado de las líneas férreas i sus accesorios pertenecientes a dicha Empresa, he acordado i decreto:

Art. 1.º Se autoriza al Director del Tesoro para que, en representacion del Fisco, celebre con el mandatario de la Compañía del Ferrocarril de Coquimbo, un contrato de compra-venta de las líneas i todos sus accesorios pertenecientes a dicha Compañía, tal como consta de los inventarios suscritos por dicho representante en el Ministerio de Industria i Obras Públicas.

Art. 2.º La compra se hace por la suma de £ 265,000, que será pagada en bonos de la deuda pública exterior, los cuales ganarán un interés de $4\frac{1}{2}\%$ anual i tendrán una amortizacion acumulativa de $\frac{1}{2}\%$ tambien anual, i serán recibidos a la par por la Compañía vendedora. Estos bonos llevarán fecha 1.º de Enero del presente año, si el Congreso Nacional ratificase el contrato respectivo en el curso de las presentes sesiones extraordinarias i 1.º de Julio, tambien del presente año, si la ratificacion no se verificase hasta las próximas sesiones ordinarias.

Art. 3.º Ademas de las £ 265,000 de que habla el artículo anterior, el Fisco pagará a la Compañía del Ferrocarril de Coquimbo, la suma de \$ 156,588.03 moneda corriente, en que se ha estimado el valor de los artículos de almacen que existan tambien del inventario referido. Se pagará separadamente el precio corriente de plaza, declarado por un perito nombrado por la Corte de Apelaciones de La Serena, el valor de las existencias

de carbones i aceites que tenga la Compañía en el momento de la entrega de las líneas.

Art. 4.º El Gobierno queda sustituido a la Compañía en todos los derechos i obligaciones que se derivan de los contratos de compra-venta de 30,000 i 20,000 durmientes para la línea férrea de Serena a Rivadavia.

Art. 5.º El contrato no tendrá efecto si no fuere ratificado por el Congreso Nacional en el término de ocho meses a contar desde el día en que se suscriba la escritura pública correspondiente.

Art. 6.º Si el Congreso Nacional hiciera la ratificación, el Gobierno procederá a recibirse de las líneas en el mas breve tiempo posible, i una vez efectuada esta operacion, se entregarán los bonos en la forma determinada en el art. 2.º i se pagará al contado la suma de \$ 156,588.03 a que se refiere tambien el mismo artículo i el valor de los carbones i aceites despues de fijados sus precios.

Art. 7.º Redúzcase el presente decreto a escritura pública, la cual será suscrita por el Director del Tesoro i por el representante de la Compañía del Ferrocarril de Coquimbo.

A dicha escritura se agregarán los inventarios firmados, los cuales se considerarán como parte integrante del contrato i los demas antecedentes que acrediten la personería i las facultades otorgadas al mandatario de la Compañía que tambien quedarán incorporados al contrato.

Tómese razon i comuníquese.—MONTT.—*Elias Fernández.*

Este decreto fué ratificado poco despues por el Congreso Nacional.

La línea de Serena a Rivadavia, que se mandó entregar a la Direccion de Obras Públicas por decreto supre-

mo de 3 de Junio de 1903, en breve pasó a la explotación fiscal, quedando sus servicios incorporados a la administración del Ferrocarril de Coquimbo.

Es de advertir que de Coquimbo a Serena la trocha es mixta, con ancho de 1.68 i de 1.00, de modo que, por la línea ancha corren los trenes de la antigua línea del Ferrocarril de Coquimbo, i por la angosta hacen su servicio los trenes que van a Rivadavia, departamento de Elqui.

<u>Estaciones</u>	<u>Kilómetros</u>	<u>Altura</u>
Coquimbo	0	2.45
San Martín	8	87.80
Pan de Azúcar	11	91.35
Cerrillos	19	119.40
Andacollo	29	162.75
Tambillos	36	201.20
Las Cardas	46	331.45
La Cumbre	54	609.60
Pejerreyes	65	444.45
Higuerita	70	406.70
Angostura	81	310.00
Puntilla	93	241.60
Coquimbo	0	2.45
Serena	14	7.60
Compañía	16	21.75
Islon	21	63.15
Altovalsol	29	127.60
Las Rosas	36	205.60
Pelícano	42	285.95
Marquesa	47	324.65
El Molle	49	343.85
Almendral	55	432.00
Gualliguaica	64	500.15
El Tambo	69	558.00

<u>Estaciones</u>	<u>Kilómetros</u>	<u>Altura</u>
Vicuña	75	606.15
Arenal	81	690.60
Diaguitas	85	707.35
Rivadavia	94	818.00

El movimiento económico i del tráfico que ha tenido este Ferrocarril desde 1897 puede verse en el cuadro siguiente:

<u>Años</u>	<u>Entradas</u>	<u>Gastos</u>	<u>Utilidad</u>	<u>Pérdida</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Carga toneladas</u>
1897	\$ 397,575	\$ 411,344		\$ 13,769	121,478	75,589
1898	395,509	330,672	\$ 64,837		252,096	100,391
1899	502,540	470,571	31,969		259,954	116,836
1900	460,757	664,797		4,040	287,967	108,698
1901	537,056	666,287		129,231	302,436	109,073
1902	507,604	622,016		114,412	327,549	113,052
1903	548,226	744,065		195,839	362,405	110,084
1904	681,355	874,477		193,122	418,694	118,846
1905	707,997	905,221		197,224	423,423	115,671
1906	805,543	1.122.779		317,236	461,459	114,073
1907	1.080,448	1.593,251		515,803		
1908	1.264,492	1.761,215		496,723		

El primer administrador que tuvo este Ferrocarril fué don Florencio Ovalle Valdes, cuya administracion duró poco mas de un año; despues, lo administraron interinamente los señores Bernardo Irrarázaval i Juan Francisco Salazar, quienes se distinguieron, especialmente el segundo, por sus acertadas medidas de buen servicio; lo administró despues por espacio de siete años don Enrique Abbott, sucediendo a éste el señor Juan Gronow.

Los empleados mas antiguos de este Ferrocarril desde que pasó a ser propiedad del Estado, por orden de antigüedad, son los siguientes:

- Don Tomas Cuthbert, Jefe de Maestranza
- » Víctor Lira E., Jefe de Transporte
 - » Luis Aguirre M., Contador
 - » Luis E. Alvarez M., Jefe de Bodega
 - » Raimundo Vega Z., Jefe Estacion Coquimbo.

No olvidaremos consignar en esta lista el nombre del primer Contador que tuvo este Ferrocarril cuando lo adquirió el Fisco, el señor Santiago Dean, ni al jefe del Muelle, don Rafael Galindo, ámbos fallecidos, i que supieron cumplir con su deber hasta el último momento dejando una memoria querida de buenos empleados.

Merecen mencionarse otros empleados de este Ferrocarril que, aunque ménos antiguos que los anteriores, prestan sus servicios con toda decision i empeño, como los señores Joaquin Olivares, ayudante del Administrador, i don Juan de Dios Calderon, secretario, i actualmente Inspector de trenes i estaciones.





Ferrocarril de Tongoi

Por lei de 6 de Setiembre de 1865 se concedió su ejecucion.

Fué construido por una sociedad anónima i su costo ascendió a 1.266,945 pesos. Su capital efectivo era en 1872 de 853,500 pesos dividido en 1,707 acciones de \$ 500 cada una i su estension era de 23 kilómetros 275 metros.

La línea de este Ferrocarril parte del puerto de Tongoi (provincia de Coquimbo), llega a Cerrillos (40 klms.) de aquí arranca el ramal a Tamaya (17 klms.) que construyó Mr. Meiggs i el ingeniero Ernesto Thomas por encargo de don José Tomás de Urmeneta para esplotar sus ricas minas de cobre de Tamaya. (1)

De Cerrillos se prolongó despues la línea hasta Trapiche.

(1) Este mineral ha producido como cien millones de pesos. Se trabajó, aunque mui superficialmente, desde el tiempo de don Francisco de Aguirre, fundador de la Serena i compañero de don Pedro de Valdivia.

Don José Tomás de Urmeneta fué el que mas impulso le dió, primeiramente en 1833 en la mina «Mollacas» i despues, en la famosa mina el «Pique».

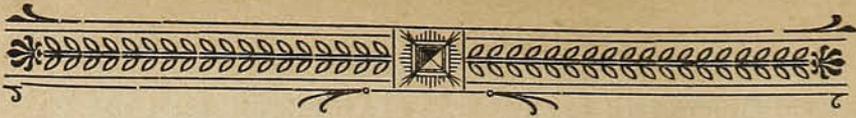
Este Ferrocarril fué vendido al Gobierno en 1901 en la suma de 385,000 pesos incluyendo el material rodante.

Su trocha es de 1.06 metros i su estension total es de 65.4 kilómetros.

Su explotacion, como todos los Ferrocarriles del Norte, deja pérdidas.

<u>Años</u>	<u>Entradas</u>	<u>Gastos</u>	<u>Pérdidas</u>
1907	\$ 41,067	\$ 100,738	\$ 59,671
1908	56,115	124,347	68,232





Ferrocarril de Los Vilos

Se empezó a construir en 1889 i su construcción ha durado cerca de veinte años.

Sale del puerto de Los Vilos (provincia de Aconcagua) i llega a Choapa (58 klms.); de Choapa parte un ramal a Salamanca (27 klms.) i otro a Illapel (24 klms.) ambos en construcción.

Esplotación

<u>Años</u>	<u>Entradas</u>	<u>Gastos</u>	<u>Pérdidas</u>
1907	\$ 57,508	\$ 115,802	\$ 58,294
1908	78,106	168,671	90,565

En este Ferrocarril hai el túnel de Cavilolen que tiene, sin contar los cortes de acceso, 1.530 metros i una gradiente de 2.5%.

<u>Estaciones</u>	<u>Kilómetros</u>	<u>Altura</u>
Los Vilos	0	5.00
Las Vacas	20	162.00
Las Cañas	48	361.00
Choapa	58	235.00
Pintacura	62	240.00
El Peral	71	242.00
Illapel	78	308.00



SEGUNDA PARTE

EXPLOTACION

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

1.—Red Central.

2.—Ferrocarriles aislados.





Red Central



Los Ferrocarriles del Estado comprenden las cinco líneas del Norte que se denominan Ferrocarriles Aislados, de que nos ocuparemos mas adelante, i la Red Central.

La Red Central es la línea férrea que se estiende desde Valparaiso hasta Osorno comprendiendo los ramales.

Antes de la lei de 1884 esta línea era administrada por dos Superintendencias enteramente independientes; una de Valparaiso a Santiago i la otra de Santiago al Sur; tambien se las distinguia con los nombres de Ferrocarril del Norte i Ferrocarril del Sur segun fuera al norte o sur de la capital.

A continuacion damos unos cuadros de estas líneas consideradas separadamente.

Primera Seccion de Valparaiso a Santiago

Marcha financiera de la Empresa desde 1864 a 1882 inclusive

AÑOS	Capital primitivo de la Empresa	Capital acumulativo	TOTAL	Utilidad Líquida según los libros	% de la utilidad respecto capital año anterior	Parte de la Utilidad que ha recibido el Fisco
1864	11.686,869 30	\$ 1.128,182 97	12.815,052 27	\$ 397,462 46	3.1 %	
1865	»	1.509,333 44	13.196,202 74	381,150 47	2.9 »	185,000 00
1866	»	1.887,764 43	13.574,633 73	378,733 24	2.9 »	
1867	»	2.461,603 94	14.148,473 24	585,494 90	4.3 »	141,712 62
1868	»	2.596,131 59	14.283,000 89	561,240 27	3.9 »	100,000 00
1869	»	3.199,388 39	14.886,257 69	613,256 80	4.3 »	131,675 89
1870	»	2.979,595 70	14.666,465 00	631,234 87	4.2 »	719 351 67 c
a 1871	12.145,945 60	2.818,190 61	14.964,136 21	666,837 64	4.5 »	828,242 73 c
1872	»	3.098,728 29	15.244,673 89	813,525 88	5.4 »	532,988 20
1873	»	3.467,387 97	15.613,333 57	920,089 18	6.0 »	551,429 50
1874	»	4.244,130 81	16.390,076 41	862,741 28	5.5 »	85,998 44
1875	»	4.558,414 91	16.704,360 51	615,709 52	3.8 »	301,425 42
b 1876	12.599,903 72	4.734,853 09	17.334,756 81	654,014 00	3.9 »	477,575 82
1877	»	4.749,634 69	17.349,538 41	729,825 18	4.2 »	715,043 58
1878	»	4.701,335 09	17.301,238 81	734,512 81	4.2 »	782,812 41 c
1879	»	4.637,853 36	17.237,757 08	1.011,794 48	5.8 »	1.075,276 21 c
1880	»	4.934,897 53	17.534,801 25	1.229,831 17	7.1 »	932,787 00
1881	»	4.987,195 35	17.587,099 07	1.166,463 70	6.6 »	1.114,165 88
1882	»	5.278,295 83	17.878,199 55	1.339,049 30	7.6 »	1.047,948 82
						\$ 9.723 434 19
						5.278,295 83
						\$ 15.001,730 02

(a) Aumentó el capital en \$ 459,076 30, valor del ramal de las Vegas a San Felipe.

(b) Aumentó el capital en \$ 453,958 12, valor del ramal de San Felipe a Los Andes.

(c) En estos años el Supremo Gobierno tomó a la Empresa mayor valor que la ganancia líquida.

Primera Seccion de Valparaiso a Santiago

Movilizacion de Carga i Pasajeros desde 1864 a 1882 inclusive i elementos de trasporte en los mismos años

AÑOS	Quintales métricos de carga movilizada	% de aumento al año anterior	Pasajeros movilizados	% de aumento respecto al año anterior	Número i clase de equipo con que se han hecho estos servicios segun inventarios
1864	1.194,741		303,127		88 coches pasajeros i 408 carros carga
1865	1.460,137	22 %	346,506	14 %	88 » » 408 » »
1866	1.698,009	16 »	328,574		88 » » 408 » »
1867	2.135,060	25 »	349,557	6 »	88 » » 408 » »
1868	2.508,050	17 »	380,645	10 »	88 » » 408 » »
1869	2.604,247	4 »	442,894	14 »	86 » » 522 » »
1870	2.850,169	9 »	462,466	4 »	86 » » 522 » »
1871	3.289,266	15 »	511,075	10 »	81 » » 482 » »
1872	3.400,003	3 »	608,466	19 »	81 » » 482 » »
1873	4.052,753	18 »	703,652	15 »	101 » » 614 » »
1874	4.568,884	13 »	747,488	8 »	101 » » 716 » »
1875	4.159,988	Disminucion	749,398	Igual	101 » » 836 » »
1876	3.831,346	»	753,849	»	101 » » 930 » »
1877	3.583,171	»	689,198	Disminucion	100 » » 801 » »
1878	3.613,866	»	598,676	»	99 » » 769 » »
1879	3.687,463	5 %	597,725	»	99 » » 769 » »
1880	4.418,236	20 »	662,815	11 %	99 » » 784 » »
1881	4.455,650	1 »	850,432	27 »	99 » » 804 » »
1882	4.895,344	10 »	1.009,238	18 »	100 » » 806 » »

Seccion de Santiago a Talca

Dimensiones i peso de las máquinas

Fecha de la entrega	Número	Nombres	Fabricantes	CILINDROS		RUEDAS				Máximum de presión por vapor	Feso lista para correr
				Díametro	Largo	Traseras	Motrices	Delanteras	N.º de las ruedas unidas		
				Metros	Metros	Metros	Metros			kilgs.	kilogs.
1857	1	Montt	Hawthorn	0.3810	0.5588	1.5748	1.5748	1.0668	4	62	29.500
1883	2	Varas	Rogers i C. ^a	0.4318	0.6096	1.4224	1.4224	0.7620	6	62	38.500
1857	3	Santiago	»	0.3556	0.6096	1.6768	1.6768	Carro 4 rued.	4	»	30.000
1857	4	San Bernardo	»	0.4064	0.6096	1.4224	1.4224	»	4	»	30.500
1859	5	Maipú	»	0.3556	0.6096	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1859	6	Rancagua	»	0.2794	0.6096	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1859	7	Mapocho	»	0.3556	0.5580	1.0668	1.0668	»	4	»	23.000
1861	8	Rengo	»	0.5356	0.6096	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1861	9	San Fernando	»	0.4064	»	1.4224	1.4224	»	4	»	30.000
1863	11	Tinguiririca	»	0.3556	»	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1866	12	Contratista	»	0.4318	»	1.2953	1.2953	»	6	»	35.500
1882	13	Chilena	Reconstruida Metza	0.4064	»	1.3716	1.3716	0.7620	6	»	31.500
1869	14	Curicó	Rogers i C. ^a	0.4064	»	1.4224	1.4224	Carro 4 rued.	4	»	31.500
1871	15	Palmilla	»	0.4064	»	1.4224	1.4224	»	4	»	31.500
1874	16	Teno	»	0.3556	»	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1874	17	Cachapoal	»	0.4190	»	1.4224	1.4224	»	4	»	32.000
1875	18	Talca	»	0.4318	»	1.4224	1.4224	0.7620	6	»	35.500
1875	19	Lontué	»	0.4318	»	1.4224	1.4224	0.7620	6	»	35.500
1877	20	Lircai	Baldwin	0.3810	»	1.6510	1.6510	Carro 4 rued.	4	»	32.000
1877	21	Claro	Maestranza	0.3556	»	1.6002	1.6002	»	4	»	30.000
1877	22	Maule	Baldwin	0.3810	»	1.6510	1.6510	»	4	»	32.000
1877	23	Linares	»	0.3810	»	1.6510	1.6510	»	4	»	32.000
1877	24	Colchagua	»	0.4572	»	1.3716	1.3716	0.7620	6	»	36.500
1882	25	J. T. de Urmeneta	»	0.4318	»	1.4224	1.4224	0.7620	6	»	38.000
1882	26	Chorrillos	»	0.4318	»	1.4224	1.4224	0.7620	6	»	38.000
1883	27	Buin	Rogers i C. ^a	0.3810	»	1.6510	1.6510	Carro 4 rued.	4	»	36.000
1883	28	La Industria	»	0.4318	»	1.4224	1.4224	0.7620	6	»	40.500

Santiago, 31 de Diciembre de 1883.

Seccion de Santiago a Talca

Número i capacidad de los carros para pasajeros, equipaje, carga i ganado

Número	DESCRIPCION	Capacidad de cada carro
17	Carros de 1. ^a clase	54 pasajeros, término medio
2	Id. de 1. ^a i 2. ^a clase.....	60 pasajeros, (30 de 1. ^a i 30 de 2. ^a)
2	Id. de 1. ^a i 3. ^a clase.....	58 pasajeros, (16 de 1. ^a i 42 de 2. ^a)
4	Id. de 2. ^a clase con oficina i restaurant.....	50 pasajeros
17	Id. de 3. ^a clase	72 id.
3	Id. de 3. ^a clase.....	64 id.
45		
	PARA EQUIPAJES	
11	Carros (5 con oficina de correos)	12.000 kilogramos
1	Id. de 4 ruedas	5.000 id.
12		
	PARA CARGA	
211	Carros de bodega.....	12.000 kilogramos
151	Id. para caballos i ganado; 111 con techo.....	12.000 id.
31	Id. de plataforma.....	12.000 id.
7	Id. de cajon con 4 ruedas.	5.000 id.
400		

Santiago, 31 de Diciembre de 1883.

Seccion entre Talca, Talcahuano i Angol

Dimensiones i peso de las máquinas

Fecha de la entrega	Máquina número	Nombres	Fabricantes	CILINDROS		RUEDAS		Máximo Presion por vapor	Peso listo para correr
				Diámetro	Largo	Mólores	Núm. de ruedas unidas		
				Pulg.	Pul	Diám.			
1870	1	Talcahuano	Rogers	18 "	24"	4 7 $\frac{1}{2}$ "	6	62	35000
1870	2	Concepcion	"	16 $\frac{1}{2}$ "	"	5.5"	4	62	29500
1871	3	Hualqui	"	" "	"	4.7 $\frac{1}{3}$ "	6	62	32000
1871	4	Talcamávida	"	" "	"	"	6	62	32000
1871	5	Malvoa	"	" "	"	"	6	62	32000
1871	6	F. Errázuriz	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	7	Búlnes	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	8	M. A. Tocornal	Baldwin	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	9	B. O'Higgins	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	10	A. Pinto	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	11	Itata	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	12	Chillan	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	13	San Rosendo	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	14	Angol	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	15	Los Aujeles	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	16	Arauco	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	17	Parral	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	19	Longaví	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	20	San Carlos	"	15 "	"	5.5"	4	60	27500
1874	24	Villa de Molina	"	18 "	"	4.8"	6	62	35000
1874	25	Quilapan	Rogers	5 "	12	2.9"	..	60	9000
1882	27	Miraflores	Baldwin	17 "	24	4.9"	6	62	38000
1882	28	Lima	"	17 "	24	4.9"	6	62	38000

Concepcion, 31 de Diciembre de 1883

Seccion entre Talca, Talcahuano i Angol



Número i capacidad de los carros de pasajeros, de equipajes i de carga

NÚMERO	DESCRIPCION	RUEDAS	Capacidad de cada carro
CARROS DE PASAJEROS			
1	Coche del Superintendente	4	10 pasajeros
14	Id. de 1. ^a clase.....	8	54 »
4	Id. misto de 1. ^a i 2. ^a clase.....	8	75 »
20	Id. de 2. ^a clase.....	8	80 »
39			

CARROS DE EQUIDAJES

11	Carros de equipajes.	8	12,000 kilogramos
----	----------------------	---	-------------------

CARROS DE CARGA

296	Carros de bodega ...	8	12,000 kilogramos
78	Id. de plataforma...	8	» »
20	Id. de rejas para animales	8	» »
6	Id. para conductores.	8	» »
1	Id. ausiliador.....	8	» »
1	Id. polvorero.....	8	» »
402			

RESÚMEN

39 carros para pasajeros
11 carros de equipajes
401 carros de carga
1 carro ausiliador.

Concepcion, 31 de Diciembre de 1883.

Tomamos de la Memoria de 1884 los siguientes datos:
Utilidad líquida producida por los Ferrocarriles del Estado:

Seccion Norte

Desde 1855 a 1857.....	\$	77,680.16
» 1858.....		97,620.58
» 1859.....		92,398.51
» 1860.....		99,792.58
» 1861.....		61,402.46
» 1862.....		99,656.38
» 1863.....		187,919.84
» 1864.....		397,462.46
» 1865.....		381,150.47
» 1866.....		378,733.24
» 1867.....		585,494.90
» 1868.....		561,240.27
» 1869.....		605,549.16
» 1870.....		631,234.87
» 1871.....		666,837.64
» 1872.....		813,525.88

Desde 1873.....	\$	920,089.18
» 1874.....		862,741.28
» 1875.....		615,709.52
» 1876.....		654,014.00
» 1877.....		729,825.18
» 1878.....		734,512.81
» 1879.....		1.011,794.48
» 1880.....		1.229,831.17
» 1881.....		1.166,463.70
» 1882.....		1.339,049.30
» 1883.....		1.501,316.89
		<hr/>
		\$ 16.503,046. 91

Seccion del Sur

DE SANTIAGO A TALCA

» 1873 a 1875.....	\$	1.302,668.87
» 1876.....		472,090.89
» 1877.....		315,318.39
» 1878.....		325,154.77

DE TALCA AL SUR

» 1872.....	\$	10,910.31
» 1873.....		36,498.56
» 1874.....		52,531.33
» 1875.....		96,931.75
» 1876.....		64,179.55
» 1877.....		40,943.08
» 1878.....		146,470.09

LAS DOS SECCIONES DEL SUR UNIDAS

Desde 1879.....	\$	712,174.90
» 1880.....		913,654.12
» 1881.....		983,825.74
» 1882.....		1.229,410.95
» 1883.....		1.053,920.59

TODO EL FERROCARRIL UNIDO

» 1884.....	\$	2.857,499.27
Suma total.....	\$	<u>27.117,230.07</u>

Costo de los Ferrocarriles hasta 31 de Diciembre de 1884

El Ferrocarril entre Valparaiso i Quillota.....	\$	4.694,900.00
Entre Quillota i Santiago.....		6.991,969.30
Entre Vegas i San Felipe.....		459,076.30
Entre San Felipe i Andes.....		453,958.12
Entre Santiago i San Fernando.....		5.000,000.00
Entre San Fernando i Curicó i Ramal de la Palmilla.....		1.800,744.76
Entre Curicó, Talcahuano, Anjeles i Angol.....		12.712,410.68
Invertido en equipo en 1883.....		361.250.02
Id. hasta la fecha por la Empresa en los puentes del Maule, Lircai, Longaví i Perquilauquen.....		259,211.16
<hr/>		
Saldo de la cuenta de capital en 31 de Diciembre de 1884.....	\$	<u><u>32.733,520.34</u></u>

Las utilidades líquidas de \$ 27.117,230.07 representan el 82½% de los capitales invertidos en la construcción i equipo de los Ferrocarriles del Estado.

De esta suma, se ha entregado al Supremo Gobierno, en dinero \$ 15.765,084.96, i en valor de materiales, en trabajos ejecutados por su orden i pasajes de empleados i tropa, se le ha entregado la cantidad de \$ 1.659,415.96.

El resto de las utilidades líquidas, \$ 9.692,729.15 se ha empleado en obras nuevas de la misma Empresa.

El movimiento jeneral del tráfico de todos los Ferrocarriles, desde que se inauguraron, ha sido el siguiente:

Producto bruto, que se descompone así:

Pasajeros, el 35%	\$ 23.590,750.90
Carga, el 37.3%	38.631.092.29
Equipajes, el 4.2%	2.847,262.02
Varios, el 3.5%	2.293,139.22
	<hr/>
	\$ 67.362,244.43
	<hr/> <hr/>

Los pasajeros movilizados han alcanzado a:

De 1. ^a clase 18.7%	\$ 5.088,109
De 2. ^a » 13.5%	3.672,566
De 3. ^a » 67.8%	18.403,292
	<hr/>
	\$ 27.163,967

Los quintales métricos de carga movilizada fueron 127.565.291.

En los treinta años trascurridos desde 1855, en que se abrió al tráfico la línea de Valparaíso, el producto líquido ha sido, en término medio, el 44 por ciento del producto bruto, i los gastos el 56 por ciento.

En el año de 1884, el producto	
bruto del tráfico fué de	\$ 6.000,053.07
Los gastos fueron de	3.141,295.19
La utilidad líquida fué de	2.858,757.88

Los gastos representan el 52.3 por ciento del producto bruto, i la utilidad líquida el 47.7 por ciento del mismo producto.

El producto bruto obtenido se descompone como sigue:

Pasajes	\$ 2.068,055.39
Carga	3.284,148.29
Equipajes	235,336.62
Pases libres del Supremo Gobierno	352,922.37
Varios	59,590.40
<hr/>	
Total	\$ 6.000,053.07

En 1884, se movilizaron 2.515,077 pasajeros, con un producto de \$ 2.068,055.39.

Las cifras indicadas se descomponen del modo siguiente:

1.a clase	518.236	con producto de	\$ 875,022.59
2.a	303.024	„ „ „	311,706.75
3.a	1.693.817	„ „ „	881,326.05
	<hr/>		
	2.515.077		\$ 2.068,055.39

El tráfico de carga en 1884, fué de 10.693,735 quintales métricos que produjeron \$ 3.284,148.29.

El capital primitivo de la Empresa es de \$ 32.733,520.34 i el acumulado hasta Diciembre de 1883, llega a \$ 9.374,414.03, dando un total de \$ 42.107,934.37. Sobre este capital, la utilidad líquida del año 84, que ha sido de \$ 2.857,499.27, representa el 6.80%.

Dotacion de Equipo en 1884

	DE PASAJEROS					DE CARGA			
	Coches de 1.ª clase	Coches de 2.ª clase	Coches de 3.ª clase	Coches mistos 1.ª i 2.ª clase	Carros de equipajes	Carros bodegas	Carros cajon	Carros rejas	Carros planos
1.ª Seccion	49	19	39	8	20	445	485	42	79
2.ª »	24	7	20	4	16	513	7	150	82
3.ª »	16	4	16	4	11	303	—	22	93
TOTALES	89	30	75	16	47	1.261	492	214	254

Material de Traccion

	Máquinas de pasajeros	Máquinas de carga	Total
1.ª Seccion	22	36	58
2.ª »	15	18	33
3.ª »	12	17	29
Total	49	71	120

Los ferrocarriles del Estado en explotación en el año 1884 tenían una extensión de 948 kilómetros.

La línea estaba renovada con riel de acero desde Valparaiso hasta San Fernando sin interrupción, i en varios trechos cortos en el resto de la línea, haciendo un total de 337 kilómetros, sin contar con el ramal de Aconcagua que fué construido con rieles de esta clase i que mide 45 kilómetros de largo.

En ese año de 1884, se terminaron los tres grandes puentes de Lircái, Maule i Perquilauquen.

Costo de construccion de las líneas, de la Memoria
del año de 1886

<u>Nombre de las secciones</u>	<u>Núm. kls.</u>	<u>Valor total</u>	<u>Precio medio kle.</u>
De Valparaiso a Quillota.	55	\$ 4.694,900	\$ 85,361
Quillota a Santiago.....	129	6.991,969	54,201
Las Vegas a San Felipe..	30	459,076	15,302
San Felipe a Los Andes .	15	453,958	30,263
Santiago a San Fernando.	134	5.000,000	37,313
San Fernando a Curicó...	51	1.378,460	27,028
Ramal de la Palmilla.....	43	422,285	9,820
Curicó a Talca.....	65	1.869,061	28,754
Talca a Chillan i de San Rosendo a Angol.....	239	6.708,944	28,070
Chillan a Talcahuano.....	186	4.917,256	26,436

Tomando un término medio entre los diez precios kilométricos, resulta para la unidad kilométrica un promedio de \$ 34,321; pero tomando el precio medio de los 948 kilómetros, se obtienen \$ 35,913 por cada kilómetro.

Hai que tomar en cuenta los siguientes datos:

La construccion de Valparaiso a Quillota, como primera obra sería de esta naturaleza en el pais, adoleció de defectos que alzó su precio mucho mas allá de lo que puede estimarse por un costo ordinario.

La construccion del ramal de la Palmilla fué contratada sin equipo i los terrenos los dieron gratuitamente los vecinos.

Los datos anteriores dan el costo de cada seccion.

Si se toma en cuenta el número de kilómetros contruidos hasta hoi i el costo total hasta el 31 de Diciembre de 1886, se tendrá: 949 kilómetros 700 metros de estension, con un valor total de \$ 46.481,096 i de \$ 48,945 por cada kilómetro.

En las construcciones desde Curicó hasta Angol se han tomado en cuenta los puentes provisorios de madera.

Los definitivos costaron tres millones de pesos i el precio kilométrico de \$ 27,550 sube a \$ 33,000.

Posteriormente (despues del año 86) se construyeron las siguientes líneas:

	<u>Klmte.</u>	<u>Precio medio de 1 kl.</u>
Victoria a Temuco.....	66	\$ 71,149
Temuco a Pitrufquen....	30	84,272
Pitrufquen a Antilhue....	115	66,615
Antilhue a Valdivia.....	29	73,393
Antilhue a Pichiropulli...	51	73,393
Pichiropulli a Osorno.....	69	110,245

TARIFAS COMPARADAS

TOMANDO COMO BASE UN CAMBIO IGUAL PARA TODAS DE FS. 1.85 POR PESO CHILENO. TÉRMINO MEDIO DE LA TARIFA DE PASAJEROS DE 1.^a 2.^a i 3.^a CLASE EN LAS NACIONES QUE SE ESPRESAN. DATOS TOMADOS DE LA MEMORIA DEL AÑO 1895.

	<u>Pasajes</u>	<u>Carga</u>
Inglaterra	Fs. 0.13	0.19
Austria	,, 0.09	0.17
Prusia	,, 0.08	0.11
Italia	,, 0.08	0.13
Francia	,, 0.07	0.13
Estados Unidos.....	,, 0.06	0.25
Bélgica	,, 0.06	0.15
Chile.....	,, 0.03	0.05

La tarifa de pasajeros de Chile es cuatro veces mas baja que la inglesa i mas de 100 por ciento que la belga, que es la mas baja del mundo. La de carga es tres veces mas baja que la de Estados Unidos, i mas de 100 por ciento mas baja que la de Prusia, que aparece la mas baja del mundo.

De la Memoria de 1898

CAPITAL DE LA EMPRESA

Capital primitivo.....	\$ 61,627,459.93
„ acumulado.....	21,620,998.37
	<hr/>
Total.....	\$ 83,248,458.30

Este total se descompone así:

Via permanente.....	\$ 58,881,845.71
Equipo del tráfico.....	18,125,842.11
Maestranzas.....	727,920.53
Materiales de Maestranza.....	869,298.35
Maquinaria de repuesto.....	49,840.22
Taller de la Vía.....	15,818.89
Rieles viejos.....	519,248.50
Instalaciones eléctricas, taller eléctrico, gas Pintch, instalacion médica..	273,806.13
Almacenes, carbon i durmientes.....	1,992,404.48
Muelles i accesorios.....	64,942.79
Destilatorio.....	32,376.21
Muebles, útiles i enseres del tráfico...	677,443.72
Varios deudores.....	1,017,670.66
	<hr/>
Total.....	\$ 83,248,458.30

En el capital anterior no está comprendido el valor de las siguientes líneas:

Angol a Traiguen, Renaico a Victoria, Curicó a Angol i Talcahuano.....	\$ 7,000,000.00
Huasco a Vallenar.....	1,418,195.02
Santiago a Melipilla.....	3,007,610.71

Pelequen a Peumo.....	\$ 1,834,835.31
Palmilla a Alcones.....	1,621,818.44
Parral a Cauquenes.....	2,625,173.37
Coigüe a Mulchen.....	2,099,252.08
Calera a Ligua i Cabildo.....	5,148,106.27
Temuco a Pitrufquen.....	2,477,612.84
Total.....	\$ 27,232,604.04

Movimiento económico en 1898

	Entradas	Gastos	Ganancias	Pérdidas
Red Central	\$ 12,806,871.51	\$ 11,580,703.21	\$ 1,226,168.30	
Coquimbo	395,508.94	330,671.84	64,837.10	
Huasco	56,231.79	67,979.72		\$ 11,747.93
Chañaral	122,554.85	179,681.86		57,127.94

Producto líquido del tráfico \$ 1,222,131.46

Explotación

TRENES

De pasajeros.....	106
Mistos.....	28
Especiales de pasajeros i carga...	324
Carga.....	84
Lastrosos.....	13
Remolcadores.....	3
	<hr/>
	558

Equipo

Locomotoras.....	260
Coches de pasajeros.....	339
Carros de carga.....	4022

Estensión

La Red Central alcanza una estension de 1,489,700 metros, de los cuales 907,200 corresponden a la línea

directa entre Valparaiso i Pitrufrquen, i 582,500 a los diversos ramales que de ella parten.

El cambio de rieles de fierro por rieles de acero se terminó en toda la línea.

El número de kilómetros recorridos por las locomotoras en servicio, alcanzó a 11.415,447 que, divididos entre 260 locomotoras, da un término medio de kilómetros por cada locomotora, de 43,901.

Los coches de pasajeros recorrieron un kilometraje de 16.177,851.

I los carros de carga 88.829,123.

Comparacion del año de 1898 con el de 1884

La Red Central medía en 1884, solo 948 kilómetros de estension, i en 31 Diciembre de 1898, esa estension era de 1,469 kilómetros, sin contar los Ferrocarriles del Norte.

El personal de empleados de la Empresa ascendia, en 1884, a 5,300 individuos, cifra que alcanzó a mas de 12 mil en 1898.

<u>Trenes</u>	<u>1884</u>	<u>1898</u>
Trenes de pasajeros.....	48	106
» mistos.....	24	28
» de carga.....	38	84
» especiales.....	...	324
	<hr/>	<hr/>
Total	110	542

TRÁFICO DE PASAJEROS I CARGA

	<u>1884</u>	<u>1898</u>
Número total de pasajeros...	2.515,077	5.927,388
» » de quintales de carga	10.693,735	20.256,629

Material rodante

	1884	1898
Número de coches de 1. ^a	89	110
» » 2. ^a	30	48
» » 3. ^a	75	104
» « mistos de 1. ^a i 2. ^a ...	16	22
» » bodegas i equipajes....	47	64
» de carros bodegas.....	1261	1671
» » cajones.....	492	1042
» » de reja.....	214	516
» » planos.....	254	695
» de locomotoras.....	120	260

A las cifras apuntadas para 1898, es menester agregar:

- 51 casitas para conductores
- 12 carros ausiliadores
- 9 carros lecheros
- 2 carros especiales para caballos
- 21 carros polvoreros i
- 3 carros refrigeradores, elementos, todos, que no existian en 1884.

PRODUCTO DE PASAJEROS I CARGA

	1884	1898
Producto de pasajeros. \$	2.068,055.30	4.886,595.60
« de carga.....	3.284,148.29	7.884,178.01

Telégrafo

La red telegráfica de la Empresa medía, en 1884, 945,000 metros con 80 empleados para su servicio, i en 1898 alcanzó a 1.973,515 metros con 215 empleados.

El número de telegramas trasmitidos en 1884, fué de 261,950 con 4.159,738 palabras; i en 1898 esas cifras subieron, respectivamente, a 2.259,715 i 43.631,465.

Movimiento económico desde 1884 hasta 1898 inclusive

AÑOS	Entradas	Gastos	Utilidad	Costo del Ferrocarril	% anual	Coefficente de explotacion	Kilómetros en explotacion
1884	\$ 6.000,053	\$ 3.141,295	\$ 2.858,757	\$ 43.992,873	6.18	% 50.30	950
1885	6.088,178	3.805,473	2.282,704	45.067,031	5.18	62.50	»
1886	6.433,393	4.027,373	2.406,049	46.389,096	5.19	62.60	»
1887	6.349,621	4.197,250	2.152,370	47.705,598	4.38	66.09	»
1888	6.840,166	5.240,279	1.599,886	49.911,073	3.11	75.14	1.068
1889	8.060,830	6.911,940	1.148,890	52.126,829	1.39	85.74	»
1890	8.482,305	6.953,690	1.158,615	56.453,511	2.11	81.97	»
1891	10.151,196	8.347,403	1.803,792	58.752,787	2.95	82.21	1.104
1892	9.696,256	9.125,280	416,057	60.288,968	0.69	94.11	»
1893	12.573,636	9.856,904	2.716,732	63.613,320	4.27	76.50	1.236
1894	12.528,408	11.520,528	1.007,879	70.236,719	1.58	91.94	»
			PÉRDIDA				
1895	13.080,094	13.535,349	455,255	72.564,462	Negativo	103.48	1.306
1896	13.126,273	13.290,984	164,711	81.188,300	»	101.25	1.401
1897	13.077,371	12.896,013	381,359	83.474,701	0.47	97.13	1.401
1898	13.738,666	12.788,748	949,918	84.902,435	1.15	93.08	1.469

Movimiento del tráfico desde 1884 hasta 1908 inclusive

AÑOS	Número de pasajeros	Kilómetros recorridos	PRODUCTO POR		Número de quintales	Kilómetros recorridos	Kilómetros recorridos por un qq	PRODUCTO POR		Kilómetros explotados
			Pasajes	Kilómt.				Toneld.	T. Kilóm.	
1884	2.515,077	112.786,833	\$ 0.82	\$ 0.018	10.193,735	1,128.261,764	105	\$ 3.07	\$ 0.029	950
1885	2.678,496	122.243,490	0.81	0.018	10.861,310	1,462.083,793	135	3.08	0.023	
1886	2.647,444	132.258,324	0.83	0.017	13.062,575	1,842.904,392	141	2.83	0.020	
1887	2.458,310	108.346,109	0.77	0.020	13.401,992	1,939,199,381	144	2.90	0.019	
1888	3.016,293	128.814,826	0.76	0.018	14.121,861	1,982.759,154	140	2.78	0.019	1,068
1889	3.358,877	151.360,688	0.80	0.017	15.879,698	2,537.485,983	160	2.85	0.018	
1890	3.581,833	160.773,920	0.78	0.017	16.672,245	2,567.229,086	153	2.73	0.017	
1891	2.840,749	133.282,864	0.88	0.019	15.269,025	2,603.719,637	171	3.42	0.020	1,104
1892	4.186,110	189.224,551	0.79	0.017	18.488,569	2,930.455,504	158	3.02	0.019	1,114
1893	4.677,902	196.842,025	0.84	0.019	19.595,957	2,146.940,107	163	4.03	0.025	1,236
1894	5.331,569	212.413,516	0.79	0.019	19.707,628	3,202.086,511	162	3.70	0.024	
1895	5.334,434	201.172,340	0.79	0.021	21.425,401	3,308.098,259	154	3.61	.....	1,306
1896	5.610,736	218.720,625	0.73	0.018	21.103,120	3,548.083,645	168	3.82	.....	1,401
1897	5.682,912	.....	.....	.....	19.767,254	.....	.....	.....	.....	1,401
1898	5.927,388	274.679,723	0.82	0.022	20.256,629	3,212.029,179	158	3.89	0.024	1,469

Estension de los Ferrocarriles del Estado
en 31 de Diciembre de 1908

LOS FERROCARRILES AISLADOS

	<u>Trocha</u>	<u>Klmtrs.</u>
Chañaral.....	1.00	166.8
Huasco.....	1.00	49.6
Coquimbo.....	1.68	117.5
Coquimbo.....	1.00	101.8
Tongoi.....	1.06	65.4
Tongoi.....	1.00	14.1
Vilos.....	1.00	77.2
Total de ferrocarriles aislados.		<u>592.4</u>

Red Central

	<u>Trocha</u>	<u>Klmtrs.</u>
Valparaiso a Osorno.....	1.68	1,143.6
Ramal de Cabildo.....	1.00	71.0
„ „ Los Andes.....	1.68	45.1
„ „ Mercado.....	1.68	3.0
„ „ Ñuñoa.....	1.68	8.0
„ „ Malvilla.....	1.68	97.3
„ „ Las Cabras.....	1.68	45.2
„ „ Alcones.....	1.68	81.8
„ „ San Clemente.....	1.00	20.6
„ „ Constitucion.....	1.00	90.0
„ „ Cauquenes.....	1.68	49.3
„ „ Talcahuano.....	1.68	85.1
„ „ Los Angeles.....	1.68	20.5
„ „ Nacimiento.....	1.68	8.0
„ „ Mulchen.....	1.68	41.6
„ „ Traiguén.....	1.68	92.9

	<u>Trocha</u>	<u>Klmtrs.</u>
Ramal de Selva Oscura.....	1.68	19.5
„ „ Caragüe.....	1.68	55.4
„ „ Valdivia.....	1.68	29.4
	<hr/>	<hr/>
Total de la Red Central.....		2,007.3
Total de los Ferrocarriles del Estado.....		2,599.7

Clasificados por trochas

Trocha de 1.00.....	591.2
Trocha de 1.06.....	65.4
Trocha de 1.68.....	1,943.1
	<hr/>
Total de los Ferrocarriles del Estado.....	2,599.7

Clasificadas por Secciones

	<u>Kilms.</u>
1. ^a De Valparaiso a Santiago i ramales.....	301
2. ^a » Santiago a Talca i ramales.....	600
3. ^a » Talca a Victoria i ramales.....	672.4
4. ^a » Victoria a Osorno i ramales.....	434.3
	<hr/>
	2.007.7

El kilometraje de estas secciones, comprendiendo los ramales, es el siguiente:

PRIMERA SECCION

	<u>Metros</u>	<u>Kilms.</u>
Via principal, trocha.....	1.68	185
Ramal de Cabildo, trocha.....	1.00	71
Ramal de los Andes, trocha.....	1.68	45.1
		<hr/>
Total.....		301.1

SEGUNDA SECCION

	<u>Metros</u>		<u>Kilms.</u>
Via principal, trocha.....	1.68		254
Ramal de Mercado, trocha.....	1.68	3	
Ramal de Ñuñoa, trocha.....	1.68	8	
Ramal de Malvilla, trocha.....	1.68	97.3	
Ramal de las Cabras, trocha....	1.68	45.2	
Ramal de Alcones, trocha.....	1.68	81.8	
Ramal de San Clemente, trocha.	1.00	20.6	
Ramal de Constitucion, trocha..	1.00	90	345.9
Total.....			<u>599.9</u>

TERCERA SECCION

	<u>Metros</u>		<u>Kilms.</u>
Via principal, trocha.....	1.68		375
Ramal de Cauquenes, trocha...	1.68	49.3	
Ramal de Talcahuano, trocha...	1.68	85.1	
Ramal de Los Angeles, trocha...	1.68	20.5	
Ramal de Nacimiento, trocha...	1.68	8	
Ramal de Mulchen, trocha.....	1.68	41.6	
Ramal de Traiguén, trocha.....	1.68	92.9	297.4
Total.....			<u>672.4</u>

CUARTA SECCION

	<u>Metros</u>		<u>Kilms.</u>
Via principal, trocha.....	1.68		330
Ramal de Selva Oscura, trocha.	1.68	19.5	
Ramal de Caragüe, trocha.....	1.68	55.4	
Ramal de Valdivia, trocha.....	1.68	29.4	104.3
Total.....			<u>434.3</u>

Resultado económico en los últimos diez años

AÑOS	ENTRADAS	GASTOS	UTILIDAD	PERDIDA	Kilometros en explotación
1899	\$ 13.997,799 00	\$ 13.911,782 00	\$ 85.916 00		1.469
1900	14,944,872 18	15.917,433 77	.....	\$ 972,561 59	1.858
1901	16.244.812 74	18.719,709 05	.....	2.474.886 41	1.858
1902	16.840.874 85	17.925,152 04	.....	1.084.277 19	1.941
1903	18.705,094 54	17.343,685 52	1.361,409 92		2.179
1904	19.673,825 33	18.667,171 04	1.006,654 28		2.179
1905	21.442.067 00	20.818,916 50	623,150 50		2.197
1906	24.505,046 33	28.359,210 40	.....	3.554,164 07	2.469
1907	32.143.793 05	52.650,200 15	.....	20.506,407 10	2.474
1908	44.992.924 86	65.817,562 04	.....	20.824,637 18	2.600

Costo de los Ferrocarriles

Vía, edificios i accesorios	\$ 126.311,270.23
Equipo.....	64.161,868.17
Maestranzas.....	1.869,746.93
Instalaciones $\frac{1}{2}$ varias.....	2.887,692.51
Total.....	\$ 195.230,577.84

Las Entradas de los Ferrocarriles del Estado durante el año 1908, ascendieron a \$ 44.992,924.86, cantidad mayor en \$ 12.849,131.18 a las del año 1907.

Tráfico de pasajeros, 10.997,556..	\$ 13.909,568.14
» de equipaje.....	1.664,474.48
» de carga, tons. 3.972,272...	26.030,927.83
Otras entradas.....	1.298,596.42
	\$ 42.903,566.87

Chañaral.....	\$ 520,360.39
Huasco.....	170,283.95
Coquimbo.....	1.264,492.43
Tongoi.....	56,115.31
Los Vilos.....	78,105.91
Total de entradas.....	\$ 44.992,924.86

Los Gastos fueron de.....	\$ 65.817,562.04
dejando una Pérdida de.....	20.824,637.18

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

	1907	1908
Bodegas belgas.....	296	421
» americanas.....	558	354
» inglesas.....	938	871

Rejas belgas.....	210	688
» americanas.....	691	684
» inglesas.....	92	71
Cajones belgas.....	262	763
» americanos.....	17	17
» ingleses.....	861	868
Planos belgas.....	351	736
» americanos.....	689	629
<hr/>		
Total de carros.....	4,969	6,102
Con un tonelaje de.....	77,580	106,359

Hubo, por tanto, en 1908 un aumento de 1,133 carros con 28,779 toneladas.

Equipo Particular

	1907	1908
	<hr/>	<hr/>
Bodegas belgas.....	26	49
» americanas.....	107	78
» inglesas.....	51	79
Rejas belgas.....	25	42
Cajones belgas.....	16	12
» americanos.....	6	—
» ingleses.....	10	5
Planos belgas.....	469	404
<hr/>		
Total de carros.....	720	660
Con un tonelaje de.....	12,487	12,483

Equipo de pasajeros en 1908

RED CENTRAL

Coche presidencial.....	1
» de novios.....	1
» Pullman.....	8
» dormitorios.....	11

Coche comedores	3
» especiales	4
» de 1. ^a clase.....	165
» de 2. ^a clase.....	52
» de 3. ^a clase.....	129
» mistos	16
» mistos de 1. ^a i 2. ^a clase.....	1
» mistos de 2. ^a i 3. ^a clase.....	2
» mistos de 1. ^a i 3. ^a clase.....	3
» de equipajes.....	9
» de equipajes i correos.....	81
» mortuorios.....	2
	<hr/>
Total.....	488

Equipo de pasajeros de trocha angosta

RED CENTRAL

Coches de 1. ^a clase.....	6
» de 2. ^a clase.....	6
» de 3. ^a clase.....	13
» mistos.....	2
» mistos i equipajes.....	4
» correo i equipajes.....	8
» Pullman.....	1
	<hr/>
Total.....	40

Equipo de carga de trocha angosta

RED CENTRAL

Bodegas inglesas.....	39
» americanas	10
Rejas americanas.....	36
» inglesas	11

Planos americanos.....	73
» ingleses.....	45
Cajones ingleses.....	40
Polvoreros.....	4
Casitas americanas para conductores.....	6
» inglesas.....	1
Ausiliador.....	2
Lastreiros.....	43
	310
Total.....	310

Locomotoras en la Red Central i ramales, incluyendo las en reparacion i fuera de servicio, el número fué de 463. De éstas, hicieron servicio 378 i recorrieron un kilometraje de 20.488,071.

Se distribuyen así:

De pasajeros.....	106
De carga.....	248
De servicios especiales i remolque.....	109
	463
Total.....	463

Datos correspondientes al servicio de locomotoras i equipo del año de 1908

El costo que orijinó el servicio de trenes en movimiento i reparacion en 1908 comparativamente con el año de 1907 es el siguiente:

TRENES	1907	1908
De pasajeros.....	\$ 7.476,200 79	\$ 10.787,994 44
Mistos.....	2.022,568 11	2.503,432 94
Carga.....	15.706.780 10	21.847.972 80
Lastre.....	352.826 14	483,590 55
Totales.....	\$ 25.558,375 14	\$ 35.622,990 73

A estos gastos corresponde un kilometraje de las locomotoras igual a 20.488,071 en 1908 contra 18.114,503 en 1907.

Las locomotoras que han corrido mayor kilometraje en cada seccion son las siguientes:

1.^a Seccion, la N.º 27, 92,342 kilómetros; 2.^a Seccion, la N.º 187, 100,810 kilómetros; 3.^a Seccion, la N.º 105, 105,408 kilómetros; i 4.^a Seccion, la N.º 256, 93,916 kilómetros.

El costo de carbon por cada 100 kilómetros corridos por las locomotoras:

1907		1908	
Kilos	Valor	Kilos	Valor
1,834	\$ 60.49	1,975	\$ 74.95

Carbon Consumido

En 1907, 362.049,230 kilogramos con un valor de \$ 11.976,330.71 siendo el precio medio por 1,000 kilogramos de \$ 33,079.30.

En 1908, 446.639,135 kilogramos con un valor de \$ 16.903,211.00 siendo el precio medio por 1,000 kilogramos de \$ 37,845.30.

Kilometraje por eje en coches de pasajeros fué de 94.495,795 kilómetros en 488 coches.

Kilometraje por eje en carros de carga fué de 524.770,366.

Total de kilometraje por eje en 1908.	619.266,161
» » » » » en 1907.	504.684,063
Diferencia	<u>114.582,098</u>

Carros nuevos de acero armados i entregados al tráfico.

Bodegas.....	78
Cajon.....	443
Planos.....	218
Rejas.....	360
	<hr/>
	1,099
Con un tonelaje de...	23,750

**Operarios en las cuatro Maestranzas
en 31 de Diciembre**

En 1907.....	7,533
En 1908.....	6,266
	<hr/>
Disminucion	1,267

Jornales Pagados

En 1908	\$ 13.841,707.39
En 1907.....	10.558,241.98
	<hr/>
Diferencia	\$ 3.283,465.41

Consumo de Materiales

1908	\$ 23.590,451.79
1907	16.381,183.09
	<hr/>
Diferencia	\$ 7.209,268.70

Número de Trenes de Pasajeros

Espresos.....	6,477
Ordinarios.....	45,226
Mistos	2,241
	<hr/>
Total.....	53,944

Número de Trenes de Carga

Trenes de carga.....	54,904
» mistos.....	8,965
	<hr/>
Total.....	63,869

Equipo contratado i recibido en 1908

Trocha ancha

Locomotoras de carga.....	40
» de pasajeros.....	15
Carros de equipajes.....	10
Coches de 3. ^a clase.....	20
» nacionales.....	10
Coche comedor.....	1
Carros particulares adquiridos.....	81

Valor pagado por Equipo

Remesado a Europa m/c.....	\$ 1.208,839.86
Pagado en ésta.....	19.429,243.40
	<hr/>
Total.....	\$ 20.638,083.26

Via i Edificios

GASTOS DE LA CONSERVACION DE LA VÍA I OBRAS NUEVAS

Conservacion ordinaria.....	\$ 8.564,178.34
Conservacion extraordinaria moti- vada por el terremoto de 1906.	787,927.77
Conservacion extraordinaria por ac- cidentes i otros.....	380,932.41
Invertido en obras nuevas.....	8.065,791.47
	<hr/>
Total.....	\$ 17.798,829.99

Dobles vías

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

	<u>Kilms. construidos</u>
De El Salto a las Palmas.....	46
» Quilpué a Peña Blanca.....	9
» Peña Blanca a Limache.....	12
» Ocoa a Llaillai.....	12
» Nos a Guindos.....	9
» Linderos a Hospital.....	12
» Hospital a San Francisco.....	13
» Buenuraqui a Gomero.....	7
» Gomero a Talcamávida.....	8
» Chiguayante a Concepcion.....	10
» Concepcion a Arenal.....	11

Se terminaron las siguiente secciones ántes del 31 de Diciembre:

	<u>Kilms.</u>
Quilpué a Peña Blanca.....	9
Linderos a Hospital.....	12
i a principios de 1909 las de Las Vegas a Llaillai.....	4
Nos a Guindos.....	9
Perales a Arenal.....	4

Puentes

Se entregaron al tráfico ántes del 31 de Diciembre: Achibueno, Chimbarongo i Paine; i en los primeros meses de 1909: los de Pallihue, Maipo i Tinguiririca.

Edificios

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

Durmientes

Número de durmientes comprados i los renovados en 1907 i 1908:

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

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

Carbon

El total de carbon consumido en el año 1908 i su valor en moneda corriente fué:

<u>Kilógramos</u>	<u>Valor en m/e.</u>
446.339,135	\$ 16.903,211.00

El saldo de carbon existente en carboneras de la Red Central el 31 de Diciembre de 1908 fué de 61.751,086 kilógramos con un valor de, en moneda corriente, \$ 1.570,083.03.

Movimiento de Carga

En 1908 se trasportaron 3.972,272 toneladas de carga con un recorrido de 896.094,572 kilómetros i en 1907 se trasportaron 3.477,822 toneladas con un recorrido de 637.089,906 kilómetros, lo que da un aumento para 1908 de 494,450 toneladas con un mayor recorrido de 259.004,666 kilómetros.

Movimiento de Pasajeros

En 1908 se movilizaron 10.997,556 pasajeros con un recorrido de 491.141,741 kilómetros i el año 1907 se movilizaron 10.909,476 pasajeros con un recorrido de 478.648,279 kilómetros. Hubo, por consiguiente, un aumento en 1908 de 88,080 pasajeros con un recorrido de 12.493,462 kilómetros.

Animales

El número de animales movilizados fué:

En 1908.....	840,716
En 1907.....	823,790
	<hr/>
Diferencia.....	16,926

Maderas

La cantidad de maderas trasportadas fué:

En 1908.....	23,250	carros
En 1907.....	18,969	»
	<hr/>	
Diferencia a favor de 1908	4,281	carros

Estaciones

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

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

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

En la 4.^a Seccion, Ranquilco i Carahue, del ramal a Nueva Imperial, prolongándose éste en 22 kilómetros.

Reclamaciones

1907: 8,849 reclamaciones por un valor cobrado de \$ 1.271,269.03 i pagado \$ 531,880.81.

1908: 7,193 reclamaciones por un valor cobrado de \$ 956,910.74 i pagado \$ 286,123.49.

Diferencia: 1,656 reclamaciones por un valor cobrado de \$ 314,358.29 i pagado \$ 245,757.32.

Servicio de Telégrafos

En 1908 se trasmitieron 4.249,753 telegramas, con 86.425,073 palabras. En estas sumas se hallan comprendidos 9,463 telegramas pagados con 123,497 palabras, los cuales produjeron una entrada a la Empresa de \$ 15,165.73.

Como en años anteriores esta enorme comunicacion se operó por medio de las tres líneas conductoras que hai en servicio: la escalonada que está destinada a la movilizacion de los trenes, la directa que une los centros seccionales i la semi-directa que sirve principalmente para la distribucion del equipo.

El número de receptores que actúan fué de 471, en las 269 oficinas que existen con servicio telegráfico. Dieron actividad a dichos aparatos 8,072 pilas eléctricas, las cuales consumieron 2,850 carbones, 5,872 zinc i 999 kilogramos de sal amoníaco.

El personal a contrata exclusivamente del telégrafo constó de 488 empleados, el cual impuso el siguiente movimiento: 154 contratos, 111 traslaciones i 4 fallecidos.

Funcionaron también 320 teléfonos i 55 campanas siemens.

Las clases de telegrafía eléctrica que permanecieron abiertas en Valparaíso, Santiago, Concepción i Temuco, proporcionaron a la Empresa 160 alumnos preparados para servir como telegrafistas.

El mantenimiento del servicio telegráfico impuso a los Ferrocarriles un gasto de \$ 826,195.38.

Gastos de Tracción i Maestranzas en el año 1908

RED CENTRAL

\$ 36.888,521.40

Conservación de la Vía i Edificios en el año 1908

RED CENTRAL

\$ 9.733,038.52

Obras nuevas, \$ 8.065,791.47

Durmientes comprados

1904	201,975	\$ 222,820.92
1905	91,334	125,979.90
1906	175,073	188,490.73
1907	321,307	533,700.59
1908	655,895	1.059,460.93

Durmientes renovados i jornales

1904	183,917	\$	245,300.50
1905	148,887		169,614.90
1906	135,213		158,068.95
1907	191,461		209,200.02
1908	393,651		512,018.39

Jornales invertidos en la renovacion de rieles en los años 1906, 1907 i 1908

1906	\$	5,554.40
1907		6,490.80
1908		53,313.23

Consumo de Boletos en los años de

1907	12.919,474
1908	14.243,331
	<hr/>
Mayor consumo en 1908...	1.323.857

Algunos datos estadísticos de la Red Central correspondientes a 1908

Está a cargo del Servicio de la Estadística el atildado i purista escritor copiapino, don Carlos Maria Sayago, autor de la Historia de Copiapó i de la Crónica de la Escuadra Nacional, de 1810 a 1860; fué Contador por mas de veintidos años del Ferrocarril de Copiapó, mas tarde, Intendente de la provincia de Atacama i despues de la de Antofagasta.

Tráfico de Pasajeros

Primera clase			Segunda clase			Tercera clase			Totales		
Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor
1.756,511	108.216,002	5.276,015	1.612,035	78.681,465	2.770,004	7.629,010	304.244,274	4.802,201	10.997,556	491.141,741	12.848,220

Tráfico de Carga

La carga transportada durante el año 1908 ascendió a 39.160,168 quintales métricos que con un kilometraje de 7,373 157,170, devengó la cantidad de 24.809,266 pesos de porte.

La clasificacion de esa carga es como sigue:

	Quintales	Respecto de 1907	Kilometraje	Respecto de 1907	Porte	Aumento respecto de 1907
Carga jenérica.....	31.073,747	Aumento..... 2.675,374	5,826,233,622	Aumento..... 750.655,722	22.672,443	7.535,481
» pecuaria.....	2.451,658	Disminucion. 35,707	494.473,880	Disminucion. 55,178,820	2.136,823	711,443
» servicial....	5.634,763	Aumento..... 1.742,278	1,052.450,248	Aumento..... 306,781,248	.....	.....
Totales.....	39.160,168	Aumento..... 4.381,944	7,373.157,750	Aumento..... 1,002.258,150	24.809,266	8.246,924

Productos i Gastos Ordinarios

RED CENTRAL.—1908

Producto del Tráfico..... \$ 41.604,970.45

Gastos ordinarios:

Administracion..... \$ 1.504,541.99

Esplotacion..... 13.556,034.45

Traccion..... 21.227,354.14

Conservacion de
Equipo i Maes-
tranza..... 15.661,167.26

Conservacion de la
Vía i Edificios..... 9.690,345.55

\$ 61.639,443.39

Pérdidas en 1908..... \$ 19.899,913.11

Ferrocarril de Chañaral

ENTRADAS I GASTOS DESDE EL AÑO DE 1893 AL DE 1908

Años	Entradas	Gastos	Pérdidas	Utilidad
1893	\$ 57,638	\$ 64,089	\$ 6,451	\$
1894	75,549	93,919	18,370	.....
1895	71,448	92,939	21,491	.....
1896	105,591	120,040	14,449	.....
1897	67,789	114,402	46,513	.....
1898	122,555	179,682	57,127	.....
1899	220,956	256,301	35,345	.....
1900	219,057	252,797	33,740	.....
1901	239,693	285,801	46,108	.....
1902	279,928	287,182	7,254	.....
1903	280,001	276,915	.....	3,086
1904	287,976	572,345	284,369	.....
1905	305,974	423,879	117,905	.....
1906	434,910	426,253	.....	8,657
1907	555,246	583,181	27,935	.....
1908	520,360	760,382	240,022	.....

Movimiento del Tráfico

Años	Pasajeros	Valor	Tlds. carga	Valor
1900	16,347	\$ 16,306	32,828	\$ 112,123
1901	16,001	16,115	35,409	124,233
1902	14,984	15,641	44,619	156,044
1903	16,670	17,064	44,501	147,754
1904	13,753	15,235	49,639	175,430
1905	16,437	19,999	48,830	182,713
1906	25,290	34,353	.....	.....
1907	.....	.....	.....	.....
1908	.....	.....	.....	.....

Ferrocarril de Chañaral

CAPITAL

Vía, Edificios, etc.....	\$ 529,627.18	
Equipo.....	458,329.55	
Destilatorio.....	73,597.39	
Maestranza.....	26,402.26	
Muelle i accesorios.....	11,432.41	
Muebles, útiles i ensere.....	9,767.88	\$ 1,109,156.67
<hr/>		
Productos del tráfico.....		\$ 304,241.20

Gastos ordinarios

Explotacion.....	\$ 133,348.11	
Traccion.....	257,519.88	
Conservacion de Equipo i Maestranza.....	125,590.92	
Conservacion de Vía i edificios	95,014.11	
	<hr/>	
	\$ 611,473.02	
Pérdidas en 1908.....		\$ 240,021.40
Pérdidas hasta 1906.....	\$ 822,819.49	
» de 1907.....	27,935.09	
» » 1908.....	240,021.40	
	<hr/>	
	\$ 1,090,775.98	
	<hr/>	

Ferrocarril de Huasco

ENTRADAS I GASTOS DESDE EL AÑO DE 1893 AL DE 1908

<u>Años</u>	<u>Entradas</u>	<u>Gastos</u>	<u>Utilidad</u>	<u>Pérdida</u>
1893	\$ 21,266.08	\$ 26,672.83	\$	\$ 5,406.75
1894	63,614.27	61,771.69	1,842.58	.....
1895	60,933.12	79,204.99	.....	18,271.87
1896	55,280.71	85,204.10	.....	29,923.39
1897	51,051.39	66,685.17	.....	15,633.78
1898	56,231.79	65,798.80	.....	9,567.01
1899	86,865.65	80,531.04	6,334.61	.....
1900	99,085.65	93,336.77	5,748.88	.....
1901	104,896.35	96,976.81	7,919.54	.....
1902	109,640.11	106,916.70	2,723.41	.....
1903	117,789.37	107,672.00	10,116.65	.....
1904	115,875.21	116,149.00	.....	274.12
1905	133,683.70	126,385.00	7,298.38	.....
1906	125,735.90	182,507.00	.....	56,772.02
1907	150,410.35	196,946.00	.....	46,536.60
1908	170,283.95	199,467.00	.....	29,184.00

Ferrocarril de Huasco

Vía, Edificios, etc...	\$ 1,743,261.38	
Equipo.....	322,400.04	
Maestranza.....	39,710.68	
Muebles, Utiles i En- seres.....	22,228.76	
Muelles i Accesorios.....	8,283.88	
	<hr/>	\$ 2,135,884.74

PÉRDIDAS

Hasta 1906.....	\$ 93,864.89	
De 1907.....	45,536.60	
De 1908.....	29,184.00	
	<hr/>	\$ 169,585.49
Productos del Tráfico.....	\$ 168,888.25	

GASTOS ORDINARIOS

Explotacion	\$ 47,716.43
Traccion.....	60,560.96
Conservacion, Equipo i Maestranzas.....	44,643.48
Conservacion Vía i Edi- ficios.....	43,606.04
	<hr/>
	\$ 196,526.91

Pérdida en 1908..... \$ 29,184.00

Ferrocarril de Coquimbo

Vía, Edificios, etc... \$	4.284,254.73
Equipo.....	1.325,768.44
Maestranza	76,652.40
Muebles, Utiles i En- seres.....	51,258.70
Muelles i Accesorios.	3,792.94
	<hr/>
	\$ 5.741,727.21

PÉRDIDAS

Hasta 1906	\$ 1.129,491.45
En 1907	515,802.56
En 1908	496,722.32
	<hr/>
	\$ 2.142,016.33

Productos del Tráfico..... \$ 1.169,966.80

GASTOS ORDINARIOS

Explotacion.....	\$	377,998.11
Traccion.....		607,916.70
Conservacion de Equipo i Maestranza....		375,511.24
Conservacion de Vía i Edificios.....		347,661.62
		<hr/>
	\$	1,709,087.67

Pérdida en 1908..... \$ 496,722.32

Ferrocarril de Tongoi

ía, Edificios, etc...	\$	230,000.00
Equipo.....		120,267.00
Maestranza.....		10,000.00
Muelles i Accesorios.		9,800.00
Muebles, Utiles i Enseres.....		8,660.50
		<hr/>
	\$	378,727.50

PÉRDIDAS

Hasta 1906.....	\$	11,721.15
En 1907.....		59,670.94
En 1908.....		68,231.60
		<hr/>
	\$	139,623.69
Productos del Tráfico.....	\$	46,714.15

GASTOS ORDINARIOS

Esplotacion.....	\$	26,315.51	
Traccion.....		24,080.67	
Conservacion de Equi- po i Maestranza....		47,119.17	
Conservacion de Vía i Edificios.....		23,067.85	
	\$	<u>120,583.20</u>	
Pérdidas en 1908.....	\$		68,231.60

Ferrocarril de Los Vilos

Vía, edificios, etc....	\$	2,491,718 80	
Equipo.....		321,100	
Muelle i accesorios..		63,125	
Maestranza		21,794	
Muebles, útiles i en- seres		6,141 95	
	\$	<u>2,903,879 75</u>	

PÉRDIDAS

Hasta 1906.....	\$	20,183 36	
En 1907.....		58,294 18	
En 1908		90,564 75	
	\$	<u>169,042 29</u>	
Productos del tráfico.....	\$		74,736 91

GASTOS ORDINARIOS

Esplotacion.....	\$	23,891	94	
Traccion.....		48,809	53	
Conservacion de equipo i maestran- za		32,339	14	
Conservacion, Vía i Edificios.....		63,212	87	
		<hr/>		\$ 168,253 48
Gastos del muelle...				417 18
				<hr/>
				\$ 168,670 66
Pérdidas en 1908... \$		90,564	75	

RESÚMEN DEL ESTADO ECONÓMICO I DE ESLOTACION DE LA
RED CENTRAL I FERROCARRILES AISLADOS

Capital en 1907.....		\$	244.055,024	71
Capital acumulado en la Red Central hasta 1906.....	\$	18.679,089	41	
Ménos pérdidas de los Ferrocarriles aislados hasta 1906.....		2.078,080	34	
		<hr/>		\$ 16.601,009 07
				<hr/>
				\$ 260.656,633 78
Productos del tráfico.....	\$	43.369,517	76	

GASTOS ORDINARIOS

Administracion	\$ 1.504,541 99
Explotacion.....	14.165,304 55
Traccion.....	22.226,241 88
Conservacion de equipo i maestran- za	16.286,371 21
Conservacion de la Vía i Edificios.....	10.262,908 04
	<hr/>
	\$ 64.445,367 67

PÉRDIDAS EN 1908

Red central.....	\$ 19.899,913 11
Coquimbo.....	496,722 32
Chañaral	240,021 40
Los Vilos.....	90,564 75
Tongoi	68,231 60
Huasco	29,184
	<hr/>
	\$ 20.824,637 18



TERCERA PARTE

DICCIONARIO BIOGRÁFICO





ALTAMIRANO I ARACENA EULOJIO



Fué el primer Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, servidor público muchos años i uno de los mas elocuentes oradores que ha tenido Chile.

Nació en San Felipe en 1.º de Agosto de 1835. Fueron sus padres don Miguel Altamirano i la señora Pilar Aracena. Su padre fué oriundo de Chiloé i en la guerra de la independencia militó en los buques corsarios que armó aquella provincia.

Se educó en el Internado del Instituto Nacional. Completó sus estudios en la Universidad i se graduó de Abogado en 1860. Como hijo único de un padre acaudalado, no pensó ejercer su profesion. Pero habiendo perdido su padre toda su fortuna en grandes negociaciones en 1861, se vió obligado a abrir su estudio en Santiago en 1862. Mui luego se conquistó nombradía como jurisconsulto.

En 1863 lo conoció don Federico Errázuriz Zañartu en su alegato sobre reparticion de aguas. El señor Errázuriz quedó encantado con la elocuencia del jóven abogado i desde entónces no lo perdió de vista; por esa fecha era Intendente de Santiago, i cuando despues fué Ministro de Justicia, lo nombró en Mayo de 1865, Juez de Letras de Talca. En Mayo de 1868 fué designado Juez del Crímen de Valparaiso i en Abril de 1869, Juez del Crímen de Santiago. En este año empezó a figurar con prestijio en la política. El 18 de Setiembre de 1870 fué llamado por el Presidente de la República, don José

Joaquín Pérez, a ocupar el Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública. El 18 de Setiembre de 1871 fué nombrado por el Presidente de la República, don Federico Errázuriz, Ministro del Interior i Relaciones Exteriores. Al mismo señor Altamirano le correspondió presentar un proyecto de lei que creó el Ministerio de Relaciones Exteriores. Dictada la lei, permaneció en el Ministerio del Interior todo el período de la Presidencia de don Federico Errázuriz. Unico ejemplo que se ha presentado hasta hoi, de que un Ministro permanezca en su puesto por toda una administracion. Tanto en la administracion de don Aníbal Pinto como en la de don Domingo Santa María i aun en la de Balmaceda, se le llamó varias veces a formar parte de un gabinete o a presidirlo, pero ninguna vez aceptó. En 1873 fué elegido Diputado por el departamento de Concepcion i en 1876 Senador por la provincia de este nombre. En 1884 fué Senador por la provincia de Valparaiso. Siempre formó parte, como Senador, de la Comision Conservadora i en 1887 fué designado para Consejero de Estado. En Setiembre de 1876 el Presidente de la República, don Aníbal Pinto, lo nombró Intendente de Valparaiso i a la vez Comandante Jeneral de Marina. Durante tres períodos constitucionales fué Intendente de esta Provincia.

En 1880, durante la Guerra del Pacífico, fué nombrado Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario i al mismo tiempo Secretario del ejército en campaña. Como Ministro Plenipotenciario asistió a las conferencias de Arica, en union de don Eusebio Lillo i del coronel don José Francisco Vergara, Ministro de Guerra i Marina; esas conferencias tuvieron lugar los dias 22, 25 i 27 de Octubre de ese año. Cúpole en ellas al señor Altamirano presentar una minuta de siete proposiciones sobre que debia discutirse i que serian la base del tratado, siendo la primera, la cesion a Chile de la provincia de Tarapacá. Asistian a estas conferencias Plenipotenciarios

de Estados Unidos acreditados en Chile, Perú i Bolivia i Plenipotenciarios de las tres naciones belijerantes.

Sosteniendo esas bases, en uno de sus brillantes discursos dijo el señor Altamirano: «Mi Gobierno cree que es indispensable avanzar la línea de frontera. Así procura compensar en parte los grandes sacrificios que el país ha hecho i asegurar la paz del porvenir. Esta exigencia es para el Gobierno de Chile, para el país i para los Plenipotenciarios que hablan en este momento en su nombre, indeclinable, porque es justa. Los territorios que se estienden al sur de Camarones deben en su totalidad su desarrollo i su progreso actuales al trabajo chileno i al capital chileno. El desierto habia sido fecundizado con el sudor de los hombres de trabajo, ántes de ser regado con la sangre de sus héroes. Retirar de Camarones la bandera i el poder de Chile, seria un abandono cobarde de millares de ciudadanos i renovar, reagrándola, la antigua e insostenible situacion».

En 1881 fué nombrado por segunda vez Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario, pero, viendo que la paz no se conseguiria tan pronto, renunció el cargo cuatro meses despues.

En Marzo de 1884 fué nombrado Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado para reorganizar este servicio en conformidad a la lei de 4 de Enero de ese mismo año. Un año permaneció en este puesto el señor Altamirano; un año de trabajo árduo i difícil, tesonero i de gran paciencia, de enerjias mui superiores i a la vez de suma benevolencia.

En la Memoria que pasó al Gobierno por la administracion de ese año, tiene párrafos como éste: «A ellos se debe (habla de los empleados subalternos) que el servicio se haga con una regularidad que no deberia esperarse en líneas inconclusas i faltas de elementos. Crear la Administracion de un Ferrocarril recientemente construido i que se entrega a la explotacion, es una obra difícil; pero uniformar la Administracion de dos líneas que

no habian tenido punto de contacto, con empleados ape-
gados al sistema que habian practicado i que defendian
con teson, ha sido un trabajo que, en ocasiones, ha exi-
jido enerjia i constantemente un excesivo gasto de pru-
dencia i de paciencia. Todo era distinto en los Ferroca-
rriles del Norte i del Sur: las tarifas, el sistema de contabi-
lidad, el método empleado para mover los trenes, etc., etc.

Renunció este cargo en los primeros meses de 1885.
En los períodos lejislativos siguientes continuó siendo
Senador, Consejero de Estado i Ministro de la Comision
Conservadora hasta 1891 en que, habiendo tomado
parte en la revolucion, se dirijió a Iquique.

Hizo en 1880 la campaña de Lima encontrándose en
las batallas de San Juan, Chorrillos i Miraflores, al lado
del Jeneral en Jefe del Ejército chileno, don Manuel Ba-
quedano. Recibió del Gobierno chileno la medalla co-
rrespondiente a la campaña de Lima i del de España la
del Mérito Naval. En 1890 desempeñó el puesto de De-
fensor de Menores. Su labor como funcionario público i
como representante en el Congreso fué mui considerable.
Como servidor administrativo i como majistrado mereció
el aplauso i el respeto de todos los partidos, pero su ac-
cion política como Ministro de Estado fué ardorosamen-
te combatida. Don Benjamin Vicuña Mackenna, desde
su sillón de Senador, formuló en su contra valientes i
estensas interpelaciones, porque como Jefe de Gabinete
de la Administracion Errázuriz Zañartu intervino activa-
mente en la renovacion de los poderes públicos. Des-
pues, en el Gobierno de Santa María, se mostró arre-
pentido de aquella intervencion i en brillantes discursos
defendió la libertad electoral.

Triunfante la revolucion de 1891, volvió a su puesto
de Defensor de Menores, para el cual habia sido nom-
brado en 1890, i permaneció en este cargo hasta su fa-
llecimiento el 17 de Marzo de 1903.



ADAMS ROBERTO

Trabajaba en la Fábrica de Locomotoras «Canadá Worke» en la ciudad de Birkenhead, Inglaterra, cuando le avisaron que habían pedido mecánicos i dos herreros para el Ferrocarril de Santiago de Chile.

Adams i su compañero, Tomás Richards, fueron aceptados como herreros i el día 10 de Agosto de 1857, en la Oficina de los señores Graham Kelley i C.^a firmaron un contrato por tres años.

El día 20 de Agosto de 1857 se embarcó Adams con cinco compañeros en un buque a la vela «El Valdivia» para Valparaiso llegando el 9 de Noviembre. El día 13 siguieron viaje a Santiago en coche de la línea «Americana» saliendo a las 4 de la mañana para llegar a Santiago a las 7 de la noche del mismo día.

Empezó a trabajar cuando todavía no se construían los edificios para Maestranza, en un taller pequeño i provisional con los inconvenientes originados por la escasez de materiales de todas clases, que eran traídos en carretas desde Valparaiso.

A principios de Enero de 1858 Mr. Barton, que había sucedido a Mr. Phillips, como jefe de la Maestranza de Santiago, lo nombró Mayordomo de la Herrería. A fines de los tres años renovó su contrato i volvió a renovarlo por otros dos períodos sucesivos.

En Marzo de 1868 se le dió permiso por seis meses para ir a Escocia, su pais natal, a traer a su esposa i familia; volvió en Agosto del mismo año.

A fines de Febrero de 1873 se trasladó a Concepcion a desempeñar la misma ocupacion, de Mayordomo de la Herrería, i en la cual hasta hoi trabaja.

Este obrero, fiel cumplidor de sus deberes, modelo de conducta i laboriosidad, desde el lecho en que ha permanecido una semana ha dirijido al autor de estas líneas una comunicacion que termina con estas frases que tienen el sello de la sinceridad augusta de quien las dicta a los ochenta años de edad:

«Hace cincuenta i dos años, diez meses, que llegué a Chile que ha sido para mí una segunda Patria. Es mucho el tiempo recorrido, sin embargo, tengo mui presente i puedo decir con toda verdad que siempre he cumplido con mis deberes; nunca he tenido ningun reproche de mis jefes, todos ellos me han tratado con aprecio i consideracion. En 1904 me concedieron un ayudante, cuando el trabajo se habia aumentado considerablemente con la mayor estension de las líneas.

«Hace un año que mi salud i fuerzas han sido mui quebrantadas i estoí sintiendo todo el peso de mis ochenta año».





ADRIASOLA I ASUERO CARLOS

Nació en Valparaíso el 29 de Febrero de 1866. Fueron sus padres don Joaquín Adriasola i señora Elisa Asuero.

Cursó humanidades en los Liceos «Rafael Valentín Valdivieso» i «José María Fredes» i en el Instituto Nacional.

Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles el 1.º de Junio de 1884 como ayudante de bodega en Santiago; el 12 de Febrero de 1885 ascendió a oficial de la Contaduría de la 2.ª Sección, donde obtuvo varios ascensos; en Agosto de 1893 fué nombrado Contador del Ferrocarril de Huasco; el 15 de Octubre de 1896 fué ascendido a Cajero del Ferrocarril de Coquimbo donde permaneció hasta Febrero de 1904, fecha en que fué promovido a Cajero de la 3.ª Sección de la Red Central; en Agosto de 1907 fué nombrado Ayudante Instructor del Servicio de Fondos que desempeña actualmente.

Ha desempeñado las siguientes comisiones: de Guarda Almacén interino de la 2.ª Sección desde el 5 de Agosto de 1886 hasta el 1.º de Febrero de 1888; i el 1.º de Marzo de 1897, durante cuatro meses, fué Contador suplente en el Ferrocarril de Coquimbo.

En todos los puestos que ha desempeñado el señor Adriasola ha dejado constancia de su activa laboriosidad i de su contracción constante i tesonera en el cumplimiento de sus obligaciones.



AGUIRRE VALLEJOS, ISMAEL

Nació en Copiapó el 18 de Setiembre de 1861.

Fueron sus padres don Juan José Aguirre i doña Rosario del C. Vallejos.

Estudió humanidades en el Seminario Conciliar de Copiapó bajo la dirección del ilustre sacerdote i abogado don Guillermo Juan Cáster, recibíendose de Bachiller en Filosofía i Humanidades, en la Universidad de Chile el 17 de Marzo de 1884.

Apartándose de la natural tendencia de la familia, cuyos miembros habian consagrado toda su actividad a la minería, se dedicó, mientras estudiaba en su pueblo natal, a las tareas de la prensa i al cultivo de la poesía, colaborando en EL AMIGO DEL PAIS i en EL CONSTITUYENTE. Entre las composiciones poéticas que publicó en los diarios de la localidad se distingue la titulada «La Juventud», guarda, además, varias inéditas.

Fué profesor en el Seminario de Copiapó, en los ramos de Gramática Castellana, Aritmética, Jeografía, Jeografía Física, etc., durante los años de 1881 a 1884.

Tuvo a su cargo, durante algun tiempo, la dirección del diario EL AMIGO DEL PAIS al que consagró gran parte de su actividad.

En aquella época se abrieron camino en su ánimo las ideas liberales i a ellas ha consagrado desde entónces,

con fé política inquebrantable, todas sus enerjías i todo su entusiasmo.

En Marzo de 1884 se trasladó a Santiago con el objeto de rendir exámen de Bachiller en Filosofía i Humanidades en el que obtuvo buen resultado, i regresó a Copiapó a fines del mismo mes, haciendo allí los estudios del primer año de leyes.

En Marzo de 1885 volvió á Santiago, rindió los exámenes del primer año de leyes, i continuó aquí los estudios de esa profesion hasta el 4.º año.

Durante ese tiempo fué profesor en los establecimientos particulares de instruccion denominados «Colejio Benjamin Vicuña Mackenna» i Anglo Americano», al mismo tiempo que practicaba en sus estudios legales en los Tribunales de Justicia, donde le correspondió defender juicios en primera instancia que no carecían de mérito jurídico.

Colaboró entónces en el diario «La Epoca».

Debido a los reveses de su suerte tuvo que abandonar los estudios i, el 26 de Diciembre de 1889, entró al servicio de los Ferrocarriles del Estado en calidad de oficial 4.º de la Inspeccion de la Segunda Seccion, siendo entónces jefe de aquella oficina don Pablo Masenlli.

En ese puesto le sorprendieron los trascendentales acontecimientos de la revolucion de 1891 i, siendo neutral en aquella lucha, fué el único que acompañó al señor Masenlli, que era gobiernista, en los dias del triunfo de la revolucion, cuando las garantías individuales parecian haberse perdido i se ponía a prueba la enerjía de los caractéres.

Sucesivamente pasó a desempeñar en la misma oficina los puestos de oficial 3.º, en Agosto de 1891, i oficial 2.º el 1.º de Octubre de 1892.

En 1.º de Enero de 1899, fué designado para ocupar el puesto de oficial 1.º de la misma oficina, en el cual permaneció hasta el 1.º de Febrero de 1906, fecha en

que se le nombró jefe de la Sección de Equipo de la Inspección Jeneral del Tráfico, oficina creada durante la administración del Director Jeneral don Darío Zañartu i que dependía en forma inmediata del entonces Director de Explotación don Horacio Oportot.

Con el Inspector Jeneral del Tráfico, don Aníbal Labra, le correspondió organizar la Sección de Equipo, servicio que solo existía en forma rudimentaria i que, con la nueva organización que se le dió, produjo muy buenos resultados en la movilización del equipo tanto del Estado como de los particulares.

En el mes de Febrero de 1907 se inició la reorganización de los Ferrocarriles, árdua tarea confiada por el Supremo Gobierno al hábil ingeniero belga don Omer Huet.

En esa misma fecha fué nombrado Inspector del Servicio de Transporte de la Dirección Jeneral, en cuyas funciones permanece hasta hoy.

En la ruda labor de la reorganización le ha correspondido colaborar en todo lo referente al ramo de Explotación, organizando numerosos proyectos de reglamentación i dando forma a muchas disposiciones de carácter jeneral, que por medio de circulares de servicio se han puesto en práctica en las Administraciones de la Red Central i en los Ferrocarriles del Norte.

Además, corre de su cargo la organización trimestral de los inventarios jenerales del equipo de pasajeros i de carga de la Empresa i también del equipo de propiedad particular, con todos los detalles i anotaciones que se requieren en la actualidad.

En la Junta Jeneral de Socios celebrada con fecha 5 de Febrero de 1900 fué elegido presidente de la Sociedad Protección Mútua de los Empleados de los Ferrocarriles del Estado, puesto que desempeñó durante cinco años, debido a reelecciones sucesivas.

Durante este tiempo se llevó a cabo un estudio detenido de los Estatutos de la Sociedad con el fin de au-

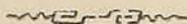
mentar los beneficios sociales, se crearon delegaciones en varios puntos importantes de la Red Central con el fin de atender en forma inmediata a las necesidades de los asociados, se aumentó considerablemente el capital social i el número de asociados, se facilitó la accion de la Mesa Directiva para atender sin demora a gastos de funerales, pago de subsidios i pensiones por fallecimiento de socios. Se llevó tambien a efecto una reforma jeneral de los Estatutos.

El señor Aguirre, a su ilustracion esmerada reúne un carácter benévolo, una intelijencia nada comun i un corazon todo bondad. No tiene en la Empresa un solo enemigo. Franco en todas sus manifestaciones, no hiere jamas a nadie; leal hasta el sacrificio a veces, se complace del bien ajeno; jamas la envidia se ha alojado en su pecho. Por su ilustracion, competencia i carácter está llamado a ocupar altos puestos en la Empresa.

Hai que hacer notar ademas que ántes la Institucion se mantenía recelosa i alejada de la Direccion superior de la Empresa de los Ferrocarriles i desde el principio de la presidencia del señor Aguirre se produjo, debido a su empeño, el lójico acercamiento que era necesario establecer entre la Sociedad i la Direccion de los Ferrocarriles, i en conformidad a la reforma verificada se consideraron como directores honorarios de la Institucion el Director Jeneral i los Directores de departamento.

Los beneficios de esta medida han sido manifiestos, pues la Empresa de los Ferrocarriles dió a la Sociedad la debida importancia i le prestó desde entónces su eficaz cooperacion.

Muchos otros detalles de buena administracion podrian citarse, pero no es posible hacerlo dentro de los estrechos límites que es permitido dar a una biografía.





ALMARZA JOSÉ ANTONIO

Empezó su carrera de empleado de la Empresa de los Ferrocarriles el 1.º de Marzo de 1880 como auxiliar de boletero en Chillan; ascendió a ayudante de bodega en Junio del mismo año; a bodeguero el 1.º de Marzo de 1881; en Abril 10 de 1889 a inspector de trenes i estaciones; a sub-inspector de la 3.ª Seccion, con residencia en San Rosendo, en Setiembre 21 de 1892; i en 22 de Julio de 1893 fué nombrado inspector de la 3.ª Seccion en Concepcion.

Con su laboriosidad incansable, con su constancia, con el fiel cumplimiento de sus obligaciones, el señor Almarza se fué conquistando uno a uno sus ascensos, i cuando llegó al puesto de Jefe fué mayor aun su empeño por llenar cumplidamente sus deberes i porque sus subalternos pusieran todo su esfuerzo i actividad en cumplir con exactitud.

Habia ya cumplido mas de 25 años de buenos servicios en la Empresa i estaba jóven aun, su constitucion robusta i sana le aseguraba largos años de vida que habia de consagrar toda entera en bien de los servicios de la Empresa donde habia pasado los mejores años de su juventud, pues habia ingresado a los Ferrocarriles casi niño. El porvenir se le mostraba lisonjero; era apreciado de sus subalternos i del público, querido de sus colegas i

estimado i tenido en mui buen concepto por sus superiores. Le halagaba, pues, un porvenir risueño; pero el destino le reservaba cruelísimo i prematuro fin. Falleció trágicamente a consecuencias de un crimen nefando, sin igual en la crónica triste i dolorosa de los que mueren en la Empresa cumpliendo sus deberes.

Dejo a otra pluma la tarea de relatar la triste, amarga i ominosa tragedia de la muerte del señor Almarza.

El Boletín del Círculo «Ferrocarriles de Chile» con el título de «La Tragedia de Concepcion», dice lo siguiente:

«La muerte del Inspector de la 3.^a Sección, don José Antonio Almarza, es uno de los episodios mas negros de la vida carrilana. Cuesta imaginar una tragedia que inspire tanto horror por sus consecuencias como por la cobarde alevosía con que se llevó a cabo. El criminal, en efecto, meditó friamente su crimen, fabricó con toda tranquilidad la máquina homicida i la envió a su destino seguro de producir la catástrofe i de quedar impune. ¿Qué móvil lo guió? No se sabe. ¿Fue un sentimiento de odio o una venganza? Misterio. La víctima murió en silencio, i junto con su cuerpo, la tumba se tragó el secreto de tamaña desgracia.

El hecho se produjo del siguiente modo. Era la 1.10 P. M. del día 10 de Julio de 1905. El señor Almarza acababa de llegar a su oficina de la estación de Concepcion, entregándose a sus tareas habituales. Estaba solo. Parece que un muchacho le trajo a esa hora una encomienda i que el señor Almarza se dió a la tarea de abrirla, por cierto que sin ningun temor e ignorando que bajo la humilde apariencia de una simple cajita de madera, aquella encomienda fuera una bomba infernal poderosa. El aparato se habia construido para reventar al ser abierto. Con toda inocencia, pues, el señor Almarza, al hurgar la engañosa cajita, iba cabando su sepultura.

No tardó en suceder lo previsto por el maquiavelismo del crimen: la bomba estalló. Testigos del hecho nos

cuentan que el estampido fué ensordecedor, i que de tal manera sacudió el aire, que rompió cristales i abrió puertas que estaban condenadas. El escritorio de la víctima quedó hecho trizas; la pieza, llena de humo.

Los primeros en entrar presenciaron un cuadro tristísimo i de horror. El señor Almarza, todavía sentado en su silla al lado del escritorio, ocultaba entre sus manos el rostro hecho pedazos, con horribles heridas. No habia muerto: su muerte acaeció por desgracia nueve dias despues. Decimos por desgracia, porque habria sido preferible una muerte instantánea a aquella agonía lenta i dolorosa de tanto tiempo.

Cuesta imaginar, como lo manifestamos en el comienzo de estas líneas, una tragedia de mas horror. En un segundo, la fatalidad i el crimen arruinaban a un hombre de 47 años, jóven pues, activo, lleno de esperanzas. Si se piensa en el hecho material, cualquiera muerte parecería dulce i buena en comparacion a la que tuvo ese ser tan infeliz, por la misma razon que parecería lecho de rosas, un lecho de guijarros, al mártir que se derritiese en una parrilla de grasa hirviente. Lo feo es hermoso delante de lo horrible. Debe ser algo sin nombre vivir con el cerebro, con nuestra delicadísima máquina de hacer ideas, hecho pedazos, removido, sangrando..... Y así vivió nueve dias el señor Almarza.....

Nuestro amigo don Juan Francisco Donoso, secretario en aquel entónces de la víctima i actual ayudante de la 3.^a Administracion, nos refiere el suceso en la siguiente forma:

«El dia del atentado estaba yo, que era entónces secretario del señor Almarza, en mi oficina, contigua a la de él. Recien habia vuelto del almuerzo. Cuando llegué, abrí la correspondencia que encontré sobre mi escritorio, que había venido por el tren de medio dia; dejé la que yo debia proveer i entré a su oficina llevando la que a él correspondía. Don José Antonio estaba al lado afuera de la

puerta de su oficina, hacía el andén. Después de dejar en su escritorio la correspondencia que le llevé, me volví a mi oficina i al pasar de la de don José Antonio a la mía, ví en la puerta del frente, del acceso a mi oficina, a un muchacho que esperaba con dos encomiendas en las manos (paquetes chicos). Salí a verlo i me preguntó por el señor Almarza; le contesté que pasara a su oficina i que a la vuelta, por el andén, estaba la puerta. Supongo que el muchacho, atendiendo mi indicacion, se fué allá i le entregó la encomienda.

«Me dirigí en seguida a mi mesa de trabajo, para despachar los papeles que habia dejado para proveerlos yo i, ocupado en eso estaba, cuando siento una detonacion terrible, que me hizo perder los sentidos. La puerta de la oficina del señor Almarza a la mia, que era de mampara batiente, se abrió de par en par, los vidrios se rompieron i saltaron hasta la mitad de mi oficina. Todos los empleados huyeron despavoridos. Una puerta que caía para la oficina del personal de la Inspeccion i que estaba condenada, rompió la amarra de un trozo de tabla que tenía atravesado i se abrió. Ninguno se daba cuenta de lo que pasaba.»

«A pesar de mi aturdimiento, pude reponerme. Me imaginé que habían reventado los calderos de la máquina del tren a Talcahuano que estaba al frente i que salía a la 1. 30 P. M. i pensé que quien con esto podía haber sufrido era don José Antonio. Miré a su oficina i la ví llena de humo blanco, especie de neblina. Entónces me fuí allí i al abrir la mampara, lo divisé entre la humareda sentado al frente de su escritorio. Venciendo mi natural temor i no obstante de ver todo esparcido por el suelo completamente despedazado, sin comprender la causa de ello, avancé hasta donde él estaba, lo abracé i le pregunté qué ocurría; pero nada me contestó; notó mi cuerpo sin duda i se recostó en mi hombro únicamente. Estaba todo quemado, los ojos saltados, con dos grandes heridas en la cabeza, con

otra en una de las manos, no recuerdo cual, i el paletó quemado. La cubierta del escritorio estaba hundida i todo, hasta el empapelado de la oficina, despedazado. Una ventana que da hácia el lado de la Maestranza se abrió rompiendo los vidrios; lo que me hizo pensar que talvez por ella le habrian tirado una bomba, pues con el aturdimiento no me acordaba de la encomienda que había visto le habia traído el muchacho que encontré momentos ántes parado en la puerta de mi oficina, i por lo demas, yo no podia suponer que hubiera estallado la locomotora del tren a Talcahuano, pues la sentí que estaba siémpre acoplada al tren.

«Los primeros que entraron a la oficina del señor Almarza, cuando yo lo tenia abrazado, fueron don Francisco Zavala, mayordomo de coches, i don Nicanor Vivanco, comisario de la Policía del Ferrocarril, que entró con revólver en mano preguntándome que pasaba. Le contesté que creía que por la ventana habrian tirado alguna bomba, porque, como lo he dicho, era tal mi afectacion que no me acordaba de la maldita encomienda.

«Lo saqué a don José Antonio a mi oficina i ahí lo atendió el primer médico que llegó de los que mandé a buscar; fué el doctor Burmeister. Despues se le llevó a su casa i de ésta a Santiago el 18 de Julio.

»Aquí termina el interesante relato de nuestro amigo don Juan Francisco Donoso, quien se ha servido darrós, ademas, la fotografía de una cara reconstruida de la máquina infernal. Segun se ve en esta fotografía, el autor del nefando crímen hizo uso para construir la bomba de esas cajas en que vienen los lápices de piedra marca Fáber. De arriba abajo, entre una orla en figura de cadena, la fotografía muestra impreso lo siguiente: «MARQUE DE FABRIQUE. — JOHAM FABER. — Hexágonos.— «En medio del primero i segundo rótulo se ven dos martillos cruzados. En el ángulo izquierdo superior de la orla, está escrita a tinta la palabra BILL, mas abajo una c minúscula, un pun-

to i un guion (c.—), i mas abajo aun, sobre la palabra Joham, se ven estas letras: V. R. ta. En el ángulo inferior izquierdo, está puesto con máquina de foliar el número 904, no bien a la línea de la orla, sino inclinándose hácia el 9. Esto es todo.

«El asesinato del señor Almarza ha quedado impune: lo rodea misterio sepulcral. ¿Se hará algún día luz?— ¡Quién sabe! »

Falleció en Santiago el 19 de Julio de 1905.





ARRIAGADA ARTURO

Ingresó a la Empresa el 1.º de Junio de 1900 como ayudante en el Escalafon i estuvo en ese puesto hasta el 1.º de Mayo de 1902, en que pasó a desempeñar el cargo de Sub-Inspector de Contabilidad. En el mes de Enero de 1904 fué ascendido a Inspector dependiente de la Direccion Jeneral. De este puesto pasó en 1907 a Sub-Inspector de Transporte de la 2.ª Administracion, cargo que desempeña actualmente.

El Sub Inspector de Transporte, señor Arriagada, a mas de llenar cumplidamente sus obligaciones con una constancia i laboriosidad infatigables, tiene dotes especiales de amabilidad i don de jentes para captarse la voluntad i aprecio de sus subalternos i del público. Es un digno colaborador del señor Martinez, Inspector Jefe, en la árdua tarea del buen servicio de transporte en la 2.ª Administracion.





BRUCE SAMUEL

Nació en Constitucion el 8 de Octubre de 1851, fueron sus padres don Antonio Bruce i la señora Demofila Langchon.

Entró a la Empresa de los Ferrocarriles el 3 de Enero de 1868 como oficial de pluma en la Superintendencia de la 1.^a Seccion, despues fué boletero de la estacion de Santiago-Norte i mas tarde, en 1.^o de Julio de 1893 Contador Pagador del Departamento de la Vía de la 1.^a Seccion hasta su fallecimiento. Acaeció su muerte con motivo de un ataque al estómago miéntras pagaba en Baron, fué conducido a su domicilio i dejó de existir pocos dias despues, el 15 de Enero de 1902.

El señor Bruce, de una honradez ejemplar, de un carácter franco i leal, era mui apreciado de sus compañeros de la Empresa i de la sociedad de Valparaiso donde dejó un recuerdo imperecedero por sus altos dotes de buen colega i de caballerosidad.





BUDGE ENRIQUE

Ingeniero. Entró a servir a la Empresa en 1861 como agregado a la oficina de don Lorenzo Joffoy, ingeniero residente del Ferrocarril de Valparaiso a Quillota con autorizacion del ingeniero en Jefe don Guillermo Lloyd, sin sueldo. Permaneció en este puesto un año.

Por decreto supremo de 8 de Abril de 1865 fué nombrado ingeniero ayudante en la construccion del Ferrocarril entre San Fernando i Curicó. Por ese tiempo estudió i formó planos i presupuestos para desviar el rio Teno en Quetequete gratuitamente. Por nota N.º 4 del 7 de Enero del 67 el Ministerio del Interior autorizó la construccion del desvio del rio Teno en Quetequete. En 1.º de Marzo inició este trabajo i quedó concluido en Mayo del mismo año con resultados enteramente satisfactorios hasta la fecha. En seguida fué nombrado ingeniero ayudante para los trabajos del desvio del Ferrocarril en Paso Hondo, entre Salto i Quilpué. Luego despues fué nombrado ingeniero residente del mismo trabajo. En Enero 22 del 69 el Ministerio del Interior ordenó la publicacion de un informe del ingeniero en Jefe del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso encomiando la exactitud i celeridad de ese trabajo. En ese mismo año de 1867 hizo estudios i planos referentes al Ferrocarril de San Fer-

nando a Curicó necesarios para resolver ciertas dificultades con la empresa del Ferrocarril del Sur.

En Enero del 69 fué nombrado ingeniero residente del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

En Octubre del mismo año 69 fué nombrado ingeniero residente del Ferrocarril de Llaillai a San Felipe por decreto supremo. Se hizo todo en un trazado nuevo i dirijió su construccion sin ayudante alguno.

Por decreto supremo de Diciembre de 1871 fué nombrado ingeniero residente del Ferrocarril de San Felipe a Los Andes.

En 1874, mes de Junio, pasó a desempeñar el puesto de ingeniero residente entre Santiago i Valparaiso.

En Agosto de 1875 pasó a desempeñar el cargo de ingeniero en Jefe constructor del Ferrocarril de Curicó a Angol por cuenta del contratista, con intervencion del Supremo Gobierno i con retencion del puesto de ingeniero residente del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso. Ejecutó en esa línea fuertes obras por encargo del Ministerio del Interior sin retribucion (1). De este puesto pasó en Junio de 1878 a desempeñar la comision para la cual lo nombró el Supremo Gobierno, que consistía en estudiar los Ferrocarriles en Europa i Estados Unidos i estudió a la vez obras hidráulicas i de puertos. Este viaje, que duró hasta Diciembre del 79, fué costeadado por él sin gratificacion alguna fiscal.

En Enero de 1880 volvió a hacerse cargo del puesto de ingeniero residente del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso.

Con fecha 19 de Febrero del 81 fué nombrado por decreto supremo ingeniero director del muelle fiscal de Valparaiso.

Desde el 4 de Marzo del 81 hasta Septiembre del 82 estuvo en comision en Europa i Estados Unidos estu-

(1) Véase al final copia de una carta de don Euljio Altamirano.

diando i contratando materiales para el muelle. No se alteró el sueldo durante ese tiempo i el cual le fué pagado íntegramente en moneda corriente en Valparaiso. De Marzo de 1883 a Abril del 84 desempeñó los cargos de ingeniero i director del muelle i de los almacenes fiscales de Valparaiso. Estudió e hizo planos i presupuestos para el muelle de pasajeros i para el Nuevo Malecon en Valparaiso, despachó un gran número de informes referentes al dique de Talcahuano, muelles de diversos puertos, edificios etc.

Todos estos estudios, planos e informes fueron sin retribucion.

Desde Abril del 84 hasta Octubre de 1885 fué Director de la Vía i Edificios de los Ferrocarriles del Estado i Director de las Obras fiscales de Valparaiso.

A principios del 85 fué nombrado Director Jeneral interino, cargo que desempeñó hasta los comienzos del año 1892 en que reasumió su puesto de Director de la Vía.

En el mismo año de 1892 fué nombrado Director Jeneral.

En 1894 por desaveniencias con el Ministro de Industrias i Obras Públicas en materias del servicio por la manera distinta de apreciaciones, lo que dió lugar a cambio de notas bastante fuertes, fué suspendido de su empleo i luego despues destituido, sin que esta destitucion significara en manera alguna el más leve cargo contra su honorabilidad intachable. Tanto es así que, despues de esta fecha, don Enrique Budge ha sido llamado por el Supremo Gobierno a desempeñar puestos de gran importancia i responsabilidad, como el de Director Jeneral interino de los Ferrocarriles del Estado en 1906, el de Jefe de la Oficina de Reconstruccion del Almendral i, por fin, el de Inspector técnico en la recepcion de materiales en Europa que el Ministerio de Industrias i Obras Públicas se ve precisado a encargar como tambien la Direc-

cion Jeneral de Ferrocarriles por valor de muchos millones de pesos anualmente.

El señor Budge, a mas de su honorabilidad por todos reconocida, se distingue por su actividad infatigable; no conoce el descanso, su vida es el trabajo. De ahí, tambien, que muchas Sociedades que requieren, ademas de grandes conocimientos teóricos i prácticos, gran actividad i amor al trabajo, lo cuenten entre sus miembros mas distinguidos i meritorios, como, entre otras, la Sociedad de Fomento Fabril de la cual es presidente desde hace varios años.

Cuanto a su vida moral, es don Enrique Budge un hombre ejemplar; jamas ha dado cabida en su amplio i jeneroso pecho a pasiones mezquinas de ninguna especie; no sabe odiar ni aun a aquellos que han intentado herirlo o hacerle algun mal.

Durante toda su vida laboriosa su mejor i constante anhelo ha sido el bien del pais i es por esto que durante medio siglo le ha consagrado todos sus desvelos, talentos i poderosas enerjias.

Informes i estudios pasados al Gobierno por don Enrique Budge fuera de sus obligaciones i sin retribucion.

Noviembre del 85. Informe sobre los planos presentados por don Pascual Binimelis al Ministerio del Interior del trazado propuesto del Ferrocarril de Tomé a Longomilla.

Enero 27 de 1886. Informe al Ministerio de Hacienda referente a una solicitud de los señores Puelps i Rably para construir una dársena i muelle en la isla Serrano en Iquique.

Junio de 1886. Informe al Ministerio del Interior sobre las tarifas propuestas para el Ferrocarril de Curani-

lahue i que sirvió de antecedente al decreto Supremo de 9 de Julio del 86

Enero 27 de 1887. Informe al Ministerio del Interior sobre la division de las secciones del Ferrocarril de Curanilahue propuesta por la Compañía.

1886. Informe al Ministerio del Interior referente a los planos presentados por el señor Aniceto Izaga para la construccion del Ramal de Jarillas en el Ferrocarril de Carrizal.

1887. Informe al Ministerio del Interior respecto a resolver cuestiones entre el ingeniero del Gobierno don Aurelio V. Lastarria i los contratistas de los Ferrocarriles de Renaico a Victoria i de Angol a Traiguen señores Meyers e Hillmann.

1887. Informe al Ministerio del Interior respecto a deslindar la responsabilidad de los contratistas anteriores por los perjuicios sufridos en las obras de esas líneas durante los temporales.

Enero 24 del 87. Informe al Ministerio de Hacienda sobre una solicitud de don Aquiles Curt para construir ciertas obras en la Caleta del Membrillo en Valparaiso.

Abril 26 del 87. Fallo como perito nombrado en 18 de Marzo del 86 sobre el avalúo de unos terrenos entregados al señor Guillermo Jenkins en 1863 en Valparaiso.

Enero del 87. Informe al Ministerio del Interior respecto a la ubicacion de la estacion de Penco del señor Federico Schwager i que sirvió de antecedente al decreto Supremo del 10 de Enero de 1887.

1887. Informe al Ministerio del Interior referente a una solicitud de la Compañía de Arauco para modificar las secciones del Ferrocarril de Curanilahue i que sirvió de antecedente para el decreto Supremo del 1.º de Abril del 87.

1887. Informe al Ministerio del Interior sobre cambio de ubicacion de la estacion de Coronel i una variacion

del camino público de San Pedro a Coronel propuesto por la Compañía de Arauco, i que sirvió de antecedente al decreto Supremo del 1.º de Abril de 1887.

1887. Informe al Ministerio del Interior referente a los planos presentados por el Ferrocarril de Antofagasta para la prolongacion de Ascotan a la frontera boliviana i que sirvió de antecedente para el decreto Supremo de 5 de Abril del 87.

1887. Informe al Ministerio del Interior respecto a una solicitud de la Compañía de Arauco para construir un muelle en Coronel y que sirvió de antecedente para el decreto Supremo de 13 de Abril del 87.

1887. Informe al Ministerio del Interior referente al trazado jeneral propuesto para el Ferrocarril Trasandino de Los Andes al Juncal i que sirvió de antecedente para el decreto Supremo de 26 de Julio del 87.

1888. Informe al Ministerio de Industria i Obras Públicas referente a las tarifas propuestas por el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia en la seccion de Antofagasta a Ascotan i que sirvió de antecedente al decreto Supremo del 9 de Mayo del 88.

1888. Informe al Ministerio de Industria i O. P. respecto a las tarifas propuestas para el Ferrocarril de Tal-tal i que sirvió de antecedente al decreto Supremo de 28 de Setiembre del 88.

Julio 14 del 89. Informe al Ministerio de Industria i O. P. respecto a los planos de la Compañía de Batignolles para el Ferrocarril de Calera a Ovalle.

Mayo 23 del 90. Informe al Ministerio de Hacienda respecto a unas gruas hidráulicas de la Aduana de Valparaiso.

Junio 19 del 90. Fallo como perito en la cuestion promovida entre la Superintendencia de Aduanas i los señores Balfour Lyon i C.^a referente al cumplimiento de un contrato para la fabricacion de una cantidad de carros de fierro para el muelle de la Aduana.

Octubre 7 del 90. Informe al Ministerio de Industria i O. P. referente al trazado del Ferrocarril Trasandino entre Rio Blanco i Juncal i que sirvió de antecedente al decreto Supremo de 18 de Octubre del 90.

Diciembre 23 del 90. Informe como perito al Ministerio de Hacienda referente a la compensacion que se debia pagar a don Bonifacio Alvarez por la destruccion de un muelle en Valparaiso.

Enero 8 de 1892. Informe al Ministerio de Industria i O. P. referente a los presupuestos del Ferrocarril Trasandino por Uspallata.

Marzo 31 de 1892. Estudios, planos e informes al Ministerio de Industria i O. P. referente a ciertas obras en los puertos de Iquique i Pisagua.

Octubre 21 del 93. Informe al Ministerio de Industria i O. P. referente a una solicitud de los señores J. E. i Mateo Clark sobre modificaciones propuestas a la lei de concesion del Ferrocarril Trasandino por Uspallata.

7 de Agosto de 1894.

Mui estimado amigo:

Como ex-Ministro del Interior en la administracion de don Federico Errázuriz certifico la verdad del hecho que paso a recordar:

Cuando se construia el Ferrocarril de Curicó a Angol llegó un momento en que el contratista, don Juan Släter, careció de recursos para adelantar los trabajos, i llegó a temerse que se paralizaran del todo.

El Gobierno no aceptaba en caso alguno la idea de la suspension de los trabajos i resolvió hacer adelantos con la precisa condicion de que los fondos adelantados se em-

plearan en la línea i nó en pagar deudas o cuentas pendientes.

Para tener la seguridad de que así se haría, el Gobierno le exigió al señor Släter que lo nombrara a Ud. como su ingeniero en Jefe.

De este modo el Gobierno vijilaba la inversion de los fondos por medio de su propio ingeniero, señor Poisson, i por medio de Ud. que era el ingeniero del contratista.

Aunque aparentemente servía Ud. a un particular, en realidad servia Ud. a la Nacion, pues el Gobierno había impuesto su nombramiento i por eso le reservó su destino en los Ferrocarriles del Estado.

Aquella comision le honra a Ud. porque manifiesta cuanta era la confianza que aquel Gobierno tenía en su honorabilidad i competencia.

Certifico la verdad de lo espuesto como Ministro encargado en aquel tiempo de la vijilancia de una obra que correspondía a su departamento.

Soi de Ud. amigo i afectísimo.

Firmado—EULOJIO ALTAMIRANO,

Al señor Don Enrique Budge.

NOTA.—Casi todos los datos que han servido para preparar este esbozo biográfico fueron copiados en el archivo de la Cámara de Senadores donde corren agregados a un expediente que se formó por motivo de una mocion presentada por el Presidente, en aquel entonces, del Senado, señor Lazcano i por el senador señor Santa Cruz.





CARMONA TAGLE PEDRO

Después de haber obtenido su título de Bachiller en Humanidades hubo de interrumpir sus estudios por motivos de salud.

Poco tiempo después —durante la Administración Santa María—fué nombrado para tomar parte en los trabajos del censo ocupando un puesto en la Oficina Central de Estadística cuyo Jefe era en aquel tiempo don Francisco Solano Astaburuaga.

Fué llamado en seguida a servir el puesto de Secretario en la Sociedad Anónima Telégrafo Americano en cuyas funciones permaneció cerca de dos años, pasando en seguida a los Ferrocarriles del Estado a cuyo servicio ingresó en Diciembre de 1888, desempeñando diversos cargos en la Contaduría, entre otros los de Ayudante de Caja, Secretario Suplente del Director i tenedor de libros, empleo este último que sirve en la actualidad.

Al presente el señor Carmona lleva cumplido 21 años de servicio de ésta empresa habiendo merecido siempre la mayor estimación de parte de sus Jefes por su conducta irreprochable y su constante dedicación al trabajo.

El recordado servidor de ésta empresa, señor don Juan de la Fuente que desempeñó durante muchos años el puesto de Director de Contabilidad y que fué Jefe del señor Carmona, dirigió á este último una honrosa carta de despedida, carta que tenemos a la vista y en la cual el

señor de la Fuente se expresa de este empleado en los términos mas elojiosos.

Al mismo tiempo recordamos que en la época en que estuvo al frente del Departamento de Contabilidad el señor Ignacio Infante, hizo constar este caballero en una de las memorias del Departamento, que *se hacía un deber de justicia manifestar que el empleado señor Pedro Carmona Tagle había hecho trabajos extraordinarios no remunerados a fin de satisfacer los anhelos de la Direccion, en pró del buen servicio hácia lo cual llamaba la atención de la Direccion Jeneral.*

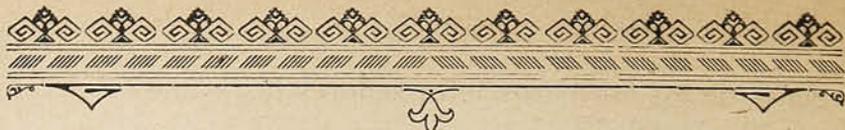
De carácter entusiasta i siempre anheloso por alcanzar la estimacion de sus compañeros de oficina, se le ha visto en todo momento poner en accion toda su actividad a fin de obtener el logro de cualquiera idea o proyecto tendente a beneficiar a sus colegas de trabajo.

Es así como el señor Carmona ha luchado infatigablemente desde muchos años atrás por llegar a conseguir para los empleados de la Empresa el beneficio de la jubilación. A este respecto podríamos afirmar, sin temor de ser desmentidos que, el señor Carmona ha sido el mas incansable i entusiasta sostenedor de ésta idea.

Olvidábamos espresar que, el señor Carmona ántes de ingresar a los Ferrocarriles fué corresponsal de algunos diarios entre los que recordamos «La Actualidad» de Talca i «El Tarapacá» de Iquique, habiendo colaborado tambien en «La Epoca» de Santiago.

En un certámen literario abierto por este diario cuyo tema fué: Una descripcion de la Batalla de Rancagua, mereció ser aceptado como el mejor trabajo el presentado por el señor Carmona habiéndosele discernido á su composicion los honores de la publicacion.





CARRASCO AVILA ARTURO

Ingresó al servicio el 10 de Enero de 1890 con el empleo de oficial 3.º de la dirección de Tracción y Maestranzas, siendo Director en esa época el distinguido caballero e ingeniero señor Diego Hall.— En Julio de 1891 fué ascendido a oficial 2.º, nombramiento que fué legalizado después por la Excma. Junta de Gobierno en Noviembre del mismo año; en esta fecha era Director interino el señor Cirilo Didier.— En Mayo de 1893 el Director en propiedad señor Anselmo Moraga lo ascendió al empleo de oficial 1.º de la misma Dirección en el desempeño de cuyo puesto reemplazó en varias ocasiones al Contador de la misma oficina.

El 12 de Julio de 1894 permutó su empleo con el oficial 1.º de la Maestranza de Concepción a las órdenes del antiguo Jefe de Maestranzas señor Santiago Downie.— En esta Maestranza desempeñó igualmente el empleo de Alistador interino en el año 1901, por disposición del Director de Tracción señor Anselmo Moraga, volviendo después a reasumir su empleo de oficial 1.º hasta el 19 de Febrero de 1903 en que fué trasladado a Santiago a desempeñar el mismo empleo en la Maestranza de la 2.ª Sección a las órdenes del Jefe señor Cirilo Didier.— Sucesivamente ha desempeñado el mismo empleo a las ór-

denes de los ingenieros Jefes señores Justiniano Sotomayor, Emilio Michon i Tomas Sinclair.

Con la reorganizacion de Abril de 1907 se le mantuvo en el puesto de oficial 1.º de la Maestranza de la 2.ª Seccion quedando investido con el carácter de jefe de la oficina por haberse suprimido en las Maestranzas el empleo de Contador que ántes existia i que era el jefe de la oficina.

Por decreto de la Direccion Jeneral N.º 232 fecha 3 de Febrero de 1909 se le confirió la comision de estudiar la organizacion de los servicios de las oficinas de las Maestranzas de la Empresa i proponer las medidas tendentes a uniformar el servicio de esas oficinas.

Terminada está comision volvió á reasumir su puesto en la Maestranza de la 2.ª Seccion el 15 de Marzo del año citado.





CONTADOR FRANCISCO D.

Calderero en la Maestranza de Concepcion desde el año 1873 hasta 1878. En este año se retiró de la Empresa, volviendo en 1882 a la Maestranza de Santiago, donde permaneció como jefe de la Calderería hasta 1907.

Por decreto supremo N.º 1525 de fecha 22 de Junio de ese año fué ascendido a Ayudante del Servicio de Locomotoras i Equipo, puesto que desempeña actualmente.

El señor Contador ha sido un empleado modelo por su competencia i laboriosidad, i mui distinguido i apreciado por sus hermosas prendas de carácter i caballerosidad.



CORREA U. ABELARDO

El 4 de Enero de 1868 entró a la Empresa en calidad de aspirante en la Estacion de Chimbarongo i el 1.º de Febrero de 1869 fué ayudante en propiedad de la misma Estacion; del 1.º de Diciembre de 1872 hasta el 15 de Mayo del 73 estuvo de Jefe interino en San Bernardo i el 24 del mismo mes i año lo mandaron de Jefe en propiedad de la Estacion de Curicó. Despues ha desempeñado la misma ocupacion en las Estaciones de Nancagua, Pelequen, Peumo, Buin i San Bernardo hasta el dia 3 de Abril de 1908 en que fué jubilado despues de 40 años de buenos servicios.





CORTES JOSÉ DOMINGO

Este antiguo i meritorio empleado de los Ferrocarriles ingresó a la Empresa el 1.º de Enero de 1877 como oficial auxiliar de la Contaduría de la 1.ª Seccion; pertenece, por tanto, a esa lejion de buenos empleados de Contaduría formada por el creador i fundador de la Contabilidad carrilana, reliquia actualmente de la Empresa, don Juan de la Fuente.

Desde el puesto indicado, por ascensos sucesivos llegó a ocupar el de Contador de la misma Seccion en 1.º de Mayo de 1890; en Octubre de 1896 se le nombró Inspector del Ferrocarril de Chañaral, de donde pasó por permuta de su empleo a ser Administrador de los Coches Salones en Setiembre de 1897; en Enero de 1900 a Jefe de Estacion de Baron, en donde permaneció hasta Abril de 1904 en que fué nombrado Sub-inspector de trasportes de la 1.ª Seccion, actualmente es Inspector Jefe de la misma Seccion.





COUSIÑO MATIAS

Nació en Santiago en 1810. Batalló con enerjía contra la adversa suerte durante varios años, hasta que en 1848 se vió al frente de una gran fortuna. Desde entónces desplegó un espíritu de empresa verdaderamente asombroso. Su carácter activo i emprendedor todo lo abarcó. Grandes empresas de comercio, de industrias, muelles, navegacion i ferrocarriles. Su cooperacion oportuna i eficaz en la empresa del ferrocarril de Santiago a Valparaiso hizo realizable este gran proyecto de unir las dos ciudades mas importantes de la República por una línea férrea, empresa que moría ántes de nacer (podría decirse) por falta de capitales. Don Matías Cousiño valientemente, audazmente, fué accionista de la empresa del ferrocarril por valor de seiscientos mil pesos. Cuando el auge del oro de California, don Matías Cousiño emprendió la formacion de una gran sociedad de molineros en Chile para llevar a aquel mercado la harina de su pais en competencia con las harinas de Estados Unidos; sus injentes capitales fomentaron esta sociedad i dió márgen a los grandes sembradíos de trigo i a su elaboracion en un sinnúmero de molinos. Pero la industria a que prestó todo su esfuerzo, constancia i sacrificios fué a la esplo-

tacion de las minas de carbon de piedra, Merced a sus capitales nacieron i se desarrollaron los establecimientos carboníferos de Lota, los mas importantes en la costa del Pacífico. A la industria del carbon agregó mas tarde la fabricacion de ladrillos refractarios i hornos para la fundicion i refinacion del cobre.

Cuando se preparaba para dar mas impulso a estas industrias, una súbita enfermedad le arrebató la vida el 21 de Marzo de 1863.





CUEVAS EDUARDO

Servidor público i Superintendente de la 3.^a Seccion de los Ferrocarriles del Estado, comprendida entre el rio Maule i Talcahuano.

Nació en Santiago en la clase social mas elevada poseyendo una fortuna. Se educó en los principales colegios de la capital. En 1858 fué comandante del batallon cí-vico N.º 3 de Santiago. En este mismo año fué nombra-do Intendente de la provincia de Santiago. A principios del año 59 se dirigió á Europa i desempeñó el cargo de Cónsul Jeneral de Chile en Paris.

De regreso a su patria en 1861 fué nombrado admi-nistrador de Correos de Valparaiso, en cuya ciudad logró conquistarse las mas jenerales simpatías, llegando a ocu-par el cargo de Superintendente del cuerpo de Bom-beros.

En 1870 fué nombrado Intendente de la provincia de Maule. De este puesto pasó a ser Superintendente de la 3.^a Seccion de los Ferrocarriles con residencia en Concepcion. Fué el primer Superintendente de esta línea que había empezado a construirse en 1869 por el contratista don Juan Släter. Le cupo, por consiguiente, al señor Cuevas la árdua tarea de establecer el servicio ferroviario en aquella parte del pais. Permaneció en este puesto hasta 1879, año en que, por su mala salud, se vió obligado a jubilar. En ese puesto dió pruebas, una vez mas, de ser un funcionario activo i laborioso, celoso defensor de los

intereses nacionales i de un carácter recto i justiciero haciéndose estimar i querer de sus subalternos.

En 1882 fué nombrado jefe de la aduana del Callao en la época delicadísima de la ocupacion chilena, puesto que desempeñó hasta la evacuacion de Lima por el ejército chileno.

El departamento de Rancagua lo elijió su diputado; mas tarde le discernió igual representacion el de Ancud. Por largo tiempo ocupó un asiento en el Senado como representante de la provincia de Maule, llegando a ocupar la vice-presidencia de este alto cuerpo.

En 1886 se le nombró miembro del Consejo Directivo de la Caja Hipotecaria. Siendo Director de esta admirable institucion, falleció el 12 de Agosto de 1897 a los 76 años de edad.

El señor Cuevas sirvió a la patria i a sus ideas políticas con la lealtad del caballero; fué un hombre intachable, esclavo de sus deberes, abierto a todos los grandes sentimientos. La serenidad i pureza de su alma no fueron alteradas jamas por los vaivenes de la política o la fortuna.

«Sabía amar, dijo un escritor, pero no aprendió jamas a odiar; comprendía i practicaba el sacrificio, pero jamas ni el vértigo del poder, ni las iras del rencor lograron trepar a la altura de sus nobles i elevados sentimientos.»

Al inhumarse sus restos, al borde de su tumba habló a nombre del Directorio de la Caja Hipotecaria, el Fiscal de esa institucion, don Luis Barros Borgoño, terminando su discurso con estas frases tan sentidas como exactas: «Era desprendido i opulento para todos i en todo, en la amistad, en la política i en la riqueza; solo fué modesto i parco consigo mismo. Quede constancia de este sentido tributo que el Directorio de la institucion que represento, rinde a sus merecimientos».





DIAZ A. ALBERTO E.

Contador del Ferrocarril de Huasco a Vallenar. Nació en Sarco, departamento de Freirina, en Junio de 1879. Fué educado en la Escuela Superior de Coquimbo i en el Colegio Católico de la Serena.

Desde el 1.º de Marzo de 1896 hasta el 5 de Abril de 1899 fué empleado en el ramo de Correos en el puerto de Huasco.

El día 6 de Abril de ese mismo año de 1899 ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles como Ayudante de la Estacion de Huasco. El 13 de Marzo de 1905 fué ascendido a Cajero de esa línea i el 4 de Marzo de 1909 a Contador-Guarda Almacen.

En cuatro ocasiones ha servido interinamente la Inspeccion del Ferrocarril de Huasco i en varias otras, diversas comisiones i dos veces antes la Direccion de Contabilidad.

La Direccion Jeneral ha apreciado sus servicios con la nota de «Mui Bueno» en su Escalafon.

A una intelijencia nada comun, agrega el señor Diaz una seriedad de carácter i conducta notables. Bien se pudiera decir, sin metáfora, que no ha tenido juventud. Huérfano de padres desde edad temprana, ha hecho sus veces para con sus hermanos. Su seriedad i ejemplar conducta le son reconocidas i admiradas en todo el Valle del Huasco.

En un campo mas vasto donde ejercitara sus hermosas cualidades i aptitudes, bien pronto podría llegar a elevados puestos que desempeñaría con brillo i con notable acierto.





DIDIER CIRILO

De aprendiz mecánico a los 14 años de edad con un sueldo de cuarenta centavos diarios ha ascendido a Jefe del Servicio de Locomotoras i Equipo con sueldo anual de diez mil pesos.

Esta es la carrera de don Cirilo Didier.

Ejemplos semejantes son bien pocos los que se presentan. Llegar desde la base a la empinada cumbre sin apoyo ajeno, sin las andaderas de los empeños de la jente de alta posición política o social, es algo tan meritorio, tan sobresaliente, que solo pueden lograrlo aquellos seres privilegiados. Es preciso tener en el alma grandes virtudes i en el cerebro esa chispa que crea, que impulsa que es motor i fuerza para las grandes acciones.

Don Cirilo tiene esas virtudes i esas bondades.

De inteligencia sobresaliente i activa, fué desde niño acaparando conocimientos prácticos que, una vez en su mente, no ha desperdiciado jamas; estudiaba con gusto en los talleres i en las oficinas sirviéndole de estímulo la misma facilidad con que adquiriría esos conocimientos.

Pero aunque se tenga todo esto, por mucho que sea, suele a las veces no ser suficiente para llegar hasta la cumbre, i es necesario acompañar estas bondades con ciertas cualidades de carácter adaptables al medio en que se ajita la vida, i tener, ademas, un corazón bien

puesto donde palpiten sentimientos jenerosos. Pues bien, don Cirilo tiene esas cualidades de carácter, sabe vivir i sabe entre quienes vive; tiene el tacto de los hombres intelijentes, i aquel tino especial para saber tratar a los de alta jerarquía, a los iguales i a los de humilde condicion; a cada cual segun corresponda; de ahí que no comete jamas en su trato deslices o lijerezas que sean mal apreciadas o de que pueda mas tarde arrepentirse.

Mecánico aprendiz el 8 de Marzo de 1865 en la Maestranza de la 2.^a Seccion, en 1870 ya corria un tren de pasajeros como maquinista conservando su puesto de aprendiz en la Maestranza; en 1872 era inspector de locomotoras i mecánico armador a cargo de las reparaciones jenerales hasta el 16 de Setiembre de 1879 en que las glorias que alcanzaba Chile con el heroismo de sus hijos en el Pacífico, conmovieron las fibras de su patriotismo i se embarcó en la Escuadra, partiendo el 5 de Noviembre de ese año al norte a bordo del buque jefe, Almirante Blanco Encalada, donde lo nombraron injeniero, i luego despues, en Mayo de 1880, fué ascendido, por su competencia i laboriosidad, injeniero 2.^o. En este puesto lo encontró la batalla de Miraflores donde fué herido por una granada,

Dos años estuvo embarcado i durante el tiempo en que la Escuadra bloqueaba el Callao, hizo una série de trabajos en horas estraordinarias, de noche i de dia, sin desatender las obligaciones que le eran propias.

Estos trabajos en horas estraordinarias fueron entre otros, los siguientes:

Compostura del «Pisagua» averiado por un espolonazo del «Huáscar»; compostura de una via de agua en el «Princesa Luisa» (hoi Lautaro) ocasionada por la lancha torpedera «Fresia»; compostura de las máquinas de la cañonera «Magallanes»; cambios de tubos i calderos i reparaciones jenerales en el «Princesa Luisa»; reparacion i construccion de los oidos de los cañones de largo

alcance en la «Pilcomayo» i «Angamos»; compostura de los cilindros i reparacion de las máquinas de la lancha torpedo «Guacolda» i que fué capturada descompuesta; construccion i colocacion de aparatos para torpedos en la misma lancha; compostura de la bomba a vapor que se le quebró al transporte «Pisagua» en la noche en que fué averiado por el «Huáscar»; compostura de una via de agua en el monitor «Huáscar» ocasionada por un proyectil en el combate del 10 de Mayo i reparacion de las máquinas del mismo monitor. Debido a esto, se evitó que los buques espresados abandonaran el bloqueo para venir al sur a componerse.

El contra Almirante Riveros i el inspector de máquinas en campaña, señor Clarence O'Brien, lo felicitaron en repetidas ocasiones por tan útiles servicios.

En Noviembre de 1881 hizo renuncia de su empleo de ingeniero 2.º para volver a la Empresa de los Ferrocarriles. En Enero de 1882 fué nombrado jefe del departamento de locomotoras en Talca, i en Abril del mismo año, mayordomo jeneral de talleres hasta el 19 de Junio de 1884, en que pasó a desempeñar el puesto de ingeniero ayudante de la Direccion de Traccion i Maestranza, permaneciendo en este puesto hasta el 23 de Octubre de 1887 en que fué nombrado ingeniero de Traccion i Maestranza de Santiago; en Junio de 1891, por fallecimiento del Director de Traccion i Maestranzas, don Diego Hall, se hizo cargo de la Direccion de Traccion Maestranzas desempeñando a la vez el puesto de ingeniero jefe de Maestranza de la 2.º Seccion, con todo el celo i eficacia que en ese tiempo requería el servicio.

En Setiembre de 1891 la Junta de Gobierno espidió un decreto para que el señor Didier continuara desempeñando tambien el puesto de Director de Maestranzas i de jefe de Maestranza de la 2.ª Seccion.

Permaneció en estos puestos hasta el 7 de Agosto de 1892 en que entregó la Direccion de Traccion i Maes-

tranzas al señor Moraga, continuando el señor Didier en su puesto de jefe de la Maestranza de Santiago hasta fines de Octubre que fué trasladado a Valparaiso en el mismo carácter de jefe de Maestranza.

En Mayo de 1904 fué designado para formar parte de la comision que debia informar sobre el dique de Talcahuano, i en Abril del 96 fué nombrado para formar parte de la comision que debia recibirse del Ferrocarril de Coquimbo.

Como Jefe de Maestranza de la 1.^a Seccion permaneció hasta Marzo de 1899 en que se le exijió la renuncia de su puesto. Pasó a ocuparse en el manejo de trenes lastreiros i explotacion de canteras hasta el mes de Noviembre de 1901 en que fué llamado al servicio nombrándosele Inspector Jeneral del Equipo Rodante en movimiento; en Noviembre de 1902 fué nombrado Jefe de la Maestranza de Santiago donde permaneció hasta Diciembre de 1905 en que se le nombró Inspector Jeneral de Maestranzas, puesto que desempeñó hasta Junio de 1908 en que pasó a ocupar el puesto de Jefe del Servicio de Locomotoras i Equipo que desempeña actualmente.

Hasta el dia 8 del presente mes de Junio ha servido a la Nacion 44 años, 3 meses; de estos, 40 años a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

I todavia, para bien de la Empresa i del pais, se conserva fuerte i apto para el trabajo diario constante.

Talvez no haya otro en la Empresa que reuna mejores condiciones que don Cirilo Didier para servir de ejemplo i de enseñanza a ese ejército de obreros de las Maestranzas. Laborioso, constante, nunca se ha desanimado ni aun en horas difíciles i amargas; sus miras, su única idea, su todo, es el trabajo.





DOWNIE SANTIAGO

Trabajaba en la Fábrica de Locomotoras de la casa Howthome Brothers” en la ciudad de Leith, Escocia, cuando se pidieron diez locomotoras para el ferrocarril de Valparaiso a Santiago. Trabajó en esas locomotoras el señor Downie sin imaginarse que bien pronto iba a seguirlas en su viaje a través del océano hasta estas costas tan lejanas i desconocidas para él.

En el año de 1858 se pidió a la casa “Anthony Gibbs i C.^a. enviara ocho mecánicos contratados para la Maestranza de Valparaiso; el señor Downie, que ya se distinguía en aquella Fábrica por su seriedad i contraccion al trabajo apesar de su juventud, contaría entónces 18 a 20 años de edad, fué elejido por su jefe para ocupar uno de los puestos.

En Octubre de esemismo año se embarcó en un buque de vela, llegando a Chile en el mes de Enero de 1859 e inmediatamente ocupó su puesto en la Maestranza de Valparaiso. Su sueldo mensual fué de £ 16.

Al cumplir los tres años de contrata, sus jefes le dieron opcion a renovarla; no trepidó el señor Downie i renovó su contrata por otros tres años, cuyo documento, firmado por el Superintendente en aquella fecha, don Anjel Prieto i Cruz, conserva el señor Downie como un recuer-

do de aquellos años de su juventud. A la conclusion de este contrato, firmó otro por igual tiempo.

Cuando en 1866 la escuadra española bloqueaba el puerto de Valparaiso, le cupo al señor Downie trabajar preparando los cañones de los fuertes con la premura i afan que las circunstancias requerian.

«Durante seis noches, dice el señor Downie, no tuvimos mas sueño, yo i mis compañeros, que el que podíamos tomar en los intervalos del trabajo, acostados sobre los sacos de arena colocados para proteger la maquinaria de la Maestranza, i cuando llegó el momento de abandonar a Valparaiso, al dirijirnos en una máquina que nos esperaba para llevarnos a Limache, vi caer la primera granada lanzada a los Almacenes Fiscales». Era el día en que la escuadra española bombardeó el puerto indefenso de Valparaiso agobiada bajo el peso enorme de responsabilidad por la pérdida de la «Covadonga» en las históricas aguas de Papudo.

Don Santiago Downie prestó sus servicios en la Maestranza de Valparaiso hasta el año de 1878 en que fué trasladado a Concepcion en el carácter de Mayordomo Jeneral de Talleres i Maestranza, siendo su jefe inmediato don Juan E. Martin i Superintendente de aquella Seccion de la línea don Eduardo Cuevas.

Por enfermedad del señor Martin, tuvo el señor Downie en varias ocasiones que ocupar su puesto, i al retirarse aquel del servicio de los Ferrocarriles, lo reemplazó por varios meses hasta la llegada del sucesor, don Federico Stuen.

Durante la guerra con el Perú se le presentaron muchas oportunidades en que sirvió a su pais adoptivo con verdadero entusiasmo, desplegando siempre sus mejores enerjías.

En 1884 se le nombró Injeniero de Traccion i Maestranza de la 2.^a Seccion, siendo Director de Traccion i Maestranza don Diego Hall.

En 1887 fué nombrado Injeniero de Traccion i Maestranza de la 3.^a Seccion, trasladándose con este motivo a Concepcion, en cuyo puesto permaneció hasta 1907 en que reorganizó la Administracion de los Ferrocarriles bajo la direccion del señor Huet, época en que se le nombró Inspector de Maestranza.

Poco tiempo desempeñó este último puesto.

Contaba mas de setenta años de edad, llevaba medio siglo de buenos servicios prestados a la Empresa; siempre cumplidor, siempre entusiasta por el trabajo; era necesario premiar de alguna manera toda una vida consagrada exclusivamente al fiel cumplimiento del deber, i la Direccion Jeneral acordó relevarlo del trabajo activo premiándolo con la jubilacion.

Hoi dia el señor Downie, rodeado del cariño de los suyos, del aprecio de sus compañeros de trabajo, con la satisfaccion del deber cumplido i de haber merecido en todo tiempo la confianza i el aprecio de sus superiores, descansa tranquilo en su digno i respetado hogar.

Noble i levantado ejemplo es toda la vida de trabajo del señor Downie para los operarios que empiezan i para los que estan aun con las herramientas en la mano.

El cumplió como bueno; prestó todas sus enerjías al trabajo fecundo i bienhechor; sin faltar jamas a la tarea diaria, de ahí que fué ascendiendo, debido a sus propios esfuerzos, peldaño por peldaño, hasta llegar al puesto mas alto en su carrera profesional.





ECKART JORJE

Cajero de la 4.^a. Administracion.

Nació el 2 de Enero de 1879; cursó humanidades en el Instituto Nacional e ingresó a la Empresa el 1.^o de Enero de 1897 en calidad de auxiliar de la secretaría de la 2.^a, Inspeccion de Trasportes, siendo Inspector don Horacio Oportot.

En esa oficina permaneció hasta Diciembre de 1908, habiendo logrado ascender, escalon por escalon, todos los puestos de la secretaría llegando hasta el cargo de secretario que desempeñó cerca de tres años.

En el mes de Enero de 1909 fué promovido al empleo de Cajero de la 4.^a, Administracion, con residencia en Valdivia, destino que actualmente desempeña.

De conducta irrepochable, de una intelijencia sobresaliente i fiel cumplidor de sus deberes, el señor Eckart ha merecido los ascensos, i por sus aptitudes nada comunes está llamado a ocupar situaciones espectables.

El señor Eckart es de un espíritu elevado i culto; su gran amor a las letras lo distingue mui especialmente entre el inmenso número que es refractario a esos gustos delicados del alma por todo lo que ennoblece, conmueve i admira, por todo eso que no es material i sólo agrada a los que poseen en alto grado el sentimiento de lo bello.





ESCOBAR MANUEL JESUS

(Mr. Escobinson) (1).

Fué el primer maquinista chileno. Empezó en 1857 como empleado en la Estacion de San Bernardo entre los que hacian jirar la tornamesa de las locomotoras.

En Febrero de 1858 fué nombrado fogonero i el 1.º, de Febrero de 1864 lo fué de maquinista.

A fines del año de 1865, habia ya en la Empresa cuatro maquinistas chilenos: Escobar, José M. Guzman, Martin Roa i José Guerra.

El 1.º de Noviembre de 1881 ascendió a maquinista de 1.ª clase de trenes de pasajeros, designándosele el tren espreso a Talcahuano que principió a correr por primera vez desde el 5 del mismo mes.

Este servicio lo hizo en la máquina "Santiago" N.º. 3 de la cual Escobar fué siempre su maquinista tomándole cariño como a algo de su propio ser.

Cuando fué fogonero habia sufrido una caida, yendo el tren con toda velocidad, que, si salvó con la vida por una gran casualidad, le dió oríjen mas tarde a una

(1) Por el año de 1866 tenia Escobar, siendo maquinista, un sueldo de 60 pesos mensuales mientras que casi todos los demas, que eran ingleses i norte americanos, 125 pesos; exasperado por esta desigualdad, no quiso apellidarse Escobar sino Mr. Escobinson, i cuenta que esta estratagemá le valió un aumento de quince pesos mensuales,

enfermedad en las piernas que lo imposibilitaba para continuar como maquinista.

En los primeros días de Noviembre de 1884 consiguió que lo nombraran Caminero de la 3.^a division con residencia en Chimbarongo, i recibió la órden de que se trasladara el día 15 de ese mismo mes.

«El día 12 (dice Escobar en unas «Memorias» que escribió en 1899) (1) fuí a la Casa Redonda a guardar silenciosamente mi antigua compañera, la máquina «Santiago» i al retirarme, emocionado, dí mi último adios a mi vida verdaderamente activa, la que dejaba en fuerza de una enfermedad que lentamente me inutilizaba.

En seguida me despedí de cada uno de mis compañeros de trabajo, olvidando en ese instante solemne rivalidades, ofensas i rencores.

«La nueva ocupacion la encontré al principio suave i llevadera, pero luego la inclemencia de algunos parajes por el excesivo calor, vientos i lluvias, me hicieron tomarle el peso a este nuevo trabajo.

«I tambien hai sus peligros, como cuando se va en carro de mano i se siente o se divisa que se aproxima un tren; en tal caso no hai mas que correr a hacer las señales de peligro i sacar con precipitacion el carro para evitar el accidente».

«En el puesto de caminero, muchas veces, cuando uno se entrega al sueño para restaurar las fuerzas, se despierta sobresaltado, con los golpes que da precipitadamente el sereno de la estacion: ¿Qué hai? se le pregunta.— Señor, en el kilómetro tal se desrieló el tren.

«Con la rapidez del relámpago hai que levantarse, desafiando el frio, la lluvia i la tempestad i en seguida reunir jente i elementos para auxiliar el tren descarrilado, recojer las víctimas del siniestro, si las hai, i despues

(1) «Memorias de Manuel J. Escobar. Imprenta de los Ferrocarriles del Estado 1899.» Un folleto de 33 pájinas.

«echar raíces en aquel sitio hasta dejar la línea espedita».

«Si hai una lluvia prolongada, se duplican los trabajos i los temores: los esteros i los rios se convierten para nosotros en enemigos implacables que nos amenazan por distintos puntos a la vez. Sin embargo, a pesar de mis enfermedades, tuve tambien la suerte de ascender desde caminero de 3.^a clase, sucesivamente, a caminero de 1.^a clase en 1892.

«El día 15 de Setiembre de 1895 fuí llevado a Santiago de Jefe de la herreria del departamento de ingenieros».

«La enfermedad de mis piernas me fué inutilizando poco a poco hasta no permitirme desempeñar el puesto de Caminero».

«Hace dos años (continúan las memorias citadas) en el mes de Noviembre de 1896, dirijiéndome un día para la herreria, me encontré con cuatro máquinas que venian del sur para componerse, entre ellas descubrí a mi máquina «Santiago», que ahora tiene el nombre de «Pelequen» N.º 62, pero, aunque se disfrazaba bajo otro nombre, inmediatamente la reconocí; le faltaban muchas piezas i revelaba vejez i abandono. En el acto comparé su estado con el mío; cuando fuimos jóvenes, la suerte nos sonreia, hoy, que estamos viejos, se nos desprecia por inútiles».

«Pero no pasó mucho tiempo sin volverla a ver arreglada i gallardamente pintada i entónces me dije yo: ¡cuánto me equivocaba al comparar mi suerte con la suya! Ella está rejuvenecida i yo siempre el mismo, sin esperanzas de mejorar de fortuna i, por el contrario, cada día mas viejo i mas enfermo!»

«Resumiendo esta fatigosa narracion, tenemos que en el presente año de 1908 he cumplido cuarenta i un años de servicios no interrumpidos.»

«He visto al correr de mis años desarrollarse paso a paso la Empresa de los Ferrocarriles desde su cuna, por

decirlo así, hoi que forma un vasto elemento de progreso para el país.»

«Cábeme a mí la honra de haber sido en esta Empresa i en toda la República el primer maquinista chileno.»

«El 5 de Mayo de 1899 dejó de existir repentinamente, el Caminero Mayor don Ambrosio Melo, i con fecha 9 del mismo mes, encontrándome un poco mejor de mi enfermedad, vine nuevamente en solicitar del señor Ingeniero en Jefe mi antigua ocupacion de Caminero Mayor de la 1.^a Division, lo que me fué concedido de mui buena voluntad.»

En Agosto de 1904 pasó a ser Jefe de la herrería i carpintería del departamento de ingenieros, 2.^a Seccion; en Abril de 1907 fué ascendido a Auxiliar de la Vía con el carácter de inspector de la herrería i carpintería, i en el presente año de 1909 está, como jubilado, a disposicion del Administrador de la 2.^a Seccion con un sueldo de trescientos pesos mensuales.





FERNANDEZ P. ALFREDO

Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles como aspirante en la Direccion de Contabilidad el 2 de Agosto de 1898; el 3 de Marzo de 1899 fué nombrado supernumerario de la misma oficina; el 16 de Octubre del mismo año, oficial 10.º interino; en Octubre de 1900 oficial de Contaduría; en Noviembre del mismo año Subinspector de Contabilidad; en 1.º de Enero de 1906 Inspector de la Direccion Jeneral i en 1908 Jefe interino del Servicio del Personal de donde ha pasado últimamente a desempeñar el cargo en propiedad de Secretario de la Direccion Jeneral.

En poco mas de 11 años de servicios en la Empresa, el señor Fernández ha llegado a ocupar un puesto bastante elevado debido a sus condiciones especiales de carácter i competencia. Apesar de los puestos que ha desempeñado en los cuales es mui fácil conquistarse odiosidades, el señor Fernández no tiene un solo enemigo en el numeroso personal de la Empresa; ha cumplido estrictamente con su deber i sin dejar el dejo amargo de odios o malquerencia, porque ha sabido hermanar la recta justicia con las bondades de su alma.





FERNANDEZ V. LUPERCIO

Aun no contaba 20 años de edad cuando ingresó al servicio de los Ferrocarriles en la Contaduría de la 2.^a Sección, el 1.^o de Febrero de 1886.

Era reglamentario por costumbre inveterada que en esa oficina ocupara el último puesto el que venía de afuera; Fernández no fué una escepcion a esta práctica; ocupó el puesto mas inferior.

Pero mui luego empezó a caracterizarse por el afán i empeño en llenar cumplidamente las tareas que le eran propias i en aprender a efectuar trabajos mas difíciles solicitándolos cuando llegaba la oportunidad, por licencias u otra causa del empleado correspondiente.

Bien pronto fué conquistando ascensos unos tras otros. Tenia aptitudes, era un buen empleado i se le hacia justicia. Se fué abriendo camino con sus propios esfuerzos, sin valerse de empeños estraños.

Sus aptitudes no pasaron desapercibidas para don Ramon Garcia que, siendo Director Jeneral, le encomendó la tarea delicada i laboriosa de la recopilacion de las tarifas de la Empresa que en aquella época estaban en vijencia; trabajo que Fernández llevó a feliz término.

Merecen mencionarse otros trabajos i proyectos de Fernández, como su «Proyecto de Seguro de vida para los empleados de la Empresa», i su actuacion activa i

eficaz como organizador del «Círculo Ferrocarriles de Chile» de reciente data i de cuya institucion fué designado Vice-Presidente.

Actualmente desempeña el puesto de Contador Centralizador.

FIGUEROA PEREZ MANUEL

Fueron sus padres don Manuel Figueroa Covarrubias i la señora Eloisa Pérez Pizarro. Inició sus servicios en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado el día 1.º de Abril de 1883 como ayudante de la Estacion de Gultro bajo las órdenes del jefe de Estacion don Manuel A. Carrasco; a fines de 1885 fué promovido al puesto de boletero en la Estacion de San Bernardo, a las órdenes de don Matías Peña; en 1887 fué trasladado a San Fernando de Guarda equipajes a las órdenes de don Pedro Mellado; en Agosto de 1888 solicitó lo ocuparan en los trenes i pasó a desempeñar el puesto de ayudante del tren de carga que servía don Misael Lagos; en Diciembre del mismo año lo ascendieron a ayudante del tren de pasajeros entre Santiago i Talca bajo las órdenes del conductor don Miguel Loyola; en 1890 fué ascendido al puesto de Conductor suplente que desempeñó hasta el mes de Abril de 1891 en que se le confió la jefatura de la Estacion de San Vicente; en 1899 se le trasladó en igual carácter a la Estacion de San Francisco donde permaneció hasta Abril de 1902, fecha en que el Director de Esplotacion, don Florencio Valdes Lecaros, le ofreció el puesto de Jefe nocturno de la Estacion Central de Santiago que desempeñó hasta Febrero de 1903, fecha en que se le ascendió a la jefatura de la Bodega Receptora de Baron. Por

motivos de salud, en Setiembre de ese año pasó a desempeñar el puesto de jefe de Estacion de Llai-Llai. El terremoto del 16 de Agosto de 1906 le destruyó la casa i todo el mobiliario, i por ésta i otras causas pidió i obtuvo que lo trasladaran a la jefatura de la Estacion de Ñuñoa en Febrero de 1907 donde sirve actualmente.

El señor Figueroa cuenta con mas de 26 años de mui buenos servicios a la Empresa, sin interrupcion de un solo día.

FUENTE JUAN DE LA

Entró a la Empresa de los Ferrocarriles el 1.º de Julio de 1858 como Cajero de la 1.ª Seccion con residencia en Valparaiso. Poco despues se hizo cargo de la Contabilidad, que hasta entónces habia sido llevada por su padre político don Cárlos Pérez, que la inició desde el primer momento en que se formó la Empresa particular para construir un ferrocarril entre Valparaiso i Santiago en 1852.

Puede decirse con toda verdad que don Juan de la Fuente fué el organizador de la Contabilidad de los Ferrocarriles que hasta hoi dia existe con mui insignificantes modificaciones. Cuando se le ha querido modificar a fondo en alguna de sus partes, el autor de tal intento ha tenido que fracasar necesariamente.

En 14 de Diciembre de 1868 se nombró por el Supremo Gobierno una comision para examinar el sistema de administracion del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso, compuesta de don Nicomedes C. Ossa, don Manuel Antonio Matta i del jefe de una casa comercial de Valparaiso, don David Thomas; esta comision, informando

al Gobierno en cumplimiento de su cometido, dice lo siguiente respecto a la Contabilidad en el acta de la segunda sesion celebrada en 27 de Enero de 1869: «La comision, en cumplimiento del acuerdo tomado en la sesion anterior, se trasladó a la oficina de la Superintendencia i despues de haber aprobado el acta correspondiente, procedió al exámen de los principales documentos de la contabilidad examinando los libros relativos a diferentes ramos i pidiendo i recibiendo esplicaciones del señor Superintendente i de los otros señores empleados. El resultado de esa inspeccion ha sido un juicio altamente favorable al método, claridad i exactitud con que se lleva ese importante ramo de la administracion».

Como Contador de la 1.^a Seccion i debido a que el Superintendente de aquella Seccion se veía obligado, como Diputado al Congreso, a ausentarse con frecuencia, don Juan de la Fuente prestaba en todo momento sus servicios, no sólo respecto a trabajos que incumbían a su propia oficina, sino tambien a los que eran del resorte esclusivo de la Superintendencia de aquella Seccion, por entónces, completamente independiente de las otras.

La marcha económica de aquella Seccion no podía estar en mejores manos. La utilidad líquida hasta 1883 inclusive fué de \$ 16. 503, 046. 91.

En este año de 1883, con motivo de la enfermedad i fallecimiento del Superintendente, don Anjel Prieto i Cruz, el señor de la Fuente desempeñó interinamente la Superintendencia.

En ese mismo año, con ocasion de que se estudiaba un proyecto de lei de Ferrocarriles por una comision de Diputados de lá cual formaban parte, entre otros, los señores don José Victorino Lastarria i don Jorje Huneeus, proyecto que fué lei de la República el 4 de Enero de 1884, el señor de la Fuente tenía amenudo que acudir a Santiago por llamado de aquella comision a ilustrar sus discusiones con las ideas que le sugería su larga prác-

tica en el servicio i la claridad de su intelijencia privilegiada.

Aprobada la lei de Ferrocarriles el 4 de Enero de 1884, como queda dicho, don Juan de la Fuente íué nombrado Director de Contabilidad de toda la Red ferroviaria con residencia en Santiago.

Las reformas que la nueva lei establecia no le tomaron de nuevo al señor de la Fuente i la contabilidad jeneral de la Empresa siguió su curso tan natural i fácilmente en sus espertas manos que no se vió jamas en ella tropiezo alguno. De esto eran garantia sus largos años de práctica, su competencia en el ramo jamas supeditada i su vasta intelijencia.

Apesar de la variedad de ideas que respecto a contabilidad pudieron traer los distintos Directores Jenerales que se sucedieron despues de promulgada la lei del 84, siempre prevalecieron las del señor de la Fuente a quien se le acataba i respetaba como eximio en la materia.

El turbion revolucionario de 1891 no lo derribó de su puesto; pero lo que no pudo éste, lo pudieron sus consecuencias. En el año 1892 se trató en el Consejo Directivo de la Empresa de proponer al Supremo Gobierno una persona para que sirviera el cargo de Director de Esplotacion, vacante por entónces; surjió con ello una dificultad: el señor de la Fuente, varios Directores interinos de departamento i un miembro del Consejo se opusieron a que se propusiera a cierta persona determinada; se dió cuenta de esto al Supremo Gobierno; vinieron nuevas complicaciones i, por fin, se pidió a la Honorable Comision Conservadora la separacion, entre otros, del señor de la Fuente. La Honorable Comision por mayoria de un voto acordó su separacion.

El que estas líneas escribe, con motivo de pedir al señor de la Fuente su hoja de servicios para hacer figurar su biografía en esta obra como uno de los empleados mas antiguos i meritorios de la Empresa, a fin de que

sirva de estímulo i ejemplo a los empleados de hoy i de mañana, que tal era el propósito que tenía en vista el autor para llevar a cabo esta obra, me contestó con la siguiente carta que a continuación se copia, pidiendo por ello al señor de la Fuente mil perdones por el gran pecado de infidencia. Perplejo, vacilante por más de un año ha estado el autor de estas líneas entre obedecer al pedido del antiguo, querido i respetado Jefe dejando en blanco la mejor página de este libro o acallar los escrúpulos en bien de los demás empleados que ven en el señor de la Fuente un modelo de integridad, de honradez, de justicia i de honorabilidad que han de imitar los empleados de hoy i de las generaciones futuras; i, teniendo en vista todo ésto, me he resuelto a contrariar por única vez la voluntad del apreciado i distinguido Jefe, decano actualmente de los empleados de la Empresa, i pidiendo otra vez me disculpe, paso a copiar la carta en referencia:

Santiago, Mayo 8 de 1909.

SEÑOR DON

SAMUEL NÚÑEZ OLAECHEA

Pte.

Mi estimado señor i amigo:

He recibido su atenta del 6 del actual, en la que me manifiesta su propósito de escribir una obra biográfica de los empleados más notables de la Empresa de los FF. CC. del Estado, i se sirve Ud. pedir mi cooperación, para que le remita todos los datos que yo pueda procurar-le para escribir mi propia biografía.

Agradezco mucho el honor que me hace al contarme entre los empleados más notables de la Empresa; pero debo declararle que yo no me he considerado jamás entre ellos, i si hai algo notable en mis servicios, es el largo tiempo que he tenido la suerte de poder desempeñarlos, i que a la fecha pasan de 47 años. Además,

la Honorable Comision Conservadora tuvo a bien declarar, el año 1892, que yo era un empleado imposible i perjudicial al servicio, i por mayoria de votos acordó mi separacion. Despues de este acuerdo, Ud. comprenderá que no es posible pretender figurar entre los empleados notables de la Empresa, a no ser que lo sea por haberseme separado de ella, en cuyo caso no sería yo el que diera a Ud. datos que necesariamente tendrian que serme desfavorables para poder confirmar el acuerdo de la citada Honorable Comision. Prefiero, pues, concluir mi mision en este servicio en la mayor oscuridad posible, que nadie me conozca ni me alabe i, si fuere posible, que nadie me vitupere tampoco. Si algo bueno he hecho en el servicio, el tiempo, que es, segun el refran, el que confirma i aclara todas las verdades, responderá por mí, pero, miéntras tanto, deseo concluir mis dias en paz i mi memoria sea ignorada.

Tiene el gusto de saludarlo su afmo. servidor i amigo.

Firmado.—JUAN DE LA FUENTE.

Inmediatamente que el señor de la Fuente fué alejado de la Empresa, una Institucion Bancaria le abrió sus puertas i le fijó un sueldo igual o mayor al que tenia en los Ferrocarriles.

Sin embargo, poco mas de cuatro años pudo permanecer en esa situacion, la nostalgia debió apoderarse de su ánimo viéndose distante de sus colegas de mas de treinta años i del personal de su oficina que en su mayor parte él habia formado, ésto por una parte i por otra, las exigencias de que volviera a la Empresa, lo decidieron al fin a aceptar el modesto cargo que se le ofreció de Recopilador de títulos de propiedades de la Empresa, para el cual fué nombrado con fecha 16 de Julio de 1896 i en cuyo puesto permanece hasta el presente.





GABLER E. JERMAN

Ingeniero. Nació en Santiago en el año de 1846, donde residian sus padres, don Federico Gabler i doña Isabel Mucher, ámbos de nacionalidad alemana, pero educados en Estados Unidos de N. A.

Hizo sus estudios de humanidades en el famoso colejio ingles de Valparaiso dirijido por los señores Goldfinch i Bluhm, terminando sus cursos a los 14 años de edad (1860), despues de haber obtenido las notas mas sobresalientes.

Enviado por su padre luego despues (1861) a Alemania para ingresar a la Escuela Pilotécnica de Dresden i en seguida a la Universidad de Stuttgart donde inició sus estudios de ingeniería, consiguiendo las mas altas distinciones en cada semestre universitario i obteniendo el título de Ingeniero Civil el año 1868.

Viajó por Europa visitando diferentes universidades i trabajos de su profesion hasta el año 1869. En ese año contrajo matrimonio en Haman (Alemania) con doña Maria v. Coester, hija del señor Ministro de Corte retirado, don Julio v. Coester, que tenia ademas el título de baron von Coester.

Regresó a Chile a fines de 1869, i luego le fué encomendado el estudio de la línea férrea en el ramal de San

Fernando a la Palmilla (1870-1872) que hizo en compañía del señor Hillman.

En 1874 fué nombrado por el Supremo Gobierno, Ingeniero de una de las cuatro secciones en que se dividió por entónces la parte comprendida entre Curicó i Angol, haciendo especialmente los estudios de la última parte de la 2.^a de aquellas secciones.

En 1880, como Ingeniero jefe, hizo los estudios del Ferrocarril de Pelequen a Peumo.

En 1884 recibió el nombramiento de Ingeniero Jefe de la 4.^a Seccion de los Ferrocarriles del Estado con residencia en Concepcion.

En 1885, conservando el puesto anterior, se le designó en comision especial para que, como Ingeniero Jefe, supervijilara los trabajos del F. C. Lonjitudinal, seccion de Calera a Ovalle, contratada por la Compañía Bagnolles.

En 1886 hizo estudios i la construccion del Faro de la Isla de Santa María.

En 1887 se le comisionó para formar planos i presupuesto de un Ferrocarril entre Papudo i Petorca pasando por Ligua.

Desde 1884, como queda dicho, tuvo su puesto de Ingeniero Jefe de la 4.^a Seccion que renunció en 1888 por enfermedad que le duró hasta el día de su muerte, 13 de Diciembre de 1892.

Fué durante toda su vida un ejemplo de modestia i de trabajo; jamás perdió una hora hábil, siendo exigente consigo mismo aun en los puestos superiores. Muchas veces, en los grandes temporales, asistía personalmente a la defensa de los puentes i de la vía, i hubo ocasion en que volvió gravemente enfermo despues de varios días i noches pasados a toda intemperie en el desempeño de lo que él consideraba su obligacion.

Como padre no omitió sacrificio por educar e instruir a sus hijos, estimando que toda fortuna es inútil i aun per-

judicial si no se tiene la ilustracion necesaria para saber emplearla.

Mui instruido, no le bastaban los sólidos conocimientos profesionales sino que abarcaba otros horizontes, especialmente de filología, poseyendo correctamente 4 idiomas. Tambien el arte de la música fué objeto de esmerado cultivo de su parte, llegando a estimársele como un maestro, talento que aprovechó tomando parte en conciertos con fines caritativos.



GAJARDO V. RAMON A.

En Marzo de 1873, a la edad de 15 años, entró a la Empresa de los Ferrocarriles, como ayudante del telegrafista de la Estacion de San Fernando, don Eduardo Wiech.

A continuacion hizo los siguientes reemplazos: Guarda equipajes de la Estacion de San Fernando, Ayudante de Bodega de la misma Estacion, Guarda equipajes del tren de pasajeros del Ramal de Palmilla, Ayudante de la Estacion de Graneros, de la de San Francisco i de la de Buin.

En Setiembre de 1876 fué nombrado ayudante en propiedad del tren de carga núm. 1 i 6 a cargo del conductor don Antonio Mancilla, donde permaneció hasta 1881 en que pasó a ser ayudante del tren de pasajeros a Curicó a cargo del conductor don Griseldo Armijo. En el mismo año fué bodeguero del tren de carga núm. 1, 18 i 6 entre Santiago i Curicó con regreso a San Fernando i despues Guarda equipaje del tren de pasajeros entre Santiago i Curicó núm. 23 i 24 actual.

En 1882 fué nombrado Guarda equipajes del tren mixto nocturno entre Santiago i Talca a cargo del con-

ductor don Pedro N. Valenzuela. Dos meses despues fué ascendido a conductor del tren de carga núm. 13 i 16, entre Pelequen i Santiago i en seguida tomó a su cargo el tren especial de carga de Santiago a Palmilla, el cual se ocupaba únicamente de la recolección de las cosechas. Terminadas éstas, se hizo cargo del tren ordinario de carga núm. 1, 18 i 6 de Santiago a Curicó.

En 1884 se armó el primer tren de carga con carros con freno automático, por lo cual se le llamó «El Automático» i se ocupaba únicamente del acarreo de las cosechas. Este tren estuvo siempre a su cargo, i sucedió muchas veces que para terminar el acarreo de cosechas ántes de que llegara el invierno, trabajaba hasta 20 horas diarias por no tener ayudante. Durante ese tiempo de trabajo extraordinario, nunca tuvo pérdidas ni reclamos. Pasada la época de las cosechas, volvía nuevamente a su tren de carga entre Santiago i Curicó.

Viajando en este tren, el día 26 de Octubre de 1885, quiso ayudar a enganchar unos carros en la Estacion de San Francisco, porque el tiempo apremiaba, i sufrió la fractura del dedo índice de la mano izquierda tomado entre dos topes al enganchar. A causa de ésto, sufrió la amputacion de dicho dedo i tuvo que permanecer tres meses en el pensionado de San Vicente de Paul.

En 1886 lo comisionó la Inspeccion de la 2.^a Seccion para hacer un croquis de la línea, desde Santiago a Curicó, en el cual anotó los siguientes datos: distancia en kilómetros de una Estacion a otra; existencia de puentes, pasos a nivel, curvas, cierros, su estado de conservacion i su clase; nombre de los dueños de las propiedades vecinas a la línea. De este croquis tuvo que sacar seis copias que se enviaron a los distintos departamentos de la Empresa; servian para saber inmediatamente todo lo relacionado con los atropellos de animales i para colocar la cantidad de alambre que se necesitaba para el cierre de la línea.

En 1887 fué comisionado por el Inspector de la 2.^a Seccion, don Pablo Masenlli, para ir a implantar el BLOCK-SYSTEM para la marcha de los trenes entre los Andes i Renca, el que quedó implantado desde esa época, a escepcion del trayecto desde Llaillai hasta Montenegro.

En 1892 lo comisionó el Director de Esplotacion, don Ramon García, para hacer el proyecto de presupuesto i planta de empleados para unos trenes directos de carga entre Valparaiso i Victoria, que se pensaba crear. Fueron aprobados en la forma que los propuso i en Noviembre de 1893 corrieron por primera vez estos trenes, siendo nombrado el señor Gajardo conductor de uno de ellos, a cuyo servicio estuvo durante nueve años. En todo ese tiempo obtuvo siempre el premio semestral que se concedía a los conductores que no merecian ningun cargo de sus jefes en el desempeño de sus funciones.

El 1.^o de Junio de 1902 fué nombrado inspector de trenes i estaciones de 1.^a clase de la 1.^a Seccion. Permanció en este puesto hasta el 30 de Setiembre de 1907 en que fué nombrado 2.^o jefe de la Estacion de Santiago-Alameda

Miéntras fué inspector propuso las siguientes medidas que fueron aceptadas: creacion de la Estacion de San Ramon; prolongacion del desvío de la Cumbre i del llamado «Corte de las Chilcas»; reglamentacion de la velocidad de los trenes en el Tabon; arreglo del paso bajo nivel de la Estacion de Llaillai, para comodidad de los pasajeros; creacion de un tren especial de carga entre Santiago i Calera para atender al acarreo de los productos de esa zona especialmente de la cal; cambiar el servicio del tren de carga núm. 29 i 30, dejándolo únicamente para el acarreo de equipajes, leche i caballos, i otras medidas de menor importancia.

Entre las comisiones que desempeñó durante ese mismo tiempo, las mas importantes fueron: comprobar dos o tres veces en el año la existencia de fardos de pasto

en la Provincia de Aconcagua, para poder hacer equitativamente la distribucion del equipo, i la inspeccion de la línea inmediatamente despues del terremoto de Agosto de 1906. En esos días fué comisionado por el Director Jeneral para vijilar los trabajos que se efectuaban en el Túnel de las Palomas i el trasbordo de pasajeros i carga por dicho túnel. En ese punto se estableció durante ocho días hasta que quedó restablecido el tráfico, no teniendo comodidades de ninguna especie para comer ni dormir.

El 1.º de Octubre de 1907 se hizo cargo del puesto de 2.º jefe de la Estacion de Alameda i desde esa fecha ha desempeñado las siguientes comisiones: el 25 de Enero de 1908 le encomendó el Director Jeneral el estudio de los itinerarios de los trenes de la 3.ª Seccion i todo lo relacionado con la movilizacion de la carga, i tuvo que trasladarse a aquella Seccion para llenar su cometido. El informe que pasó despues de su regreso fué del agrado del Director i mereció felicitaciones de los jefes. El 11 de Abril del mismo año fué comisionado por el Director Jeneral para estudiar en la 3.ª i 4.ª Seccion la forma mas rápida en que podía hacerse el transporte de animales por carro completo, como asimismo de los cereales. Despues fué comisionado por el Administrador de la 2.ª Seccion para formar un itinerario jeneral para los trenes de la Seccion, los que fueron aprobados, pero no alcanzaron a ponerse en vijencia por falta de máquinas, desvíos i otros elementos. Ultimamente se le ha encomendado la reforma de los itinerarios de los ramales de Melipilla, Constitucion i San Clemente, los que estan actualmente en vijencia.

En Mayo del presente año de 1909 se le entregó la inspeccion del Ramal de Melipilla, cuyas Estaciones estaban repletas de carga; sin apelar a ningun tren especial hizo acarrear en 20 días mas de 80,000 bultos de cereales, cal i fardos pasto, hasta dejarlas al día.

Ademas de la vijilancia de ese Ramal, tanto la Administracion como la Inspeccion de Transporte, le han confiado diversas comisiones e instruccion de sumarios en las diferentes zonas de la Seccion.

Tales son los servicios, reseñados a vuela pluma, prestados a la Empresa por este empleado, tan modesto como cumplidor, tan activo como delicado en su conducta intachable.

La «Sociedad Proteccion Mútua de los Empleados de los Ferrocarriles del Estado», que para elejir su Directorio selecciona el personal entre sus miembros, que lo son casi todos los empleados de los Ferrocarriles, ha designado por gran mayoría para uno de sus Directores por varios períodos al señor Gajardo, lo que habla mui alto a favor de este meritorio empleado.





GALLO I GOYENCHEA ANJEL CUSTODIO

Político, orador, publicista e industrial. Nació en Copiapó el 4 de Marzo de 1828. Fueron sus padres don Miguel Gallo i Vergara i la señora Candelaria Goyenechea i Sierra. Se educó en el Instituto Nacional.

En 1852, mediante su cooperacion, pudo formarse una Compañía para la construccion del Ferrocarril de Santiago a Valparaiso, tomando 600 acciones por valor de 600 mil pesos en representacion de su señora madre doña Candelaria Goyenechea; i en la primera reunion de accionistas, el 5 de Abril de ese año, fué elejido Director secretario.

A fines de ese año partió a Inglaterra en viaje de estudio i como apoderado i representante, graciosamente, de la empresa del Ferrocarril, a fin de que comprara rieles, locomotoras, carros i útiles que se necesitaban para la obra. Por encargo del Directorio de esta empresa contrató en Inglaterra al hábil i distinguido ingeniero don Guillermo Lloyd.

A su regreso al pais, tomó una parte activa en el movimiento de opinion que se operó en 1858 en contra del gobierno de don Manuel Montt. Diputado al Congreso por el departamento de Valparaiso, combatió en la Cámara la política de esta administracion, i con el objeto

de obtener el apoyo del país, hizo una campaña ardiente i franca en el periódico «La Asamblea Constituyente» en union de don Benjamin Vicuña Mackenna, don Isidoro Errázuriz, don Manuel Antonio i don Guillermo Matta, don Domingo i don Justo Arteaga Alemparte.

Habiéndose convocado al pueblo a proclamar una Asamblea constituyente, en comicio público, el 12 de Diciembre de 1858, fué reducido a prision en el Club de la Union, del cual era Director, con mas de un centenar de ciudadanos distinguidos i de la mas alta aristocracia social i del talento. Condenado a destierro por la Corte Suprema, fué deportado a Liverpool, el 23 de Febrero de 1859, en la barca británica «Luisa Braguinton», cuyo capitan era el marino ingles Guillermo Lesley, juntamente con sus compañeros de redaccion de «La Asamblea Constituyente».

Debido a la lei de amnistía de 1863 dictada por el gobierno de don José Joaquin Pérez, regresó del ostracismo i formó parte de la Redaccion del diario radical «La Voz de Chile», en 1864.

Fué diputado al Congreso en varias lejislaturas.

En 1873 colaboró con un estudio titulado «La filosofía de don Andres Bello», en el libro con que la Academia de Bellas Letras de Santiago cooperó a la ereccion de la estatua del sabio de Caracas.

En 1877 fué proclamado candidato para Senador por la Provincia de Atacama.

En 1881 trabajó con todo esfuerzo en favor de la candidatura presidencial del jeneral Baquedano como uno de los directores del movimiento popular que se efectuó en éste sentido. En esta campaña dejó bien sentada su gloria i celebridad de tribuno en las asambleas de Santiago i Valparaiso. En un comicio popular de Valparaiso pronunció un notabilísimo discurso definiendo la verdadera filiacion del pueblo independiente, del pueblo que lucha por las libertades i los derechos, que levanta i hace progresar las industrias, que protege el esplendor de la cul-

tura social, que va a las batallas i se sacrifica por la patria, separándolo de aquellos que solo obedecen al impulso de su egoismo, de su indiferencia o de su cobardía. Esta elocuente improvisacion fué taquigrafiada para el diario «La Nacion» de Valparaiso i se asegura que es uno de los discursos populares mas brillantes i elocuentes que se han pronunciado en Chile.

Durante varios años fué comandante de uno de los batallones cívicos de Santiago.

Retirado despues a la vida privada, se dedicó a la agricultura hasta sus últimos días. Falleció repentinamente en Santiago en 1889.



GANÁ EMILIO

Ingeniero. En el estudio del trazado de la línea de San Rosendo a Angol i ramal de Los Angeles, cuyo Ingeniero Jefe fué el señor Joaquin N. Pinto, el señor Gana fué ingeniero asistente.

Despues de este trabajo, se ocupó en la construccion de la línea de Curicó a Linares.



GARCIA R. RAMON

Servidor público. Fué Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado. Nació en San Felipe el 22 de Noviembre de 1849. Fueron sus padres don Ramon Garcia i Rodriguez i la señora Cármen Rodriguez. Hizo los estudios de humanidades en el Instituto Nacional i cursó leyes en la Universidad.

En su juventud se dedicó a la Contabilidad mercantil i fué tenedor de libros, cajero i contador del Banco de Chile. En 1882 fué nombrado Gobernador del departamento de Lontué, pasando en seguida a la Gobernacion de Quillota. Fué Intendente de Arauco i de la Provincia del Ñuble. Era Tesorero Fiscal en 1891. Por decreto Supremo de 1.º de Mayo de 1892 fué nombrado Director de Esplotacion de los Ferrocarriles del Estado.

Recien se hizo cargo de ese puesto presentó al Consejo Directivo un proyecto de Caja de Ahorros de los empleados de los Ferrocarriles, el que fué despachado favorablemente por el Consejo en 29 de Noviembre de ese mismo año.

Por decreto de 5 de Setiembre de 1894 fué nombrado Director Jeneral, i en la Memoria que pasó al Ministerio correspondiente a ese año, dice: «Pende del Honorable Senado un proyecto de Caja de Ahorros de los empleados de los Ferrocarriles que fué despachado por el Consejo Directivo el año 1892, i que consulta algunas franquicias i regalías para el cuerpo de empleados, el que tiene mas trabajo efectivo i mas responsabilidad que todos los empleados públicos con derecho a jubilacion. Sería un acto de estricta justicia el que el señor Ministro del Ramo obtuviera cuanto ántes el despacho de este proyecto».

Falleció el 21 de Octubre de 1899.

Murió en la pobreza, lo que prueba su honradez acrisolada.





GONZALEZ DE QUIJANO I ROMERO

Nació en Kingston (isla de Jamaica) el 7 de Junio de 1850.

Se ocupó en la Empresa el 1.º de Abril de 1895 como Mayordomo de trabajos dependientes de la Oficina de Ingenieros de la 2.^a Seccion en Santiago, pasando luego a desempeñar el puesto de oficial 2.º de dicha oficina; en Octubre 31 de 1896 fué nombrado oficial 1.º del Almacén Jeneral en Valparaiso, A consecuencia del terremoto acaecido en aquella ciudad el 16 de Agosto de 1906 que le mató sus tres hijos e hizo perder la razon a su esposa, e hiriéndolo a él gravemente, solicitó lo trasladaran a Santiago a otra ocupacion i con fecha 4 de Julio de 1907 se le nombró oficial 1.º del Servicio de Materiales, encargado del Muestrario.

Su práctica mercantil de cuarenta i tres años en Europa i América lo hacen un especialista i mui práctico en el ramo en el Servicio de Materiales, por su mayor conocimiento en la adquisicion de la gran variedad de materiales consumidos en el uso de la Empresa, pudiendo dar oportunamente opinion ilustrada i concienzuda en el ramo que desempeña. A su competencia en su especialidad hai que agregar sus cualidades de carácter bondadoso, seriedad i mas que todo, su rectitud i honradez a toda prueba.





GREECK JUAN NICASIO

Mui jóven aun, casi niño, ocupó el puesto de ayudante del Cajero de la 1.^a Seccion en Valparaiso, el 1.^o de Febrero de 1859. Miétras aquella Seccion fué autónoma bajo la direccion de un Superintendente, desempeñó varios cargos, entre otros, de Guarda Almacen i Tenedor de libros.

Cuando por lei de 4 de Enero de 1884, pasó aquella línea, que se llamaba del Ferrocarril del Norte, a ser la 1.^a Seccion de la Red Central, i se creó la Direccion de Contabilidad, su jefe, el señor Juan de la Fuente, lo trajo a Santiago como Tenedor de los libros jenerales de la Empresa. Permaneció en este puesto hasta Enero de 1897 en que fué nombrado Contador de la primera Seccion. Desempeñando este cargo falleció en Valparaiso en 1901.

Fué el señor Greeck uno de esos empleados antiguos que comparten por igual su vida entre el hogar i la oficina de trabajo diario, dando muchas veces mas a ésta que a aquel. En su larga existencia de empleado no faltó un solo día a sus obligaciones i no pidió jamás permiso. Como Tenedor de libros jenerales de la Empresa que desempeñó durante muchos años, nunca solicitó ayudantes i hasta en su ancianidad llevaba personalmente sus libros, i a principio de cada mes se le veía trabajar hasta

altas horas de la noche a fin de presentar los balances del mes anterior con oportunidad.

No obstante la ardua labor de todo momento i de sus largos años de vida, las cualidades de su carácter, reflejo fiel de un alma toda bondad i caballerosa, hacían su trato jovial, alegre i empapado en la dulzura de su alma. El señor Greeck fué escepcionalmente querido de todos sus compañeros i subalternos.



GUZMAN ALBERTO



Nació en Santiago el 12 de Febrero de 1871. Estudió en el Liceo de Valparaiso hasta recibirse de bachiller en la Facultad de Filosofía i Humanidades, i poco despues fué nombrado profesor de dicho establecimiento, siendo rector don Eduardo de la Barra.

Ha colaborado en muchos diarios i revistas, i mui especialmente en «El Americano» que fundó en Santiago en 1895 el distinguido cubano don Nicolas Tanco para sostener la propaganda popular en favor de la emancipacion de Cuba de España; en la nutrida colaboracion a este periódico publicó el señor Guzman un himno patriótico que fué mui aplaudido por los lectores entendidos e intelijentes, de los cuales muchos lo aprendieron de memoria i lo hacian recitar en festividades patrióticas.

Ha escrito los siguientes libros didácticos que han tenido gran aceptacion: Gramática Castellana, Lexicología Castellana i un tratado sobre Acentuacion Ortográfica.

Actualmente es Rejente de la Imprenta de los Ferrocarriles, desde Setiembre del año 1900.





GUZMAN DE LOS RIOS FRANCISCO

El primer puesto que ocupó en la Empresa este buen empleado fué de Auxiliar de la Contaduría de la 1.^a Seccion el 1.^o de Febrero de 1879; en 1883 ocupó el de oficial 6.^o de la misma oficina; en 1884, con motivo de la reorganizacion de los Ferrocarriles i nombrado Director de la Contabilidad el Contador de la 1.^a Seccion, don Juan de la Fuente, trajo a su lado de oficial 3.^o de la Contaduría de la 2.^a Seccion al señor Guzman de los Rios, que habia formado en la Contaduría de Valparaiso i era conecedor de sus aptitudes i competencia.

Este empleado, uno de los mas competentes en el ramo de Contabilidad que ha tenido la Empresa, fué ascendiendo bien pronto hasta ocupar el puesto de Contador Visitador en el mes de Enero de 1889 que desempeñó con brillo, ascendiendo en Agosto de 1894 a Administrador del Ferrocarril de Huasco. Despues de tres años en aquel Ferrocarril i aquejado de grave dolencia, se le nombró Vocal de la Junta de Reclamos en Julio de 1897. Sólo año i medio pudo desempeñar este puesto, falleciendo a fines de 1899. Dejó un recuerdo mui querido entre sus compañeros por su carácter afable i sus rasgos de chispeante ingenio.

Sus superiores le tenian gran estimacion i sabían distinguirle por su brillante intelijencia i su buen comportamiento.



HALL DIEGO

Director de Traccion i Maestranza. Falleció en Junio de 1891.

Fué contratado en 1860 por cinco años para jefe de la Maquinaria de la Maestranza de Santiago por la «Empresa del Ferrocarril del Sur». Terminada esta contrata, regresó a su pais, Inglaterra.

De 1865 a 1869 se hizo mui notable la ausencia de este ingeniero en el servicio de Traccion i Maestranza de aquella Empresa, de tal modo que obligó a su Directorio a llamarlo nuevamente, i a principios de 1870 se le volvió a contratar.

Desde esa fecha prestó sus importantes servicios sin interrupcion hasta su fallecimiento; primero como jefe de la Maquinaria i Equipo a una Empresa particular, despues como jefe de Maestranza de la Segunda Seccion, cuando aquélla pasó a ser propiedad del Estado, i, finalmente, en 1884, con la nueva lei de Administracion, como Director de Traccion i Maestranzas.

Fué el señor Hall un ingeniero de lo mas distinguido i competente que ha tenido la Empresa en el ramo de Traccion i Maestranza.

Aun existen, entre los empleados superiores de Maes-

tranza, algunos jefes que deben al señor Hall sus conocimientos técnicos en el ramo.

Dejó una bien sentada reputacion de honorabilidad i competencia, rectitud i amor al trabajo.



HILLMAN CARLOS F.

Ingeniero. En 1857 la Empresa del Ferrocarril del Sur contrató en Estados Unidos una planta de ingenieros entre los cuales uno de ellos fué don Carlos F. Hillman.

Con anterioridad a esta fecha había servido en los Ferrocarriles de Canadá, encontrándose empleado en el Ferrocarril «Great Western» cuando este camino se entregó al tráfico en 1853.

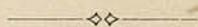
En 1870 fué nombrado ingeniero en Jefe del Ferrocarril del Sur, puesto que sirvió hasta principios del año de 1884. Durante ese período le tocó entre otros trabajos, estudiar i construir el ramal de San Fernando a Palmilla.

Por decreto de fecha 5 de Enero de 1884 fué aceptada su propuesta en compañía del señor S. H. Mayers para construir las líneas férreas de Angol a Traiguen, i de Renaico a Victoria, por la suma de tres millones ochocientos ochenta mil setecientos setenta i cuatro pesos dieciocho centavos i en un plazo de treinta meses.

Mayers e Hillman no alcanzaron a terminar estas líneas i por lei de 9 de Enero de 1888 se autorizó la liquidacion del contrato de construccion.

A fines de 1874 el señor Hillman dió a la publicidad un importante folleto en pró del equipo Norte-Americano comparándolo con el ingles, que tituló «Exámen de los informes sobre el sistema de equipo pasados por la Ad-

ministracion del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso al Consejo Directivo de dicha Empresa, que fueron presentados al Supremo Gobierno para que decidiera sobre la adopcion del sistema ingles, o del sistema americano».



HINOJOSA PEÑAILILLO MANUEL

Fueron sus padres don José Hinojosa i doña Carmela Peñailillo.

El 1.º de Diciembre de 1887 se empleó en la Inspeccion de la 2.ª Seccion como auxiliar de la oficina; el 1.º de Enero de 1889 ascendía a oficial 3.º de la misma oficina i el 1.º de Setiembre de 1891 pasaba a desempeñar el puesto de oficial 2.º; en Octubre de 1892 pasó a ser oficial 4.º de la Direccion de Contabilidad, donde permaneció hasta Marzo de 1893 en que fué nombrado auxiliar del Almacen de la 2.ª Seccion, de donde pasó a desempeñar en Julio del mismo año el de oficial 14 de la Contaduría, donde, por ascensos sucesivos, llegó a ocupar el de oficial 4.º en 1900 i en 1903 como oficial 4.º fué ayudante del Contador hasta Noviembre de 1905 en que fué nombrado Sub Inspector de Contabilidad; en Abril de 1907 pasó a desempeñar el cargo de Visitador de oficinas que ocupa actualmente.

Tal es la hoja de servicios de este meritorio empleado.

Por la seriedad i circunspeccion de su carácter, el señor Hinojosa es de aquellas personas que parece que no han tenido infancia ni juventud. Exactísimo cumplidor de sus deberes i de una conducta irreprochable se hace estimar de sus jefes, i apreciar de sus compañeros por las notables prendas de su carácter, i en su distinguido hogar es un hermano modelo.





HUET OMER

Ingeniero. Nació en Bruselas el 8 de Noviembre de 1852. Hizo sus estudios en la Escuela Especial de la Universidad de Sante desde 1871 a 1876. Obtuvo diploma de Ingeniero Honorario de Puentes i Calzadas en 1876.

Sirvió como adicto en la Seccion de Construccion de Ferrocarriles de la «Sociedad Baugue de Beljique a Bruxelles» para hacer el estudio de los trazados definitivos de líneas férreas i de los proyectos de obras de arte desde 1878 a 1879.

Ingeniero de los Ferrocarriles del Estado Belga en 1879.

Ingeniero Ayudante en servicio jeneral en el grupo de Brujes de 1879 a 1882.

Ingeniero Jefe de Seccion en Trilemont i despues en Spa de 1882 a 1886.

Ingeniero Ayudante del Jefe del servicio de la Vía i Trabajos en Lieja de 1886 a 1892.

Ingeniero-Ayudante de la Comision de Recepcion de material de la Vía en Bruselas de 1892 a 1897.

Ingeniero principal de la Comision de recepcion del material de la Vía en Bruselas en 1897.

*Algunos de los trabajos efectuados en la Administracion
de los Ferrocarriles del Estado Belga:*

Métodos de mejora de los puntos singulares de las vías corrientes, tales como las inflexiones de las curvas circulares, los trazados con radios sucesivos demasiado diferentes, etc.

La aplicacion de las nuevas fórmulas propuestas permitió especialmente hacer desaparecer 15 puntos peligrosos de la línea mui accidentada del Vesdre de Lieja a la frontera alemana, i aumentar la velocidad de los trenes de 40 a 70 kilómetros por hora en su paso por dichos puntos.

Estudio i ejecucion de la disposicion de los servicios en las grandes estaciones, concepcion i adaptacion de un sistema económico de encadenamiento para las señales i los escéntricos de una estacion secundaria, sin modificacion de las palancas de maniobra. Esta instalacion permitió suprimir el servicio de dos señaleros de cada estacion con la consiguiente economía en los gastos de explotacion.

Sustitucion de puentes móviles de fierro a puentes móviles de frendecion, reconstitucion o consolidacion de un gran número de obras de arte sobre líneas de doble i simple vía. Estos trabajos se ejecutaron sin interrumpir la circulacion sobre las vías férreas ni sobre las vías de comunicacion atravesadas.

Cooperacion al estudio de un gran proyecto que comprende la desviacion de los planos inclinados de Ans a Lieja, de la línea internacional de Bruselas a Colonia, i el trazado de los acordonamientos hácia las líneas de Lieja i Aludidons, el establecimiento de dos grandes puentes metálicos sobre el Meusa, la transformacion de seis viaductos carrileros i carreteros, etc.

Redaccion de numerosas instrucciones concernientes a

la explotación de los Ferrocarriles sobre líneas de simple i doble vías, sistema de señales i maniobras en las estaciones, puestos de seguridad de la vía ordinaria, de las vifurcaciones, de las estaciones, etc.

Publicacion de una obra sobre «Los medios de evitar los accidentes en los Ferrocarriles» de la cual han aparecido dos volúmenes.

Delegacion a la Esposicion de Electricidad de Paris en 1881.

Informe sobre los aparatos de seguridad en uso en la explotación de los Ferrocarriles.

Mision en la Esposicion Universal de Paris en 1889.

Informe sobre la organizacion de los trenes rápidos internacionales.

Mision en Africa en 1895

Informe sobre la situacion del Ferrocarril del Congo: construccion, explotación, contabilidad, etc.

El cumplimiento de la mision al Congo mereció los elogios i agradecimientos del Gobierno del Rei de Bélgica.

II

Servicios en Chile

Consultor Técnico del Ministerio de Industria i O. P. 1897 a 1907.

Director Jeneral de Obras Públicas interino 1900 i 1901.

Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado interino 1901 i 1902.

Director Jeneral de Obras Públicas interino 1902 i 1904.

Director Jeneral de los Ferrocarriles desde 1907 hasta mediados de 1909.

Como Consultor Técnico

De acuerdo con el programa convenido con el Gobierno ha presentado cerca de cien informes sobre diferentes materias, entre otras: Exámen Jeneral de la Red, Reglamentacion de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; Comision permanente para la adquisicion i recepcion de los útiles, materiales i aprovisionamientos, consumo de combustible para locomotoras i demas usos; Reparticion del material rodante; Coordinacion i simplificacion de las tarifas; Estructura Jeneral de la Red de los Ferrocarriles del Estado; Líneas por construir i explotar de los Ferrocarriles del Estado; Línea de Chillan a las Termas; Los Trasandinos; Línea Trasandina de Los Andes por Juncal, etc., etc.

Formó parte de diversas comisiones de estudio i exámen de servicios relativos al ramo como ser alcantarillados, puerto de Valparaiso, lonjitudinal, etc

Como Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado

Reorganizacion de los servicios de la Empresa, dotacion del equipo necesario, reglamentacion en la distribucion del equipo i conclusion i construccion de otro nuevo indispensable para la buena marcha de la Empresa, construccion de puentes, doble-vía, bodegas, corrales, cierro de estaciones; reformó las tarifas a fin de obtener mejor rendimiento del capital invertido, etc., i otras innumerables medidas hasta conseguir poner a los Ferrocarriles del Estado en situacion de servir al desenvolvimiento del pais.

Mui especialmente se ocupó en mejorar la condicion económica del personal tanto a contrata como a jornal estableciendo la carrera jerárquica en el servicio i el aumento bienal de los sueldos.

La obra de mas aliento que en Chile llevó a feliz tér-

mino el señor Huet fué la reorganizacion de los Ferrocarriles del Estado. Para ello contaba con las dotes necesarias de intelijencia, honradez, una actividad asombrosa i una constitucion de acero, i en el Supremo Gobierno con un poderoso cooperador que le suministró con prodigalidad los dineros necesarios.

Al retirarse del puesto de Director Jeneral a mediados de 1909 todos los empleados de la Empresa le ofrecieron una manifestacion de reconocimiento i aplauso en que le obsequiaron una medalla de oro con esta inscripcion:

«A su ex director don Omer Huet, 1907-1909. Los empleados de los Ferrocarriles del Estado».

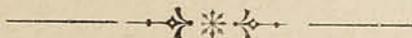
I el personal del Ferrocarril de circunvalacion, una tarjeta de plata con la siguiente inscripcion:

«Los empleados a contrata del Ferrocarril de circunvalacion de Santiago al señor Omer Huet».

Quince días despues de la suntuosa manifestacion indicada, que fué «un himno al mérito i la justicia» como la calificó elocuentemente el señor Salazar en su discurso al clausurarla, se le obsequió al señor Huet un Album con las firmas de todos los empleados de la Empresa, con esta dedicatoria:

«Los empleados de los Ferrocarriles del Estado a su ex Director don Omer Huet, como reconocimiento por su labor en la administracion de la Empresa i por haber creado en Chile la carrera ferroviaria estableciendo la jerarquía i reconociendo los derechos del personal.

30 de Agosto de 1909».





JARA JUAN NEPOMUCENO

Funcionario público. Fué Superintendente del Ferrocarril de Santiago a Quillota desde 1859 hasta 1863.

Nació en Santiago el 24 de Diciembre de 1818. Fueron sus padres don Buenaventura Jara i la señora Tadea Armaza. Comenzó sus estudios de humanidades en el Colejio de Santo Domingo i los terminó en el Instituto Nacional. Estudió leyes en la Universidad graduándose de abogado el 24 de Enero de 1847. |Se inició en la carrera de empleado público en 1840 de oficial auxiliar del Ministerio de Hacienda, sirviendo al pais durante 44 años hasta 1885 en que falleció.

Durante las administraciones de Búlnes, Montt, Pérez, Errázuriz i Pinto, respectivamente, desempeñó los delicados e importantes puestos de Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda (1849); Secretario del Consejo de Estado (1857); Superintendente del Ferrocarril de Santiago a Quillota (1859 a 1863); Ministro de la Corte Suprema en la sala de Hacienda en 1866 i Director de la Caja Hipotecaria en 1879.

Fué el organizador de la Contabilidad Jeneral para toda la República i fundador en la Casa de Moneda de la primera Caja de Ahorros establecida en Chile, para los empleados públicos i de una seccion para los particulares en el año 1858.

Fué autor de los primeros reglamentos de aduanas,

correos, oficinas de contabilidad, colonizacion, jiros postales, i demas ramos del servicio económico del Estado.

De 1855 a 1857 fué Diputado al Congreso Nacional por el departamento de Linares.

En 1872 fué elegido miembro de la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas, i leyó al incorporarse a dicha Facultad una memoria sobre economía política con el título de «Reforma de la Ordenanza de Aduanas», mereciendo que se publicara en los «Anales de la Universidad».

Como Superintendente del Ferrocarril de Santiago a Quillota, nombrado el 16 de Junio de 1859, cúpole el honor de firmar, en representacion del Supremo Gobierno, el 14 de Setiembre de 1861 la contrata con don Enrique Meiggs para la construccion de la línea entre Santiago i Quillota.

El Ilustrísimo Obispo de la Serena, don Ramon Anjel Jara, el primer orador sagrado de Chile, es hijo de don Juan Nepomuceno Jara.

Falleció este notable servidor público i filántropo el 11 de Agosto de 1885.





JOFRÉ EMILIO

Nació en Santiago en 1845 i falleció en Rengo el 14 de Mayo de 1897. Hizo con brillo todas las humanidades en el Instituto Nacional, siendo uno de los alumnos mas sobresalientes de su curso.

Aun cuando siguió la carrera de Injeniero, no alcanzó a terminar sus estudios por haber tenido que entrar desde mui jóven a luchar por la existencia. Iniciado en el trabajo desde edad temprana, fué profesor de matemáticas en la Escuela Normal de Preceptores, por mas de 15 años, ocupando ademas en el mismo establecimiento, los puestos de Sub-Director i de Director, este último interino. Como colegas en el profesorado en esa Escuela, tuvo a don José Ignacio Vergara, don Horacio Pinto Agüero, don Raimundo Silva Cruz i otros. Dedicado por completo a la instruccion donde se distinguió por su competencia, publicó en el año 1880 i 1881, dos textos de aritmética i tambien un pequeño manual de Pedagogía que mereció elojiosos conceptos del erudito miembro de la Facultad de Filosofía i Humanidades de la Universidad, don Baldomero Pizarro. Estos textos fueron aprobados i mandados adoptar por el Gobierno para algunos establecimientos de instruccion. Tuvo dotes de orador i mereció el honor de pronunciar un discurso, entre otros,

en el gran banquete que se dió en Santiago al Jeneral, don Manuel Baquedano, a su regreso, despues de la toma de Lima.

Aunque jóven aun, pero rendido por el trabajo del profesorado, obtuvo su jubilacion a mediados de 1883 i permaneció alejado de la vida activa cerca de un año, despues de cuyo tiempo, viendo que ésta no se conformaba a sus hábitos de trabajo, quiso volver de nuevo a él, i, aprovechando el llamado que le hizo don Euljio Altamirano que habia sido designado primer Director Jeneral de los Ferrocarriles, encargado de llevar a efecto su reorganizacion, segun la lei de 1884, ingresó en ese año a la Direccion Jeneral como Oficial primero, correspondiéndole, en mucha parte, cooperar a la realizacion de la reforma.

Sirvió sucesivamente despues, al lado de Pérez de Arce, Budge i Vivanco, ya como Oficial primero, ya como Prosecretario. Tanto Altamirano, como estos últimos reconocieron las especiales cualidades de intelijencia i preparacion de Jofré i, de acuerdo con estos antecedentes, el Supremo Gobierno, por decreto de 28 de Noviembre de 1900, aprobó el acuerdo del Consejo Directivo de los Ferrocarriles de 14 del mismo mes i año que le encomendó la recopilacion de todas las leyes i decretos relativos a ferrocarriles.

Conocida es la importancia de este trabajo que sirve de consulta en las diversas oficinas ferroviarias i tan completo que se puede decir, contiene la historia oficial de los ferrocarriles de Chile, pues se insertan en él disposiciones supremas desde el año 1838 para adelante i contiene muchos otros documentos referentes a los promotores de la idea de llevar a la práctica las líneas férreas en el pais.

Ocupó sucesivamente los puestos de Inspector interino de la 1.^a Seccion i Administrador del Ferrocarril de Huasco, cuando recien fué entregado a la Direccion Je-

neral para su explotación, i, por último, sirvió el empleo de miembro de la Junta de Reclamaciones, creada en 1894, cuya oficina organizó ideando e implantando una nueva tramitación de los reclamos que subsiste hasta hoy i que reemplazó a la que anteriormente se efectuaba en forma deficiente i tardía i hacía imposible perseguir i precisar la responsabilidad de los autores de las pérdidas o extravíos.

En todas sus actuaciones imprimió, en toda ocasión, el sello de su actividad i energía i, ya como funcionario o particular, sobresalió por su carácter franco, recto i justiciero.

Todas estas prendas de carácter fueron debidamente comprendidas por sus subalternos, quienes encontraron siempre en él un abnegado i jeneroso defensor, i tuvo numerosos amigos que supieron apreciar sus bellas cualidades i le distinguieron altamente.

JOFRÈ CAÑAS ADOLFO

Nació en 1870. Fueron sus padres don Manuel Jofré i la señora Dolores Cañas.

Inició sus servicios en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado como auxiliar en la Dirección Jeneral, el 16 de Enero de 1885; el 24 de Junio del mismo año pasó a desempeñar el puesto de oficial 3.º; el 7 de Julio de 1888 ascendió al puesto de oficial 2.º; el 1.º de Agosto de 1894 fué nombrado Pro-secretario; en Junio de 1902 fué ascendido a Inspector o Administrador del Ferrocarril de Huasco; en Junio de 1905 fué nombrado Administrador del Ferrocarril de Valdivia a Osorno; i en Abril de 1907 fué ascendido a Administrador de la 4.ª Sección de los Ferrocarriles del Estado.

Ha desempeñado las siguientes comisiones:

En Mayo i Junio de 1896 acompañó al Director Jeneral i Director de la Vía, en el carácter de secretario, a una visita de inspeccion a los Ferrocarriles de Copiapó, Chañaral, Huasco i Coquimbo; en Junio i Julio de los años 1898 i 1899 fué Inspector suplente del Ferrocarril de Huasco; en Setiembre de 1901 fué comisionado por el H. Consejo Directivo i el Supremo Gobierno para organizar i establecer un nuevo servicio de trenes en el Ferrocarril de Huasco; en Setiembre de 1906 fué comisionado para la recepcion i entrega a la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado de las líneas de Vilos a Choapa i de Tongoi a Trapiche.

Puede decirse que el señor Jofré se formó en la Empresa de los Ferrocarriles, pues apénas contaba 15 años cuando llegó a ocupar un puesto en la Secretaría de la Direccion Jeneral. De carácter serio i circunspecto, contraído al trabajo e intelijente, revelaba desde niño lo que habia de ser mas tarde. Esas excelentes cualidades, bien dirigidas como fueron por su tio i mentor don Emilio Jofré, fueron desarrollándose paralelas i siguieron por la buena senda. A la par de su desarrollo, fué progresando a paso seguro i firme en su carrera de empleado; llegado al puesto de Pro-secretario en la Direccion Jeneral, fué el alma de la Secretaría, i un cooperador de gran valia e indispensable en el manejo del variadísimo i complejo mecanismo de los millares de asuntos por tramitar que pasaban por aquella oficina.

Habiéndosele ascendido a Inspector o Administrador de un Ferrocarril cuyas funciones eran enteramente diversas a las en que se habia formado, pudo creerse por los que no lo conocian de cerca, que iba a un fracaso seguro; pero los hechos vinieron bien pronto a evidenciar que en el señor Jofré existía un espíritu que fácilmente adapta i asimila, que con su carácter benigno i suave, estimula al cumplimiento del deber, que con su proceder justiciero i probo inspira en sus subalternos plena con

fianza de que se les hará justicia; todo esto contribuyó a que el señor Jofré saliera airoso i bien puesto en el desempeño de la Administracion de la primera línea de ferrocarril que desempeñó.

Con la experiencia i práctica adquiridas, con sus relevantes dotes de carácter i bondad, con su espíritu inteligente i progresista, el señor Jofré es actualmente uno de los mejores servidores con que cuenta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.



LABRA SANCHEZ ANIBAL

Nació en Santiago en Junio de 1868. Fueron sus padres don Víctor Labra Silva i doña Delfina Sánchez Ureta.

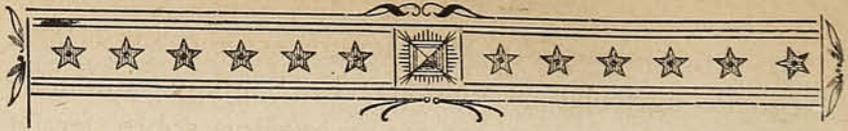
En Julio de 1888 ingresó al servicio de los Ferrocarriles del Estado como oficial 3.º de la Direccion Jeneral; en Marzo de 1891 fué promovido al empleo de Oficial encargado de los títulos i propiedades de la Empresa; en Julio de 1893 fué ascendido al empleo de Pro-secretario de la Direccion Jeneral; en Julio de 1894 fué nombrado miembro fundador de la Junta de Reclamos; en Julio de 1897 se le nombró Sub-inspector de transporte de la 2.ª Seccion; en Julio de 1905 fué ascendido a Inspector de transporte de la 3.ª Seccion; en Enero 4 de 1906 fué nombrado Inspector de transporte de la 2.ª Seccion; en 31 de Enero del mismo año Inspector Jeneral del Trafico; en Abril de 1907 Jefe del Tráfico Comercial (Reorganizacion del señor Huet); a mediados del mismo año, Jefe de Seccion agregado a la Direccion Jeneral.

Ademas de estos puestos de planta, ha desempeñado las siguientes comisiones:

Desde Junio hasta Noviembre de 1899, Inspector de transporte suplente de la 1.^a Seccion; en Setiembre de 1900, Secretario de la Comision de Injenieros encargada de informar al Gobierno sobre los trabajos de reparacion de la via i reconstruccion de puentes destruidos por los temporales de 1899; desde Julio hasta Setiembre de 1906, Director de Esplotacion interino; i en Junio de 1908, Secretario de la Comision nombrada para estudiar e informar al Gobierno sobre las tarifas diferenciales para los trasportes por los Ferrocárriles del Estado.

El señor Labra llegó a la Empresa trayendo un buen caudal de preparacion por su cultura, instruccion i dotes intelectuales. Debido a estos antecedentes, su carrera ha sido brillante. Son bien pocos los puestos subalternos que ha desempeñado. Siempre ha estado ocupando la jefatura de alguna de las reparticiones en que se divide el servicio de la Empresa; i en todas ellas su actuacion se ha distinguido por su laboriosidad intelijente i por su celo para hacer cumplir estrictamente las obligaciones que demanda un buen servicio.





LASTARRIA V. AURELIO

Ingeniero. Nació en Santiago el 22 de Noviembre de 1843. Fueron sus padres el eminente publicista don José Victorino Lastarria i la señora Jesus Villarreal. Hizo sus estudios en el Instituto Nacional. En 1861 se incorporó en la Universidad en el curso superior de matemáticas, que solo cursó dos años, trasladándose en seguida a Europa. Siguió sus estudios en la Universidad de Gante (Bélgica) hasta obtener el título de Ingeniero de Puentes i Calzadas en 1867 despues de lo cual regresó a Chile, ocupándose durante algunos meses como ingeniero ayudante en el Ferrocarril del Sur i poco despues en las obras fiscales de Valparaiso. Por ese tiempo don Enrique Meiggs estaba empeñado en la construccion de numerosos ferrocarriles en el Perú, i conocedor de las relevantes aptitudes del señor Lastarria lo contrató para que estudiara la construccion del ferrocarril de Lima a la Oroya, bajo la direccion del señor Malinowski, teniendo especialmente a su cargo el estudio del valle de Chancay i otras secciones importantes de aquel ferrocarril i en seguida le encargó la construccion de la seccion de Callao a San Pedro.

Por motivos de salud regresó a Chile en Setiembre de

1870 i por encargo de Mr. Meiggs estudió importantes negocios agrícolas en Valdivia. En Santiago trabajó en un informe jeneral i en varios proyectos sobre ferrocarriles urbanos, mereciendo lisonjeras apreciaciones de don Domingo Matte, fundador del ferrocarril urbano de Santiago.

Regresó al Perú en 1871 i continuó ocupado en el ferrocarril de la Oroya que llevó adelante hasta Octubre de 1872.

Su cooperacion intelijente i eficaz en aquella obra colosal le conquistaron en el Perú una justa i merecida fama de ingeniero mui competente, de gran actividad, de mucha enerjía e incansable en el trabajo.

Tan pronto como dejó aquel ferrocarril, fué llamado por don Dionisio Derteano para encomendarle la direccion de los trabajos de construccion de unas grandes represas en el Rimac de que era empresario el señor Derteano. Era ésta una obra mui difícil i de mucha importancia. Sobre ella se habian hecho numerosos estudios i presentado al Gobierno peruano gran cantidad de planos i proyectos. El señor Lastarria los estudió todos modificándolos i cambiándolos. El Gobierno, despues de oír a la Junta Central de Ingenieros, optó por los proyectos i planos del señor Lastarria i en conformidad a ellos se ejecutaron los trabajos de las represas quedando terminados en Junio de 1875. Estos trabajos cimentaron mas aun su habilidad i competencia profesional i el ingeniero que recibió la obra daba testimonio de ello en un informe. El señor Derteano le manifestó su satisfaccion por la manera como había llenado sus compromisos para con él e hizo publicar en dos hermosos volúmenes la memoria i los planos que sirvieron para la construccion.

Permaneció dos años mas en el Perú dirijiendo una explotacion azucarera i otras comisiones de importancia que le encomendaron acaudalados industriales fiados en su competencia, laboriosidad i honradez a toda prueba.

Pero volvió a sentirse enfermo a causa del clima i del exceso de trabajo i tuvo que dejar el pais donde habia formado un hogar venturoso i feliz.

En 1877 volvió definitivamente a Chile donde el Gobierno le confió algunas comisiones de valía, que llevó a cabo como le era habitual, mui satisfactoriamente. Hizo estudios de la línea ferroviaria que se construyó entre Taltal i Refresco que mas tarde se prolongó hasta Cachinal. En seguida fué contratado como ingeniero en jefe de la seccion de Maule a Curicó donde construyó los puentes provisorios de Maule i Lontué i el definitivo del rio Claro. Encargóle tambien el Gobierno otras comisiones en el muelle i malecon de Talcahuano, en la liquidacion con don Juan Släter, etc., etc., presentando importantes informes sobre algunas de estas importantes comisiones.

Durante la última guerra con el Perú i Bolivia prestó valiosos servicios acompañando al Ministro de la Guerra, el ilustre ciudadano don Rafael Sotomayor, en el carácter de consultor técnico. Ocupada la provincia de Tarapacá por las tropas chilenas, tuvo a su cargo la administracion de los ferrocarriles i por algunos meses la jefatura política de esa provincia. Hizo estudios para un ferrocarril de Iquique a Bolivia a traves de los Andes, venciendo muchas dificultades e internándose hasta mui al interior del pais enemigo. A fines de 1881 suspendió estos trabajos dejando mui adelantado el plano jeneral i los detalles, para terminarlos cuando lo creyera oportuno.

En 1882 fué encargado por el Gobierno para estudiar un ferrocarril de Santiago a Valparaiso por Melipilla i Quilpué, trabajo que terminó en 1883. Tambien hizo estudios de otro ferrocarril a Valparaiso por Placilla i Playa Ancha, ferrocarril que pensó construir don Guillermo Brown i que fracasó por dificultades financieras.

En 1885 fué nombrado ingeniero en jefe de los ferrocarriles de Angol a Traiguen i de Renaico a Victoria i

cuando fueron entregados inconclusos por los contratistas, se le encargó su terminacion. Esta era una obra de vastas proporciones i de gran responsabilidad donde tuvo que desplegar todas sus dotes de intelijencia i laboriosidad, pero no desmayó un momento hasta darle feliz término. Estas líneas exijian obras de gran importancia i dificultad, entre otras, la construccion de un viaducto colosal sobre el Malleco, puente de 400 metros de largo que cruza el río a una altura de 95 metros sobre el nivel del agua. El señor Lastarria hizo el proyecto i los planos de esta obra, i la empresa del Creusot, contratista de la parte de ferretería del viaducto, sin mas antecedente que su proyecto, le confió la direccion de los trabajos de ejecucion pensando con justicia que ningun otro podría llevarla a cabo con mejores garantias que el mismo autor del proyecto. El señor Lastarria aceptó tan significativa muestra de confianza, pero sin remuneracion alguna, en vista del puesto que desempeñaba. Por desgracia no tuvo la suerte de alcanzar a ver terminada su obra.

En 1886 habia tenido ocasion de recibir una manifestacion de cuanto se le distinguia por sus cualidades sobresalientes: *The Institution of Civit Engineers*, de Londres, lo habia elejido miembro de esa corporacion.

Los representantes de la gran casa francesa del Creusot quedaron tan bien impresionados por el talento, intelijencia e integridad del señor Lastarria que lo autorizaron para que presentara propuestas por su propia cuenta al Gobierno para la construccion del resto del ferrocarril desde Victoria hasta Valdivia i Osorno. Le garantizaban facilitarle todo el capital necesario a su empresa, pero antes que esta importante negociacion pudiera completarse, la enfermedad se interpuso i a la temprana edad de 44 años el señor Lastarria cedió al desgaste de su enorme e intenso trabajo falleciendo en Santiago el 27 de Julio de 1888.

El señor Lastarria perteneció al Consejo Directivo de

la Sociedad de Fomento Fabril desde los comienzos de 1886 hasta su fallecimiento. En mas de una ocasion prestó su valioso concurso de su vasta ilustracion i gran esperiencia, especialmente en materias que se relacionaban con su profesion, elaborando para la Sociedad acabados informes sobre variados tópicos por los cuales se guió aquella institucion con plena confianza del acierto.

A su fallecimiento el Consejo Directivo de la Sociedad comisionó a su Presidente para que pronunciara la oracion fúnebre i éste se espresó en los términos mas elojiosos recordando a grandes rasgos su elevada intelijencia, su enerjía poderosa, su honradez intachable, su gran capacidad como ingeniero i terminó diciendo: «A mi juicio, el título que mas enaltece al señor Lastarria es haber conquistado uno a uno los merecimientos que le colocan entre los mas distinguidos hombres de ciencia i de estudio en nuestro país».



LAGOS R. MISAEL

Se incorporó al servicio de la Empresa el 1.º de Febrero de 1871 en calidad de ayudante de bodega del tren misto núm. 1 i 6 que hacía su carrera entre Santiago i San Fernando, de donde salía a las 5 A. M. i regresaba a las 11.30 A. M. En Octubre de 1875 fué nombrado bodeguero del mismo tren, que sirvió hasta Agosto de 1879. En Setiembre del mismo año fué ascendido a Conductor suplente. Cuando no hacía este servicio, se ocupaba como oficial de pluma del Jefe del Tráfico, que era en aquella fecha don Jorge Gaskil. Por ese tiempo, i en su carácter de Conductor suplente, le cupo movilizar las tropas desde Angol a Santiago con motivo de la guerra con el Perú i Bolivia, hasta el año 1882. En Octubre

de este año fué nombrado Conductor en propiedad, del tren núm. 7 i 10 a Talca, puesto que desempeñó hasta el 31 de Agosto de 1889. El 1.º de Setiembre de 1889 pasó a desempeñar la Jefatura de la Estacion de Molina, donde permaneció hasta el 7 de Setiembre de 1891 en que fué trasladado a igual empleo en Linderos, de esta Estacion pasó el 15 de Junio de 1892 en igual carácter a la Estacion de Pelequen, puesto que sirvió hasta el 31 de Enero de 1897. El 3 de Febrero de ese año se hizo cargo de la Estacion de Los Andes donde permaneció hasta el 22 de Mayo de 1908, fecha en que hizo entrega de esa Estacion, por haberlo jubilado la Direccion Jeneral teniendo en vista sus largos i buenos servicios i los quebrantos de su salud.

Durante sus largos 36 años de servicios, desempeñó varias comisiones; entre otras, la de hacer de Jefe de trasbordo cuando en los inviernos mui lluviosos se cortaban algunos puentes, o ya para formar itinerarios o recepcion de sobornales a los trenes de carga entre Santiago i Talca.

El señor Lagos sirvió siempre a satisfaccion de sus Jefes; como Conductor, lo fué de trenes de carga, i se hizo notar, no solo por lo cumplidor, sino tambien por su honradez i el especial cuidado en resguardar los intereses que se le confiaban.





LOPEZ VEGA BENJAMIN

Inspector Jeneral de Telégrafos. Falleció el 31 de Octubre de 1903.

Inició su carrera en 1858 en los Telégrafos del Estado, fundando la oficina de Curicó, donde sirvió por espacio de algunos años, mereciendo el aprecio de la sociedad de ese pueblo; sucesivamente prestó sus servicios en las ciudades de San Fernando i Rengo. En 1868 fué contratado por don José Miguel Ureta, Superintendente de la Empresa del Ferrocarril del Sur, para fundar sus servicios telegráficos con los aparatos de cuadrante, sistema «Breguet» que la Empresa habia adquirido con anticipacion. Su espíritu progresista i sus conocimientos técnicos en la materia no se conformaron con este sistema defectuoso de comunicacion i le indujeron a trabajar activamente para sustituirlo por el sistema «Morse». Para llevar a efecto esta reforma tuvo que vencer la resistencia que encontró de parte de sus jefes por el temor que abrigaban de que un cambio de esta naturaleza pudiera producir graves entorpecimientos en la marcha i seguridad de los trenes. No obstante, convencido del buen éxito de su proposicion, no desmayó en sus propósitos, i al efecto, principió por preparar el personal, consiguió se encargaran los aparatos «Morse» i los implantó, por fin, con la actividad de su jénio emprendedor i laborioso,

logrando mui pronto desvanecer los temores abrigados por la Empresa, dándole a conocer los beneficios que reportaba, traducidos en una considerable economía a mas de la rapidez i seguridad de las comunicaciones.

Por este brillante resultado mereció entusiastas felicitaciones i puso de manifiesto una vez mas su competencia en el ramo que administraba.

En 1884, en virtud de la nueva lei de ferrocarriles, fué nombrado Inspector Jeneral de Telégrafos en el carácter de empleado fiscal o de la planta, cargo que desempeñó hasta Octubre de 1891 en que fué destituido por la Junta de Gobierno a causa de los acontecimientos políticos de aquella época. Meses despues, en Julio de 1892, el desquiciamiento del servicio telegráfico, que trajo como consecuencia numerosos accidentes ferroviarios, obligó a la Administracion, de acuerdo con el Gobierno, a llamarlo nuevamente al desempeño de sus antiguas funciones, volviendo así el servicio a su estado normal; pues, como se sabe, el señor López Vega, a mas de sus conocimientos i prestijio, contaba con el respeto i aprecio de sus subalternos.

Debido a su iniciativa se fundó el Taller telegráfico que presta importantísimos servicios; en el se repara i fabrican aparatos telegráficos i telefónicos, pilas eléctricas, etc. i, finalmente, ese mismo Taller suministra hoi el alumbrado de toda la Estacion Central.

Así mismo hace años estableció diversas escuelas de telegrafía en Valparaiso, Santiago, Concepcion i otras ciudades, donde se prepara el numeroso personal que la Empresa necesita para sus servicios; i queriendo aliviar la condicion afflictiva en que amenudo quedan las familias de muchos empleados, hizo estensivo a la mujer este aprendizaje que ántes solo se proporcionaba a los hombres.

Para facilitar la enseñanza, el señor López Vega preparó i dió a luz un tratado de telegrafía eléctrica adaptado a las necesidades del servicio.

Los buenos resultados obtenidos con este trabajo obligaron a la Empresa a reimprimirlos, habiendo previamente su autor, aumentado la primera edicion.

Se asegura que, entre otros trabajos, ha dejado inédita una obra mui importante intitulada «Guia Ferroviaria» que contiene minuciosos e interesantes datos de utilidad práctica, no solo para la administracion, sino tambien para el público.

El mejor testimonio de sus buenos servicios está en el magnífico pié en que dejó el complicado ramo que administró. De ello dan fé las Memorias que anualmente la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles presenta al Supremo Gobierno i en las que se consignan recomendaciones especiales de este servicio.

El señor Lopez Vega fué honrado por el Gobierno con distintas comisiones que sería largo enumerar. La lei de 4 de Enero de 1884 asignó al puesto de Inspector Jeneral de Telégrafos un sueldo que no guardaba relacion con su labor i responsabilidad. No obstante, en los años posteriores el señor Lopez Vega vió incrementar considerablemente su trabajo con la prolongacion de la línea a la frontera i los ramales de Calera, Melipilla, Peumo, Alcones, Constitucion, etc., sin que se modificara su renta, por cuanto para eso era necesario modificar la lei.

Rasgo elocuente que manifiesta el temple de su espíritu i bondades de su corazon fué la actitud valiente i humanitaria que observó en el incendio de la iglesia de la Compañía en la noche del 8 de Diciembre de 1863, salvando numerosas víctimas con riesgo de su propia vida.

Fué tambien uno de los mas entusiastas fundadores de la 1.^a Compañía de Bomberos que se formó en esta ciudad pocos dias despues de aquel horrible incendio.

En el bombardeo de Valparaiso en 1866 formó parte de la guadia encargada de la defensa de aquel puerto.

Es digno de mencionarse otro rasgo que habla muy alto respecto de las virtudes relevantes del señor López Vega; dejó dispuesto en su testamento que sus funerales no revistieran suntuosidad de ninguna especie, que sus restos fueran llevados al cementerio acompañados solamente por sus deudos.



LOPEZ JOSE OLAYO

Hijo de don Juan de la Cruz López i de doña Dolores Cabrera de López. Nació en San Fernando el 21 de Mayo de 1865.

Hizo sus primeros estudios en Vicuña i despues en Valparaiso en el Colejio Mercantil rejentado por su propietario, don Jose Domingo Grez.

Aun cuando su instruccion la verificaba bajo los mas favorables auspicios, tuvo que interrumpirla por haberle sobrevenido grave enfermedad.

En 1880 principió sus servicios en la oficina telegráfica de Santiago perteneciente al Ferrocarril del Norte, siendo ascendido a los seis meses despues al puesto de primer empleado.

En 1882 pidió su traslacion a la Estacion de Baron en el mismo carácter, i allí le encontró la reforma de 1884 que centralizó la Direccion de los Ferrocarriles del Estado.

En 19 de Octubre de 1888 fué nombrado profesor del curso de Telegrafía Eléctrica que se abrió en la Estacion Central, del que fué promovido en ascenso seis meses despues al puesto de Sub-Inspector de Telégrafos de la 2.^a Seccion.

Los sucesos políticos de 1891 dieron ocasion a que pensara alejarse del servicio telegráfico i al efecto, en

Marzo de 1892 obtuvo una licencia de ocho meses para ocuparse de asuntos particulares. En ese tiempo el ingeniero jefe de la construcción de los Ferrocarriles de Pelequen a Peumo, de Palmilla a Alcones i de Talca a Constitución, don Pedro A. Rosselot, lo llamó para encomendarle la explotación de dichas líneas, lo que verificó con todo acierto durante mas de diez meses.

El 22 de Enero de 1893 volvió nuevamente a ocupar su antiguo puesto i al año siguiente (11 de Abril de 1894) era nuevamente ascendido al empleo recién creado de Sub-Inspector Central.

El 2 de Noviembre de 1903 fué llamado a ocupar el puesto de Inspector Jeneral de Telégrafos, que quedara vacante con motivo del fallecimiento de don Benjamin López Vega que lo servía. En este puesto dió pruebas de ser un buen empleado i de tener las aptitudes necesarias i adecuadas para el cargo que desempeñaba; implantó en el servicio las reformas mas modernas i aumentó los medios de comunicacion; con los esfuerzos i jestioniones mas laudables mejoró notablemente la condicion de sus subalternos, uniformó el servicio i, no obstante, su administracion fué económica.

En 1903 el señor López dió a la estampa un librito titulado «Guía Jeográfica del Ferrocarril Central» i en 1906 una «Clave telegráfica» destinada a simplificar el servicio.

Desde la reorganizacion de los Ferrocarriles en 1907 se le agregó a la Direccion Jeneral, Servicio de Transportes, con el carácter de Inspector técnico de los telégrafos de la Empresa.



MARIN N. MANUEL A.

Inició sus servicios en la Empresa el 1.º de Enero de 1872 como ayudante de la Estacion de San Francisco siendo su jefe don Eliseo Ramírez, hasta 1880.

Durante estos años efectuó algunos reemplazos: en 1874 i en distintas ocasiones al jefe de Graneros, don José Nuche; en 1878, durante dos meses, al jefe de Gultro don Pedro Alvarez.

El 1.º de Enero de 1881, hasta Agosto de 1882, fué ayudante del tren de carga de Santiago a Talca, conductor don Pedro Maria Espinoza. En este año reemplazó al guarda equipaje del tren ordinario de pasajeros entre Talca i Santiago.

En 1.º de Octubre de 1882 fué nombrado conductor propietario del tren misto entre Talca i Curicó i tren de carga hasta Pelequen i vice-versa; sirvió este puesto hasta el 30 de Enero de 1884.

En 31 de Enero de 1884 se hizo cargo del tren del ramal de Palmilla, como conductor accidental, hasta el 1.º de Mayo del mismo año. El 1.º de Julio de 1884 recibió su nombramiento de conductor en propiedad del mismo tren, puesto que desempeña en la actualidad.

Ha desempeñado varias comisiones: desde 1885 hasta

1889 inclusive, estuvo encargado del movimiento de trenes i carros en el ramal de la Palmilla; ha formado parte de las comisiones nombradas para la espropiacion de terrenos en Centinela, para el ensanchamiento de la Estacion de Palmilla, para la línea de Palmilla a Alcones i de Alcones a Pichilemu.

Por decreto de 14 de Febrero de 1898 se le comisionó para que se trasladara a Europa i estudiara los servicios de conductor en los Ferrocarriles de Francia, Inglaterra i Alemania, debiendo a su regreso presentar una memoria sobre el particular.

En los 39 años cumplidos que ha servido a la Empresa, no ha tenido ninguna suspension, como asimismo ninguna multa.

En varias ocasiones fué favorecido con los premios que se daba a los conductores por el buen desempeño en el cumplimiento de sus obligaciones.

Varias veces sus jefes inmediatos le han ofrecido ascenderlo, pero no ha aceptado, probablemente por no alejarse del pueblo de Palmilla, su residencia habitual.

Es el señor Marin un modelo de conductor: exacto en el cumplimiento de sus deberes, de conducta irreprochable, afable en su trato, sencillo i llano en sus maneras, respetuoso en el servicio i a la vez estricto en hacer cumplir los reglamentos que la Empresa tiene establecidos.



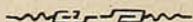


MARTINEZ FEDERICO

Ingresó a la Empresa el 1.º de Noviembre de 1891 como Inspector ambulante en la 1.ª Seccion; en 1896 pasó a desempeñar el puesto de Inspector de Trenes i Estaciones; en Junio de 1898 pasó en el mismo carácter a la 2.ª Seccion, permaneciendo en este empleo hasta Junio de 1899, fecha en que fué trasladado a la 3.ª Seccion como Inspector ambulante; en Julio de 1905 fué ascendido a Sub-Inspector de Trasportes de la 2.ª Seccion i en Diciembre de ese mismo año, ascendió a Inspector de Trasportes de la misma Seccion que actualmente desempeña.

El buen servicio i magnífico pié en que se encuentra la 2.ª Administracion, a pesar de ser la mas estensa, pues cuenta con 84 estaciones, a cuyo número no alcanza ninguna otra, teniendo algunas como la 1.ª i la 4.ª solo la mitad de ese número, en gran parte se debe ese buen servicio al Inspector jefe de Trasportes, señor Martínez, cuya labor es constante i eficaz, cuya fiscalizacion no desmaya un solo momento; justiciero i benévolo con el numeroso personal a sus órdenes, alienta i estimula al empleado al buen cumplimiento de sus deberes; atento i

dilijente con el público, se atrae su aprecio i estimacion, i por su comportamiento discreto e intelijente es distinguido por sus superiores como uno de los mejores empleados de la Empresa.



MAY SANTIAGO

Nació en Lóndres el 7 de Octubre de 1832 Entró al servicio de la Empresa del Ferrocarril del Sur en el mes de Abril de 1857 como ayudante constructor de la línea entre Santiago i el rio Maipo, i al mismo tiempo sirviendo de intérprete del Injeniero en Jefe i demas empleados ingleses i norte americanos; sirvió este puesto hasta 1863.

En 1881, mes de Mayo, es conductor de trenes lastreos hasta el mes de Febrero de 1882.

En Marzo 1.º del mismo año entró a prestar sus servicios en la Maestranza de la 2.ª Seccion como ayudante del Maestro Mayor, puesto que sirvió como dos años, pasando en seguida a desempeñar el cargo de oficial 1.º de la misma Maestranza. Permaneció en este puesto mas de 18 años. Por decreto supremo de Enero de 1903 fué nombrado Contador de Maestranza, cargo que sirvió hasta Abril de 1907 en que, por sus años deservicios i buen comportamiento, se le consideró como jubilado dándole un puesto de menos trabajo i responsabilidad, aunque con menor sueldo, con el título de Encargado del consumo en la misma Maestranza de la 2.ª Seccion.

De conducta intachable en el servicio, intelijente i de un carácter alegre i jovial, don Santiago May es querido de todos. Por sus largos años de servicio a la Empresa es una de las pocas reliquias que van quedando de los antiguos servidores que aun permanecen firmes en el puesto del trabajo diario.



MEIGGS ENRIQUE

El activo e intelijente contratista i empresario del Ferrocarril del Sur, entre el Maipo i San Fernando, i del Ferrocarril entre Santiago i Quillota, nació en Catskill, en el Estado de Nueva York de los Estados Unidos de Norte América, el día 7 de Julio de 1811. Su padre era contratista de Ferrocarriles, como tambien de muelles i otras obras públicas de gran importancia. Despues de recibir una educacion esmerada, desde su primera juventud ayudó a su padre en la preparacion de planos i otros varios trabajos relativos a sus empresas.

A los doce años de edad, entró al comercio a fin de labrarse un porvenir con sus propias fuerzas. Veinte años consecutivos de trabajo le dieron reputacion de hábil i activo comerciante en su ciudad natal.

Buscó entónces un campo mas vasto, i se trasladó a Nueva York; allí, a donde le habia presidido su reputacion de honradez, actividad e intelijencia, entró de director de una de las casas mas fuertes i acreditadas que trabajaba en maderas de construccion.

Tres años despues se retiró a negociar por su propia cuenta. En 1837 ya contaba con una fortuna mas que regular, pero la crisis financiera de ese año que obligó a todos los bancos a suspender sus jiros, arrebató a Mr. Meiggs casi toda su fortuna.

No le arredró este primer contratiempo de la adversidad, era hombre de un carácter enérgico i de un temple de acero; recobrando algo de lo perdido, empezó de nuevo i estuvo algunos años mas en Nueva York. Se trasladó enseguida a Williamsburg donde su talento i conducta irreprochable bien pronto le conquistaron la confianza i aprecio de sus conciudadanos.

Elevado allí al puesto de Presidente del cabildo durante cuatro años, supo manifestar con brillo su elevada capacidad i jenio laborioso en el desempeño de su nuevo empleo en la magistratura. Williamsburg le debió grandes adelantos i beneficios.

Cuando en 1849 corrió por todo el mundo la fama de la riqueza de California, Mr. Meiggs se encontraba en Nueva York. Atraído por aquella fama, creyó que un hermoso horizonte de fortuna i de riqueza se le presentaba donde desplegar sus vastas enerjías, i se dirigió a aquellas comarcas lejanas i desconocidas.

En San Francisco de California tomó parte mui importante en todos los asuntos comerciales, industriales i políticos del Estado. Cuatro veces fué miembro del Cabildo, como rejidor i primer alcalde. Tal preferencia llegó a conquistar entre los habitantes, que en una eleccion, habiendo dos candidatos de oposicion en su barrio, obtuvo, de 700 sufragios, 698. Los dos restantes los habian depositado él i su hermano.

San Francisco de California le debió muchos adelantos; mas de un millon de pesos invirtió en hermosearla i embellecerla. Proyectó i construyó el MUELLE MEIGGS que se estiende sobre el mar mas de 1.600 varas.

Su actividad i talento industrial en cinco años de permanencia en aquella ciudad le habian hecho dueño de una fortuna considerable, cuando llegaron para él acontecimientos desgraciados i funestos. Una serie repetida de voraces incendios consumieron en las llamas una gran parte de la ciudad i redujeron a cenizas sus pose-

siones, dejándolo en la mas completa miseria, i lo que es peor, pesando sobre él deudas enormes a que, por cierto, no podía hacer frente. Desgracia tan infausta i tremenda le fué intolerable i salió del país.

Corría el año de 1855 i por ese tiempo empezaba a despertarse en Chile el interes por las construcciones públicas i las vías de comunicacion. A principios de ese año Mr. Meiggs llegó a Chile trayendo en su mente privilegiada la idea predominante de resucitar su fortuna. Si para conseguir estos propósitos, Chile era el país que necesitaba, llegaba en la época precisa en que Chile necesitaba a Mr. Meiggs.

Se construía la línea férrea de Valparaíso a Quillota i bien pronto se empezó la de Santiago al Sur.

Mr. Meiggs tomó a su cargo la construcción de la línea del Maipo al Cachapoal i luego despues, de Rancagua a San Fernando. La locomotora llegó a San Fernando ántes del plazo prefijado. Con este feliz éxito, quedó sentada la reputacion de Mr. Meiggs como el mejor contratista.

Por esa fecha, la construcción del ferrocarril de Quillota a Santiago estaba casi paralizada, los recursos de la República se sentían debilitados i lo que faltaba por hacer era una obra jigantesca. Mr. Meiggs vió en esta obra un nuevo campo para ejercitar su asombrosa actividad i enerjía. Recorrió a mula el trayecto, estudió en el terreno mismo los trabajos que debían hacerse, calculó su costo e hizo propuestas al Gobierno.

Era entónces Ministro del Interior don Antonio Varas. Pocos días le bastaron a Mr. Meiggs para arribar a un acuerdo con el gran Ministro; se presentó el contrato a la Cámara i fué aprobado por unanimidad, i firmado por Mr. Meiggs a las doce i cuarto de la noche del 14 de Setiembre de 1861.

Esta fecha marcó el punto de partida de una actividad febril e inusitada en los trabajos de aquella línea. Se

horadaron montes, se allanaron sinuosidades, se salvaron abismos; aquello fué el vértigo del trabajo. El plazo para concluir la obra fué de tres años i se concluyó en ménos de dos años. El 14 de Setiembre de 1863 se inauguró la conclusion de aquella obra jigantesca i Mr. Meiggs, recibió en ese dia las felicitaciones del Gobierno i de toda la República.

Pocos meses ántes de esta fecha memorable, por el mes de Julio de ese año, Mr. Meiggs habia elevado al Gobierno propuestas de arrendamiento del ferrocarril que estaba por terminar, i esto dió lugar a que en el público se debatiera la cuestion de arriendo i administracion del ferrocarril. Mr. Meiggs temiendo que aquella discusion pudiera comprometer su delicadeza personal, escribió al Presidente de la República una respetuosa carta retirando sus propuestas, i termina aquella carta con este párrafo que honra altamente a su autor y pone de manifiesto su jenerosidad i sus sentimientos levantados i nobles con respecto a Chile:

«Me es grato (dice) poner a disposicion de V. E. junto con la obra terminada, las locomotivas, carros, herramientas i todos los útiles de mi propiedad particular, los que el Gobierno podrá usar por el tiempo que le plazca, sin remuneracion alguna para mí.»

Si Mr. Meiggs tenia un carácter enérgico i una voluntad de fierro, su pecho encerraba un corazon jeneroso, lleno de bondad i filantropía. Hacía el bien i practicaba la caridad sin ostentacion; modesto, como era, no hacía gala de sus servicios i olvidaba los beneficios que habia hecho para dedicarse a los presentes.

Entusiasta por las glorias de Chile, hizo construir con su propio peculio a orillas de la línea i cerca de Tiltil a la memoria de Manuel Rodríguez, el célebre guerrillero de la independenciam, una columna espiatoria que recuerda el lugar de su inmolacion.

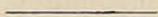
Despues de construir el ferrocarril de Tongoi al mine-

ral de Tamaya por cuenta de don José Tomás de Urmeneta, se dirigió al Perú donde fué el gran empresario de los ferrocarriles del Gobierno; entre éstos, el ferrocarril de Lima a Oroya uno de los mas valiosos de América.

En 1870 contribuyó a la fundacion en Paris del periódico «El Americano». Falleció en Lima dejando un recuerdo hermoso como filántropo e ilustre como uno de los constructores mas audaces i notables de ferrocarriles en la América del Sur.



MELLADO PEDRO A.



Ingresó al servicio de la Empresa de los Ferrocarriles como bodeguero de la estacion de Rengo, bajo las órdenes del jefe don Salustio Prieto, el año de 1862; el año 1866 ascendió a jefe de Estacion de Chimbarongo, donde permaneció hasta 1868; en ese año fué nombrado jefe de Estacion de San Fernando, empleo que desempeñó hasta 1888 en que lo nombraron para jefe de Buin; en ese mismo año pasó a servir la jefatura de Hospital; de aquí pasó en 1891 a desempeñar la de Rancagua hasta 1895 en que fué ascendido a jefe de Estacion de Curicó donde sirvió hasta el dia de su fallecimiento acaecido en 1899.

Durante los 37 largos años que sirvió a la Empresa este meritorio empleado dió pruebas de su laboriosidad, de cumplidor exacto de sus obligaciones i de honradez acrisolada.





MELLADO JULIO A.

En Febrero de 1889 fué nombrado ayudante telegrafista de la Estacion de Gultro que sirvió hasta 1890, en que pasó a ser ayudante de trenes hasta 1891; en este año fué promovido al puesto de conductor, permaneciendo en este puesto hasta 1894; en este mismo año fué ascendido a ayudante de Estacion de 2.^a clase que sirvió hasta 1896, año en que fué ascendido a Bodeguero de Estacion de 2.^a clase; en 1899 se le ascendió a jefe de Estacion de Curicó, cuya jefatura sirve actualmente.

Educado en la escuela de la honradez sin tacha i de la satisfaccion del deber cumplido como fué el bello ejemplo de su digno padre, don Pedro Mellado, ha seguido por la buena senda del empleado meritorio por herencia i por el propio i voluntario esfuerzo.



MOLINA LUIS ADAN

Ingeniero. Hizo sus estudios en el Instituto Nacional i en la Universidad de Chile. Se recibió de ingeniero en 1886.

Ha desempeñado los siguientes puestos, dependiendo de la Direccion de Obras Públicas:

En Ferrocarriles en estudio:

Ingeniero ayudante en la línea de	Papudo a Ligua i Pe-
	torca.
» » » » »	Vilos a Illapel
Ingeniero Jefe	Mercado al Peñon
» »	San Felipe a Putaendo
» »	Rancagua a Idahue
» »	Pitrufulquen a Loncoche

En Ferrocarriles en construccion:

Ingeniero Jefe en la línea de Victoria a Temuco. Lonjitud de la línea, 66 kilómetros.

Puentes

Quino,	4 tramos de 50 metros	200 metros
Salto,	5 » de 40 »	200 »
Quillen,	3 » de 70 »	210 »
Cajon,	1 » de 10 «	10 »
		<hr/>
		620 metros

Ingeniero Jefe en la línea de Temuco a Pitrufulquen. Lonjitud de la línea, 33 kilómetros.

Puentes

Cautin,	4 tramos de 60 i 6 de 30 mts.	420 mts.
Metrenco,	1 » » 10	10 »
Pichi Quepe,	1 » » 15	15 »
Quepe,	1 » » 70	70 »
Huilquilco,	1 » » 15	15 »
Pelal,	1 » « 20	20 »
Tolten,	9 » » 50	450 »
		<hr/>
		1,000 mts.

Resúmen, 99 kilómetros de línea i 11 puentes con una longitud de 1,620 metros.

Actualmente el señor Molina está a cargo de la construcción del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt como representante del contratista. Longitud de esta línea, 125 kilómetros con 18 puentes.



MONTANER V. LUIS A.



Nació en Santiago el año 1866. Fueron sus padres don Juan Francisco Montaner i doña Petronila Vergara. Se educó en el Instituto Nacional. Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en 1888 de auxiliar de la Contaduría de la 2.^a Seccion. Por ascensos sucesivos ocupó los puestos de ayudante de Caja, secretario de la Direccion de Contabilidad, Contador de la Seccion, Inspector del Ferrocarril de Huasco i, finalmente, de Inspector Jefe de Transporte de la 4.^a Seccion con residencia en Valdivia, que desempeña actualmente.

Entre los empleados superiores de la Empresa, se distingue el señor Montaner por su ilustracion nada comun i por su intelijencia sobresaliente.

A su competencia une la contraccion i constancia en el trabajo, una actividad de todo momento, una supervijilancia constante e intelijente de los servicios que le estan a su cargo. Bien merecido tiene, pues, sus ascensos i el puesto superior que desempeña, i está llamado a ocupar mejores cargos aún i con ello ganará la Empresa.





MORENO DEMETRIO

Entró a prestar sus servicios en la Empresa a principios del año 1872 en la Bodega Receptora de Santiago del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

El primer empleo que desempeñó fué el de Supernumerario con el sueldo mensual de treinta i tres pesos, treinta i tres centavos.

Desde el primer momento desplegó una notable actividad e intelijencia i por el desidido empeño i dedicacion con que se espedía en el cumplimiento de sus deberes mereció del público i de sus jefes una particular estimacion, llegando a conocer en tal forma el servicio, la manera de tratar al público i la oportunidad para todo lo que se le encomendaba, que, pocos años despues, se le estimaba en la Empresa como un empleado indispensable i era frecuente su consulta hasta en los menores detalles del servicio.

Sus ascensos en la Empresa desde los primeros meses fueron inmediatos i sucesivos, asi fué que pocos años despues lo vimos desempeñando puestos superiores i de confianza, sin que la envidia, que se cimenta siempre en las Empresas en que hai numerosos empleados, se cebara en su reputacion, pues desde niño mereció de todos los empleados verdadera estimacion i respeto.

Recorrió, con solo su mérito personal, toda la escala de ascensos en la estacion central de Santiago; fué jefe

de la estacion del Mercado i finalmente, como un acto merecido de justicia, el entónces Excmo. Presidente de la República don Jorje Montt, lo elevó al puesto de Inspector de la 1.^a Seccion, que dejaba vacante el estimable caballero señor don Ascanio Bascuñan Santa Maria.

El señor Moreno, en este último puesto como en los demas que habia desempeñado, dejó recuerdos de un espíritu de justicia inquebrantable, i en la administracion superior de la Empresa, la persuasion de que dejaba al retirarse un vacío difícil de llenar, pues su carácter conciliador entre la Empresa i el público, cuyas exigencias no tienen límites, así como la severidad incontrastable dieron siempre un resultado de gran beneficio para la Empresa.

En un Ferrocarril como éste de tan vastas proporciones, en que se ven comprometidos muchos cientos de millones de pesos es una economía formar empleados de la calidad del señor Moreno, que conozcan en forma práctica el servicio i el personal de empleados i creemos, sin temor de equivocarnos, que dentro de la administracion del Ferrocarril, hai muchos empleados de condicion modesta que podrian igualarse a este ex-jefe de la Empresa.

Ha ocurrido el caso, raro en la Empresa, que el señor Moreno se retiró del Ferrocarril voluntariamente, a fines de 1892, despues de 20 años de servicios porque fuera de la Empresa la fortuna le ofrecía una situacion mas lisonjera.





MUÑOZ RODRIGUEZ DEMETRIO

Entró a los Ferrocarriles en 1881 de segundo jefe de la Estacion de Baron, de este puesto pasó al de segundo jefe de la Estacion de Limache, de donde se retiró en 1885.

En 1892 volvió a la Empresa como conductor de un tren de carga entre Santiago i Talca; mui luego pasó a servir la jefatura de la Estacion de Alcones. De este puesto ascendió al empleo de jefe del Equipaje en Santiago-Alameda, donde permaneció siete años. De este puesto fué promovido a jefe de la Recaudacion, donde sirvió hasta el 19 de Julio de 1907 en que falleció.

La seriedad, contraccion al trabajo i especialmente la honradez, distinguieron a este buen empleado de la Empresa.



OPORTOT HORACIO

Nació en Valparaiso i fueron sus padres don Carlos Oportot i la señora Magdalena Melcher.

Inició sus servicios en la Empresa de los Ferrocarriles el 1.º de Marzo de 1880 como oficial de la Contaduría de la 1.ª Seccion bajo las inmediatas órdenes del Con-

tador de aquella Seccion don Juan de la Fuente. Su circunspeccion, seriedad i buen corportamiento bien pronto se hicieron notar i fué ascendiendo por grados todos los puestos de aquella oficina. De la Contaduría de la 1.^a Seccion en Valparaiso pasó a desempeñar el puesto de Contador de la 3.^a Seccion en Concepcion.

En el año de 1893 fué agregado como Contador a la Direccion de Contabilidad de Santiago.

En 1894 se hizo cargo del puesto de Inspector de la 2.^a Seccion, empleo que desempeñó hasta el año 1905, desplegando durante ese tiempo una actividad infatigable i así consiguió establecer un servicio normal en la movilizacion de pasajeros i trasporte de la carga en la 2.^a Seccion.

Se comprenderá la importancia de esta labor si se toma en consideracion que como consecuencia lójica de los sucesos de la revolucion del año 1891, la Empresa de los Ferrocarriles, sobre todo en la zona central, experimentó un grave malestar que desorganizó sus servicios en jeneral.

Dado este órden de cosas que tendia a adquirir mayores i mas graves proporciones, era difícil sino aventurado restablecer la normalidad de la situacion, sin embargo, la obra de reconstitucion se llevó a cabo con feliz éxito en la 2.^a Seccion, es decir, en la parte mas importante de la Red Central, mediante la accion enérgica e incansable del señor Oportot, quien para conseguir el fin que se propuso tuvo que quitar tiempo durante años a su propio i natural reposo para consagrarlo a las árduas tareas ferroviarias.

Como Inspector de la 2.^a Seccion reemplazó en varias ocasiones al Director de Esplotacion.

En 1905 fué nombrado Director de Esplotacion. En este cargo reemplazó en distintas épocas al Director Jeneral.

Fué Director de Esplotacion hasta el 19 de Abril de 1907, fecha en que, con motivo de la reorganizacion,

pasó a desempeñar el cargo de Jefe de la Sección de Transportes, de la Dirección Jeneral, empleo que desempeña en la actualidad.

Es de justicia reconocer a este servidor público la eficacia de su acción constante i fiscalizadora en el ramo de su servicio.



OVALLE W. ROBERTO



Nació en San Felipe el 29 de Marzo de 1855.

Este antiguo i buen servidor de la Empresa ingresó a los Ferrocarriles como oficial supernumerario de la Contaduría de la 2.^a Sección en Marzo de 1874; permaneció en este puesto cinco años. En 1879 fué nombrado oficial 6.^o, grado inmediatamente superior en aquella fecha al puesto que desempeñaba. Por ascensos sucesivos llegó a ocupar el puesto de oficial 1.^o en 1891. En este año i con el mismo puesto fué trasladado a la Contaduría de la 1.^a Sección en Valparaíso, cargo que desempeñó hasta 1903, fecha en que se le nombró Cajero del Ferrocarril de Coquimbo que sirvió durante cinco años i medio. Por permuta con un oficial de la Oficina de Estadística dependiente del Servicio de Fondos, se trasladó a esta capital con el grado de oficial 1.^o de dicha oficina cuyo cargo sirve actualmente.

Ha desempeñado las comisiones de Guarda Almacén de la 2.^a Sección por espacio de dos meses i de Cajero de la Contaduría de la 1.^a Sección por el término de seis meses.

Este meritorio empleado se distingue por su contracción al trabajo, por el fiel cumplimiento de sus obligaciones, por la benevolencia de su carácter i una conducta intachable.





PALACIOS BAEZA CLODOMIRO

El año de 1879 se incorporó a un curso especial que se organizó en la Escuela Militar a fin de preparar oficiales para el Ejército i Marina. A fines de dicho año fué nombrado aspirante a Guardia Marina de la Armada Nacional i se embarcó en la corbeta Pilcomayo comandada por el hoi Vice-Almirante Uribe i era dirigida i tripulada en su mayor parte por los sobrevivientes de la «Esmeralda» que habian sido canjeados por prisioneros de guerra.

En el mismo buque tomó parte en los bloqueos de los puertos del Callao, Concon, Chancai i costas adyacentes. Así mismo tomó parte en los bombardeos del Callao i batallas de Chorrillos i Miraflores, bajo las órdenes del Comandante don Carlos Moraga.

Fué condecorado con una medalla de oro i dos barras del mismo metal por la 2.^a campaña a Lima.

En 1882 entró como empleado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en la Contaduría de la 2.^a Sección.

Por ascensos sucesivos ha sido nombrado Contador de Sección, Contador Centralizador, Director de Contabilidad i Jefe del Servicio de Fondos que desempeña actualmente.

Brillante carrera que a mui pocos es dado recorrer, i

muy especialmente en las condiciones en que la ha hecho el señor Palacios; por sus propios esfuerzos, por su preparacion, intelijencia i excelentes cualidades de carácter, porque el señor Palacios todo se lo debe a sí mismo i absolutamente nada al favor, jamas ha ido a golpear las puertas del favoritismo político o social para alcanzar un puesto o un ascenso.

Por su carácter intachable i bondadoso es uno de los jefes mas apreciados de la Empresa.



PEÑA LABBÉ FRANCISCO

Entró a la Empresa como telegrafista de la Estacion de Hospital el 1.º de Febrero de 1881. Había hecho su aprendizaje, siendo colejial, en las vacaciones de 1879 en la Estacion de Curicó, su pueblo natal.

Cuarenta dias permaneció en aquella Estacion de donde fué ascendido a telegrafista 3.º de la oficina de Santiago.

Un año despues fué promovido a telegrafista suplente.

Un año mas tarde fué ascendido a telegrafista 1.º de la oficina de Talca.

El 24 de Diciembre de 1885 fué nombrado sub-Inspector de Telégrafos en Concepcion; desempeñó este puesto en las distintas Secciones de la Empresa hasta fines de 1888.

En ese año compró el Gobierno el Ferrocarril de Chañaral i el señor Peña Labbé fué nombrado jefe de Estacion i del Tráfico de aquella línea. Permaneció en ese puesto hasta mediados de 1890. En este año se ocupó en el ferrocarril a Bolivia de jefe de Estacion, volviendo a la Empresa en Setiembre de 1891 como sub-Inspector

de Telégrafos en Concepcion i poco despues en el mismo puesto en Santiago.

En Febrero de 1899 fué nombrado jefe de Estacion de Los Anjeles. Sirviendo este puesto, desempeñó el cargo en dos ocasiones de Inspector de Estaciones i trenes.

En Febrero de 1907 fué trasladado a San Rosendo como jefe de Estacion, i en Julio de 1908 a Chillan en el mismo carácter, donde sirve actualmente.

Cuenta el señor Peña Labbé con mas de 27 años de servicios i durante todo ese tiempo, no solo ha cumplido con su deber como buen empleado, sino que se ha hecho acreedor a merecidos ascensos i se ha conquistado con su trato afable i caballeroso el aprecio del público donde ha servido, i la estimacion de sus jefes por la puntualidad en el servicio i la correccion de su proceder en todo momento.

El señor Lopez Vega, digno jefe del servicio de Telégrafos, haciendo recuerdos de sus buenos empleados, mas de una vez se espresó en términos encomiásticos del señor Peña Labbé, i el señor López Vega era mui exacto en sus apreciaciones.



PEREZ DE ARCE HERMÓJENES

Escritor i servidor público. Fué el segundo Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado. Nació en Valdivia el 19 de Abril de 1845. Falleció el 26 de Agosto de 1902. Hizo estudios de humanidades en el Liceo de Valdivia.

Empezó su carrera de servidor público como preceptor de una escuela situada en el Crucero, barrio apartado de la ciudad de Valdivia.

En 1865 fué nombrado profesor de la ciudad de su nacimiento.

En 1873 se le llamó a desempeñar el puesto de Gobernador del territorio de colonizacion de Lebu.

Creada la provincia de Arauco, fué nombrado Intendente de ella; de este puesto pasó en 1880 al cargo de Delegado de la Intendencia del Ejército en Campaña. Habiéndose trasladado al norte, le cupo presidir el embarque del ejército expedicionario de Lima, que partió desde Arica hacia Pisco i Lima.

Ocupada Lima por el ejército chileno, permaneció aun algunos meses al frente de la Delegacion del Ejército hasta que fué nombrado Administrador de la Aduana del Callao. En este puesto tuvo que normalizar el servicio interrumpido por la guerra. En 1882 fué nombrado Prefecto de Lima i en 1883 Inspector Jeneral de Aduanas de la República.

Con motivo de la reorganizacion de los Ferrocarriles en 1884, se le llamó a ocupar el puesto de Director de Explotacion i en 1885 pasó a desempeñar el puesto de Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado.

Si en todos los cargos que había servido el señor Pérez de Arce había dado pruebas inequívocas de sus talentos que hicieron de él un buen administrador, en la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, servicio difícil como es éste por lo complicado i de inmensa responsabilidad, en el cual es necesario para hacer una buena administracion tener un espíritu que reuna un cúmulo de excelentes aptitudes i en la plenitud de su desarrollo, el señor Pérez de Arce llegó a ese puesto con todo ese contingente valiosísimo i singular. Su espíritu inteligente i estudioso, su carácter tranquilo i conciliador, de una actividad incansable para el trabajo, halló en ese cargo un vasto campo donde dió aplicacion a todas sus valiosas cualidades i aptitudes.

Nada se escapó a su observacion atenta i profunda.

Las tarifas, tanto de carga como de pasajeros, le merecieron estudios especiales, i pudo señalar con precision una base para calcular las que se formarían ulteriores a medida que nuevas líneas se entregaran al tráfico.

El 13 de Octubre de 1885 el Presidente de la República, don Domingo Santa María, lo nombró Ministro de Hacienda.

En 1888 fué elegido Diputado al Congreso.

Del puesto de Director Jeneral de los Ferrocarriles fué separado en 1891 a causa de la revolucion de ese año.

En 1892 desempeñó el puesto de Secretario de una comision especial parlamentaria i en 1895 fué nombrado profesor de economía i administracion del curso de ingeniería de la Universidad.

El 24 de Noviembre de 1895 fué nombrado por segunda vez Ministro de Hacienda.

Desde su juventud cultivó las bellas letras, primeramente la poesía lírica i despues el periodismo. Fué redactor de *El Eco del Sur* i de *El Semanario* de Valparaiso, colaboró en *El Ferrocarril* y en *La Epoca* de Santiago. En 1892 se le encargó la redaccion de *El Mercurio* de Valparaiso en cuyo puesto permaneció hasta el día de su fallecimiento.

Publicó diversas e importantes obras, como *El Administrador Público* (1884); *Los Ferrocarriles Argentinos i los Chilenos* (1892); *Tratado de Administracion Pública*, para el curso de ingeniería de la Universidad; *Lectura Militar* para las escuelas del Ejército i la Armada (1898); *Cartilla Cívica* para los niños (1899); i *El Alcohol*, considerado en su aspecto económico i social (1899), premiado en el certámen abierto por el Ministerio de Hacienda,

El estudio de la vida de don Hermójenes Pérez de Arce presenta un bello ejemplo de cuanto puede i logra alcanzar una intelijencia bien cultivada si se auna con un buen carácter, una voluntad decidida por el adelanto, el

estudio i el trabajo, un espíritu recto i un corazon bondadoso.

Parece que el señor Pérez de Arce hubiera heredado muchas cualidades del ilustre escritor i primer periodista de Chile, el padre de la *Buena Muerte*, Camilo Henríquez, pues era sobrino nieto de este gran chileno.



PINTO JOAQUIN N.

Ingeniero. Cuando hicieron los estudios de la línea entre Curicó, San Rosendo i Angol i ramal a los Anjeles; se dividieron en cuatro secciones: 1.^a de Curicó a Linares, 2.^a de Linares a Chillan, 3.^a de Chillan a San Rosendo i 4.^a de San Rosendo a Angol i ramal a Los Anjeles.

El señor Pinto fué nombrado jefe de la 4.^a seccion e hizo el trazado desde San Rosendo a Angol i del ramal a Los Anjeles, de este ramal se hicieron dos trazados,

Tambien hizo estudios de una línea desde Cullipulli a Coigüe.



POISSON EUJENIO D.

Ingeniero. Nació en Francia en 1823, hizo sus estudios en la Escuela Politécnica de Paris.

Por el año de 1850 se vino a Chile llamado por su hermano don Pedro que residia en Valparaiso ocupando una posicion mui espectable en el alto comercio i era mui apreciado por la sociedad.

Tomó parte en la construcción del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

Fué nombrado por el Supremo Gobierno Injeniero en Jefe en la construcción del Ferrocarril de Curicó a Angol, i construido éste, fué hasta su fallecimiento Injeniero en Jefe de la 3.^a Sección.

Falleció el 20 de Enero de 1887 a la edad de 64 años.



PRADO FRANCISCO JOSÉ

Injeniero. Nació en 1860. Hizo sus estudios en el Instituto Nacional i en la Universidad de Chile. Fué muy apreciado i distinguido de su profesor, el sabio Domeyko, rector de la Universidad. Se graduó de injeniero en 1882.

Se inició en su carrera profesional haciendo los estudios del ferrocarril a la frontera que recién se empezaban, bajo la dirección del distinguido injeniero don Victorino Aurelio Lastarria. Fué uno de los injenieros que estudió el gran puente de Malleco.

En 1885 fué nombrado injeniero ayudante de la Sección entre Talca y Yumbel, cuyo injeniero en jefe era don Nicolás Tanco. Tuvo especialmente a su cargo la construcción del puente carretero sobre el Maule i del construido para el ferrocarril sobre el Ñuble.

En 1886 fué nombrado para reemplazar al señor Tanco.

Por decreto de 31 de Enero de 1888 se le nombró para estacar el trazado definitivo de la línea férrea de la Calera a la Ligua i Cabildo, cargo que desempeñó hasta Setiembre de 1891.

A fines de este año fué nombrado Inspector de tras-

porte e Inspector Jeneral del Tráfico en los Ferrocarriles en esplotacion,

En Abril de 1892 se le nombró Inspector Jeneral de los ferrocarriles en estudio i construccion. Con este motivo tuvo que recorrer gran parte de la República atendiendo los trabajos i desempeñando comisiones de gobierno. Desempeñando este cargo, tuvo del Gobierno la delicadísima comision de preparar la defensa de los intereses fiscales en los asuntos relacionados con las reclamaciones de la *North and South American Construction Company*.

Desde 1897 en que se constituyó el tribunal arbitral respectivo tuvo la parte técnica de la defensa fiscal.

Desde ese mismo año ejerce libremente la profesion.

Ha formado parte de diversas e importantes sociedades industriales i ha sido consejero de los Bancos Garantizador de Valores i Comercial, director de la de Trasportes Unidos i otras.

Ha cultivado relaciones con la Sociedad Científica de Chile, con el Instituto de Ingenieros i con la Sociedad de Fomento Fabril de la cual es consejero.

Ha sido adherente a los Congresos Científicos de Buenos Aires i de Montevideo. En Febrero de 1899 formó parte como vice-presidente del Congreso Científico de la Serena.

Forma parte del comité directivo de los aviadores de las minas de Puchoco.

Con motivo de un viaje que hizo a la República Argentina, mereció grandes atenciones de las mas altas personalidades de aquel pais.





PRIETO I CRUZ ANJEL

Superintendente del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Falleció en Diciembre de 1883.

De las oficinas del Ministerio del Interior pasó a desempeñar el puesto de Oficial Mayor del Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción pública; cargo en que lo encontró la revolución de 20 de Abril de 1851 cuyas banderas siguió.

Separado de su puesto, continuó en la corriente revolucionaria hasta la batalla de Loncomilla.

Perdida ésta, se retiró de la política militante i se entregó al trabajo particular.

La administración de don José Joaquín Pérez lo llamó a desempeñar la Intendencia de Colchagua, donde supo atraerse todas las voluntades i abrió una era de adelantos en aquella provincia. Mejoró la instrucción primaria i la policía, arregló las cuentas municipales, persiguió incansable a los malhechores que infestaban la comarca, dió aliento i apoyo a los buenos empleados; hizo, en fin, cuanto puede ejecutar un buen mandatario, dejando, al retirarse de aquel puesto, una memoria querida i respetada.

Elejido diputado al Congreso Nacional, fué nombrado miembro de las comisiones mas laboriosas i delicadas.

Nombrado en 1865 Superintendente del Ferrocarril

de Santiago a Valparaiso, llevó a ese puesto un conjunto especialísimo de aptitudes que lo hicieron un buen administrador. Activo, laborioso, incansable en la fiscalización de los subalternos, atento con el público i siempre dispuesto a oírle, las tareas de esa administración absorbieron por completo su vida.

Vivo testimonio de su intelijente laboriosidad son los numerosos informes que pasó al Supremo Gobierno sobre su administración; de su escrupulosa honradez quedó la prueba convincente de que murió pobre, que es el mejor elogio de un empleado público.



RAMIREZ MARDONES AMADOR

Servidor público i en los Ferrocarriles del Estado. Nació en Curicó en 1831 en una familia de lo mas distinguido de aquella provincia.

En los primeros años de su juventud se dedicó a trabajos agrícolas.

En los años 1851 a 1856 fué oficial, desde subteniente a capitán del cuerpo de Policía de Santiago que era mandado por su tío el coronel Ramirez.

A fines de 1851, con las fuerzas que se enviaron a pacificar la provincia de Atacama, fué un piquete de la policía de Santiago al mando del teniente don Amador Ramirez. En 1858 i 1859 estuvo destacado en Caldera al mando de las fuerzas de seguridad. Por ese tiempo fué enviado a Mejillones de Bolivia, en la expedición confiada a don José Anacleto Goñi, prestigioso jefe de Marina, al mando entonces de la corbeta «Esmeralda» encargado de fijar el límite con Bolivia i pacificar esos lugares; asiento de importantes faenas mineras explota-

das por chilenos. Don Amador Ramirez, a cargo de un piquete de 25 hombres de la policía de Copiapó, desembarcó en Mejillones, tomó posesión del puerto i tranquilizándolo completamente, se retiró poco despues dejándolo bajo el amparo de las autoridades bolivianas.

Del cuerpo de Policía pasó don Amador Ramirez a servir en los Ferrocarriles.

En Junio de 1861 se ocupó en las obras de construccion de la línea de Santiago al sur, bajo las órdenes del ingeniero don Carlos Hillman.

Despues pasó a ser boleterero ayudante de tren.

En 1866 fué nombrado jefe de Estacion de San Francisco.

En 1872, jefe de Estacion de Requinoa.

En 1879 fué ascendido a la jefatura de la Estacion de Curicó, donde sirvió hasta 1882, en cuyo año fué ascendido a jefe de la Bodega receptora Sur de Santiago.

Permaneció en este puesto hasta el 1.º de Julio de 1893 en que fué promovido a jefe de la Estacion del Mercado.

En 1894 presentó una solicitud al Soberano Congreso pidiendo jubilacion, la que le fué concedida en 1896. Apénas sobrevivió diez años a esta justa recompensa por sus buenos servicios. Falleció a los 75 años de edad en 1906.

Al solicitar jubilacion, el señor Ramirez acompañó informes de los que habian sido o eran sus jefes inmediatos.

Esos informes hablan mui alto de su conducta intachable, de su contraccion al trabajo, de su seriedad i rectitud, de su honradez i honorabilidad, de sus aptitudes i escrupuloso desempeño de sus obligaciones.

Firman esos certificados jefes honorabilísimos de que no es posible dudar ni un solo momento.

I a la verdad, el señor Ramirez fué un empleado modelo, digno en toda ocasion de servir de ejemplo de

conducta i honradez, de probidad i de iniciativa de toda mejora en el ramo en que prestaba sus servicios.



REBOLLEDO L. RICARDO

Estudió en el Liceo de Concepcion i en 1862 ingresó en la Escuela de Artes i Oficios. El Supremo Gobierno, en vista de las buenas pruebas rendidas como mecánico, lo designó para la Marina de Guerra, donde ingresó en 1867. Allí, despues de dieciocho meses de práctica i estudios técnicos, dió exámen para Injeniero de la Armada, i sirvió en ese carácter mas de cinco años.

En 1872 se encontraba en Concepcion cuando la inauguracion de la línea férrea de Talcahuano a San Rosendo; el Superintendente del Ferrocarril, don Eduardo Cuevas, lo ocupó en la Maestranza que recien se instalaba bajo la jefatura de don Juan Watson.

Sirvió en la Maestranza de Concepcion hasta 1884, época en que, siendo Director de Traccion i Maestranzas don Diego Hall, en un viaje que hizo a Concepcion, lo trajo a Santiago como jefe de uno de los talleres de la Maestranza de la 2.^a Seccion; poco despues fué designado Mayordomo Jeneral de Talleres, puesto que recien se creaba.

En Setiembre de 1889 se le nombró jefe interino de la Maestranza de Valparaiso; en Diciembre de ese mismo año se le nombró en propiedad, puesto que sirvió hasta fines de 1892 en que permutó con el jefe de la Maestranza de Santiago, don Cirilo Didier.

En 1906 fué nombrado Inspector Jeneral de Maestranzas, cargo que desempeñó hasta 1907. En este año, por motivo de la reorganizacion de los servicios de la

Empresa bajo la Direccion de don Omer Huet, fué nombrado Inspector de las Maestranzas de los Ferrocarriles Aislados, puesto que no aceptó por no convenir a sus intereses, aceptando, en cambio, el de Jefe de la Maestranza de Calera, que desempeña actualmente.

El señor Rebolledo, ademas de ser un empleado modelo por su competencia, laboriosidad i conducta, es todo un caballero por los finos modales de su trato i por su cultura social.



RIVERA RAMON 2.º



Empleado público i de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Nació en Santiago el 8 de Abril de 1830. Fueron sus padres don Ramon Rivera i la señora Dolores Olaechea, oriundos de Concepcion i descendientes de las mas distinguidas familias de aquella aristocrática ciudad. Se educó en el colejio del señor Munita. En su juventud se dedicó al trabajo de varias industrias. Con mala suerte en los negocios, aceptó el empleo de Conservador de comercio en el puerto del Tomé. En 1869 fué nombrado Guarda de la aduana de Coronel, donde permaneció hasta 1873 en que pasó a ocupar el puesto de Cajero del Ferrocarril en Concepcion; en 1880 fué llamado a desempeñar el puesto de Guarda Almacen en Santiago, correspondiente a la 2.^a Seccion de los Ferrocarriles; en 1885 volvió a su antiguo puesto de Cajero en Concepcion donde falleció el 28 de Octubre de 1888.

Antes de ser empleado, fué en Santiago Bombero de la Guardia de Propiedad i, como tal, le cupo en 1866 asistir en Valparaiso al bombardeo de ese puerto por la Escuadra española. Como un recuerdo de esos días, el inspirado i sentido poeta don José Antonio Soffia, le de-

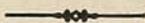
dicó en 1876 un ejemplar de sus poesías líricas publicadas en 1875, con estas frases:

«A mi buen amigo i compañero, en días de entusiasmo i patriotismo.»

«El Sur» de Concepcion del día 30 de Octubre de 1888, al dar cuenta de su fallecimiento, termina con este párrafo:

«La muerte ha venido a tronchar su existencia gastada con sus largos i valiosos servicios prestados al Estado». Don Ramon 2.º Rivera ha desempeñado desde su juventud importantes puestos particulares i públicos, distinguiéndose siempre por su honradez i su contraccion al trabajo. Su fallecimiento ha sido mui sentido en esta ciudad, i principalmente por sus numerosos amigos que tuvieron ocasion de conocer las bellas cualidades de su carácter.»

Hijo del señor Rivera es el ex-Ministro de Estado i actual Senador de la República por la provincia de Valparaiso don Guillermo Rivera.



ROMAN M. JUSTO PASTOR



Nació en la ciudad de Talca en 1871, hijo de don José Tomas Roman i de la señora Encarnacion Manriquez Urrutia. Su señor padre residió muchos años en Talca donde fundó la casa comercial de Roman, Sepúlveda i C.^a. Su señora madre es hija de don Justo B. Manriquez i de la señora Benita Urrutia familia oriunda de Cauquenes del Maule.

Inició su carrera de empleado en los Ferrocarriles el 1.º de Marzo de 1890 como oficial de la Contaduría de la 2.^a Seccion en Santiago; en Agosto de 1891, Auxiliar

de Almacén; en Octubre del mismo año oficial de la Contaduría; en Agosto de 1900 Sub-Inspector de Contabilidad; en Febrero de 1903 Contador Interino en la 1.º Sección durante 11 meses; en Enero de 1904 Sub-Inspector de Contabilidad en la 2.ª Sección; en 1905 Contador Interino de la misma Sección; el 11 de Julio del mismo año Sub-Inspector de Contabilidad; el 1.º de Setiembre de ese año fué nombrado Contador en propiedad de la 2.ª Sección i en 1.º de Junio de 1907 Contador Jefe de la 2.ª Administración, cargo que desempeña actualmente.

Además, ha desempeñado diferentes comisiones de confianza i últimamente la Dirección Jeneral le ha encomendado formar una Nomenclatura Jeneral de Artículos de Almacén.

El señor Roman ha llegado al puesto que ocupa mediante sus propios i constantes esfuerzos; ha sido activo, trabajador i ha cumplido bien sus obligaciones. Bien ha merecido el puesto que desempeña i se mantiene perfectamente en él. Su honorabilidad i carácter, i su antigüedad en el servicio de la Empresa lo designaban para el cargo que desempeña. En su puesto sabe manejarse en su relación constante con el público i sus subalternos, uniendo en su carácter estas dos cualidades difíciles de unir, la afabilidad en el trato i la firmeza incontrastable en el cumplimiento del deber. Le es muy aplicable aquella frase latina: *Suaviter in modo, fortiter in re.*





SALAZAR C. JUAN FRANCISCO

Ingresó a la Empresa en Junio de 1884, a la edad de 19 años, en el empleo de oficial 2.º de la Direccion de Esplotacion.

Tres meses despues de su ingreso, aparte de las funciones de su empleo, se le encomendó la Seccion de reclamos, cuyo trabajo consistía en revisar todos los fallos recaidos en reclamaciones cuyo monto era menor de cincuenta pesos, i en fallar todos los que excedieran de esa suma. A la Direccion de Esplotacion venian, pues, los expedientes de reclamos de todas las Secciones de la Red Central. Fué el Consejo Directivo quien acordó la designacion del señor Salazar para dicho trabajo, acordándole una gratificacion permanente, cuyos acuerdos fueron aprobados por el Supremo Gobierno.

En Noviembre de 1887 fué nombrado Jefe de la estacion de Quillota, en la Primera Seccion, cuyo empleo lo sirvió hasta fines de 1889.

En la fecha indicada fué ascendido al empleo de Inspector de Trenes i Estaciones con residencia en Santiago, agregado a la Segunda Seccion.

En Noviembre de 1891 fué designado para el puesto de Jefe de estacion de Talcahuano que a la sazón era la estacion mas importante i de mayor trabajo en la Tercera Seccion, pues todos los productos de esa estensa

seccion tenian su salida por aquel puerto, pues solo algunos años despues las casas esportadoras de cereales principiaron a aprovechar tambien el puerto de Penco, gracias al convenio que celebró la Empresa de Ferrocarriles del Estado con la Sociedad dueña del Ferrocarril a Penco.

Antes de retirarse el señor Salazar de Talcahuano, para pasar a servir otro puesto superior, la sociedad i el comercio de Talcahuano le hicieron una manifestacion de aprecio i simpatía por su actuacion en dicho empleo, agregándole un obsequio de valor artístico e intrínseco.

En Noviembre de 1893 fué ascendido al puesto de Sub-Inspector de Trasportes de la Tercera Seccion, con residencia en Concepcion. En 1895 se le comisionó para administrar por un par de meses el Ferrocarril de Chañaral i luego despues se le ofreció la administracion del Ferrocarril de Huasco, la cual no aceptó. En 1894 el Consejo Directivo aprobó una recopilacion de circulares i de disposiciones de servicios, que abarcaba desde 1884, que sirvió mucho como obra de consulta. En 1897 se le encomendó por el Consejo hacer una revision i recopilacion de las innovaciones i supresiones hechas al Reglamento Jeneral de la Empresa desde su publicacion en 1884 hasta 1897, cuyo trabajo lo presentó el señor Salazar al Consejo acordándole éste una remuneracion de dos mil pesos.

En Marzo de 1898 el Consejo Directivo, con aprobacion del Gobierno, lo comisionó para administrar los Ferrocarriles de Coquimbo, comision que duró todo ese año, cerrando con un balance que arrojó una utilidad líquida de cien mil pesos. Es de notar que ántes i despues de la Administracion del señor Salazar en ese Ferrocarril, solo ha habido pérdidas de alguna consideracion.

La sociedad i comercio de la provincia de Coquimbo hicieron jestioness para conseguir el nombramiento en propiedad del señor Salazar para administrador de esas

líneas, pero el Supremo Gobierno tuvo a bien designar a otra persona para dicho cargo.

De regreso a Concepcion, a su puesto en propiedad, fué comisionado en 1900 para practicar una visita de inspeccion a los Ferrocarriles de Coquimbo i Chañaral, regresando dos meses despues.

En Junio de 1902 fué comisionado para recibir el Ferrocarril de Valdivia a Osorno que pasaba a depender de la Empresa del Estado.

A principios de 1903 fué comisionado para inspeccionar nuevamente los Ferrocarriles de Coquimbo, Huasco i Chañaral, regresando en Marzo de dicho año.

En Abril de 1903 fué nombrado Inspector en Jefe de la Primera Seccion, entre Valparaiso i Santiago, con residencia en Valparaiso, en cuyo puesto sirvió hasta Abril de 1907.

Le tocó la época del resurjimiento de las industrias, de la agricultura i del comercio, teniendo que hacer prodijios con los elementos deficientes que en ese entónces habia para el servicio, a fin de atender convenientemente al transporte de pasajeros i carga.

Cúpole tambien un trabajo pesadísimo con motivo de terremoto de Agosto de 1906.

La línea quedó destruida en grandes trazos, sin terraplenes, sin aguadas, sin edificios de estaciones, haciéndose imposible el tráfico de trenes, el cual era urgente restablecer, pues era necesario sacar de Valparaiso una gran cantidad de miles de personas que carecian de albergue i era necesario llevar víveres i provisiones de todas clases para abastecer a la poblacion de Valparaiso i de otras intermedias.

Se temía tambien el desarrollo de epidemias en Valparaiso si no emigraban luego las familias sin hogar.

Personas respetables que hicieron el viaje en gran parte a pié hasta Valparaiso, en los dias siguientes al 16 de Agosto, opinaban quo no podría restablecerse el

tráfico directo de trenes a Santiago ántes de un mes de trabajo activo. Sin embargo, con las medidas que se tomaron en Valparaiso por las autoridades ferrocarrileras que no desertaron de su puesto despues de la catástrofe i que prescindieron de la situacion de desamparo en que estaban sus propias familias, el tráfico directo de trenes se restableció el Sábado 25 de Agosto de 1906, es decir, nueve días despues de tan gran desgracia. En los tres días siguientes al 25 salieron de Valparaiso para distintos puntos por los diversos trenes que se pusieron a su disposicion, como veinte mil personas.

En Junio de 1903 o sea dos meses despues de nombrado Inspector de la 1.^a Seccion, el señor Salazar fué nombrado Director Interino de Esplotacion, sirviendo ese puesto hasta fines de Setiembre del mismo año. Durante esos meses dió impulso al acarreo de madera de la frontera con destino a los mercados consumidores, recibiendo felicitaciones de los remitentes de ese artículo por el trasporte activísimo que se les hizo.

En la última sesion del Consejo Directivo a que asistió el señor Salazar, que fué en la que se designó al señor Ignacio Infante para Director propietario del ramo de Esplotacion, tanto el Consejo como el señor Ministro de Industria allí presente, acordaron manifestar sus agradecimientos al señor Salazar por la forma ampliamente satisfactoria con que se habia desempeñado en el importante puesto de Director de Esplotacion interino.

A principios de 1906 el servicio de la Bodega Receptora de Baron, oficina importantísima, como que es la que recibe las provisiones i elementos para abastecer no sólo a Valparaiso, sino tambien a la costa, estaba perturbado, mas aun, desquiciado i corrompido, a causa de que el jefe de esa reparticion i dos empleados mas daban el mal ejemplo de falta de delicadeza i honradez.

El Inspector de Seccion, señor Salazar, tan pronto como tuvo la certidumbre de los malos manejos de esos

empleados, procedió a separarlos, i ocurrió entónces que, al siguiente dia, el personal de esa bodega i los de la Remisora no asistieron a sus empleos sino que se fueron a las imprentas i a donde el señor Intendente a protestar de la conducta de su jefe señor Salazar, presentándose despues a éste i haciéndole saber que si no reponía en sus puestos a los separados, ellos no concurrirían a las bodegas, permaneciendo éstas con su servicio paralizado.

El señor Salazar les contestó que la circunstancia de haber ellos abandonado sus oficinas equivalía a declararse en huelga i que por consiguiente desde ese momento quedaban todos separados de sus puestos. Se trataba de sesenta empleados.

El procedimiento del señor Salazar fué ampliamente aprobado por la Direccion de los Ferrocarriles i por el Supremo Gobierno, previo el exámen de los antecedentes.

El comercio de Valparaiso aplaudió tambien este acto que redundaba en beneficio del público.

El servicio de bodegas en Baron no se interrumpió ni un solo dia, por cuanto el señor Salazar tomó las providencias del caso oportunamente.

En Abril de 1907 fué designado para Administrador de la 2.^a Seccion, que comprende desde Santiago hasta Talca i ramales inclusive.

Recibió la Seccion conjestionada de carga de toda clase en todas las estaciones, que estaba a intemperie i sumamente atrasada, i apesar de la huelga de operarios de la Maestranza a fines de Mayo de ese año, que perturbó el servicio gravemente, se dejó la Seccion al dia en la movilización, en Setiembre del mismo año, obteniéndose así que los productos bajasen de precio en los grandes mercados de consumo i no siguieran explotando a los consumidores.

Solo quedaron atrasadas algunas partidas de madera,

las que siguieron trasportándose hasta quedar tambien al día en ese artículo.

De lo anterior, resulta que el señor Salazar ha servido en la Empresa mas de 25 años, i durante este tiempo, ha tenido solo 45 días de licencia por enfermo i 30 días por descanso o feriado.

Tal es, a vuela pluma la hoja de servicios del señor Salazar i necesariamente sus aptitudes intelectuales, su actividad, su carácter, su modo de ser, en fin, estan a la altura de esos servicios.

De criterio firme i seguro, de espíritu intelijente i pensador, va derecho al asunto i lo penetra i lo estudia i lo resuelve atinadamente. No es amigo de la vana palabrería; para salvar una dificultad no se vale de rodeos, ni se precipita sin estudiarla a fondo i completamente. Amigo del trabajo, es tesonero en sus tareas; enemigo de relumbrones falsos, hace una vida apartada i silenciosa i, si alguna vez aparece en cierta espectacion, ha llegado hasta allí, mas por compañerismo que por tendencias propias de su espíritu.



SANHUEZA SANDERS GUILLERMO



Contador-Jefe de la 3.^a Seccion con residencia en Concepcion, ciudad de su nacimiento.

Son sus padres don Desiderio Sanhueza Novoa i doña Josefa Sanders Bayon, nacidos tambien en Concepcion.

Antes de ser empleado de la Empresa de los Ferrocarriles, lo habia sido en el Banco de Valparaiso como Ayudante de Caja.

Ingresó a la Empresa el año 1885, como oficial 1.^o de la Contaduría de Concepcion; en 1888 fué nombrado

Cajero de la 3.^a Seccion i en 1892 Contador de esa misma Seccion.

En el año 1895 fué comisionado por la Direccion Jeneral, llevando la representacion del Consejo Directivo, para visitar el Ferrocarril de Coquimbo e implantar la Contabilidad de la Red Central; contabilidad que desde entónces quedó establecida en la forma que él propuso, i fueron puestas en práctica las reformas que indicó.

Desde el año 1882 hasta 1890 estuvo prestando sus servicios en el Cuerpo de Cívicos i permaneció en el hasta su disolucion, de cuyo cuerpo salió con el grado de Capitan.

Fué fundador de la 4.^a Compañía de Bomberos de Concepcion.

Como contador es el mas antiguo de la Empresa.

Sus nobles prendas de carácter le han conquistado i conquistarán el buen nombre i el aprecio de todos los que le conocen i mui principalmente de la sociedad de Concepcion, ciudad que ha sido cuna de su familia, siempre rodeada del prestigio i respeto que merecen las personas de buen nombre i fama.

SANTIS ENRIQUE FLORIDOR

Tipógrafo. Nació en Santiago. Fueron sus padres don Pedro Santis i doña Micaela Riquelme.

Cuando ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en la Contaduría de la 2.^a Seccion el 16 de Junio de 1888 para hacerse cargo del Taller de Boletos recién establecido, había desempeñado durante 15 años el puesto de Rejente en la imprenta del Estandarte Católico, que despues se llamó «El Porvenir» i hoi dia «La Union», ámbas publicaciones dependientes de una misma Empresa.

Del Taller de Boletos pasó a fundar i rejentar la Imprenta de los Ferrocarriles. Ambos talleres le deben al señor Santis, su fundador, su instalacion i progreso, dando a la Empresa mui buenos resultados tanto en la oportunidad i clase de sus trabajos como gran economía en los gastos.

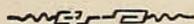
El señor Santis era un acabado modelo del obrero modesto, honrado, de conducta intachable, intelijente, de los que llevan grabado en el alma con caracteres indelebles el sagrado lema: «*Cumplir con el deber*». I el señor Santis se excedía en el cumplimiento de sus obligaciones i, precisamente, fué esto la causa de su muerte.

Necesitó un dia el Ministerio con gran apremio la impresion de una Memoria, i la encomendó a la imprenta de los Ferrocarriles a fin de obtenerla con mas prontitud. El señor Santis se puso a la obra con todo el personal a sus órdenes. El trabajo propio de la imprenta era mucho i hubo que dedicarle a aquel trabajo extraordinario del Ministerio un tiempo tambien extraordinario. Desde ese dia el Rejente, con todo el esfuerzo, enerjía, actividad i empeño de que era capaz, se dedicó a aquel trabajo hasta mui altas horas de la noche, para volver al dia siguiente a primera hora a las tareas ordinarias de trabajo. Este trabajo forzado i durísimo duró algunas semanas; se dió término a él con toda oportunidad, pero el jefe de la imprenta sufrió un gran desgaste en su organismo. Cayó luego enfermo, vino la crisis i falleció el 3 de Setiembre de 1900.

El señor Santis durante varios períodos fué Director i Presidente de la Sociedad «Union de Tipógrafos».

Este libro, cuyo objeto i fin ha sido hacer figurar en sus pájinas los empleados mas distinguidos i meritorios de la Empresa, sea cual fuere el empleo que les tocó desempeñar, hoi cree honrarse estampando el nombre de un servidor modelo como el señor Santis, i de igual manera podría escribirse el nombre del último palanquero,

del último operario de Maestranzas, de un cambiador, etc., si en el puesto que desempeña tuvo la feliz oportunidad de realizar alguna acción meritoria que sirva de ejemplo i estímulo al numeroso personal de los Ferrocarriles del Estado.



SAYAGO FRANCISCO

Ingeniero. Después de haber trabajado en la construcción de Ferrocarriles en las provincias del norte i de haber sido largos años ingeniero del Ferrocarril de Copiapó a San Antonio, Chañarcillo i Puquios, en Junio de 1888 fué nombrado Ingeniero-jefe de la 3.^a Sección de los Ferrocarriles del Estado. En Junio del año siguiente, 1889, fué nombrado Director de la Vía i Edificios en reemplazo de don Enrique Budge que pasó a desempeñar el puesto de árbitro de los Ferrocarriles en construcción. Desempeñó ese puesto hasta el mes de Abril de 1892 en que volvió a reasumir el puesto de ingeniero de la 3.^a Sección. En Agosto de 1896 fué nombrado Administrador Jeneral de los Ferrocarriles del Norte o Aislados con residencia en Coquimbo, cargo que desempeñó hasta el mes de Octubre del mismo año en que volvió a su antiguo puesto en la 3.^a Sección. En Abril de 1907 fué nombrado Administrador de la 3.^a Sección, cargo que desempeña actualmente.



SINCLAIR TOMAS

Fué contratado en Inglaterra en Octubre de 1866 para servir como mecánico en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ocupación que desempeñó en la Maestranza

de la 1.^a Seccion en Valparaiso hasta el año de 1882 en que ascendió a otro puesto.

Mientras estuvo de mecánico, entre otros trabajos de importancia, tuvo a su cargo la construccion de la máquina «Esposicion» núm. 35, la primera construída en Chile i que se exhibió en la Esposicion Internacional de 1875.

En la guerra contra el Perú i Bolivia tuvo a su cargo distintos trabajos de reparaciones en los buques de la Armada, Huáscar, Angamos, Pilcomayo, Cochranes i varios trasportes.

En esa misma época se le encomendó la instalacion de la maquinaria para proveer de agua potable a Valparaiso, establecida en El Salto.

Desde 1882 hasta 1892 desempeñó el puesto de Jefe de Traccion i Casa de máquinas en Baron.

En 1892 fué nombrado Injeniero Jefe de Maestranza de la 1.^a Seccion, interinamente, cargo que desempeñó hasta 1903, fecha en que volvió a su empleo de Jefe de la Casa de máquinas en Baror.

En 1907 fué trasladado a la 2.^a Seccion en calidad de Injeniero ayudante de la Maestranza. Sirvió este empleo hasta el mes de Julio de 1908, fecha en la cual se le nombró Injeniero Jefe de la Maestranza de la 2.^a Seccion, en propiedad, con residencia en Santiago.



STUVEN FEDERICO

Injeniero mecánico, industrial, teniente coronel movi-
lizado i Jefe de la Maestranza de la 3.^a Seccion de los
Ferrocarriles del Estado. Nació en Valparaiso a las 12½
P. M. del Domingo 24 de Diciembre de 1837. Fueron
sus padres don Juan Stuvén, de nacionalidad alemana, i
doña Jesus Olmos de Aguilera.

Don Juan Stiven, vino de Hamburgo a Valparaiso en calidad de empleado de una fuerte casa comercial del vecino puerto. A los pocos años, su intelijencia, actividad i honradez le conquistaron una magnífica posicion de fortuna i en la sociedad porteña. Unió su vida con una hija del pais i de oríjen de conquistadores, doña Jesus de Olmos de Aguilera formó un hogar respetable i hermoso en que las hijas eran encantadoras i los hijos fuertes i robustos.

Cuando don Juan Stiven hubo alcanzado una considerable fortuna, fué administrador gratuito del hospital de Valparaiso i su protector mas jeneroso i desprendido; i cuando despues de algunos años, por actos de hidalguía i condescendencia, su fortuna decayó notablemente, aquel establecimiento no dejó de recibir la proteccion decidida del señor Stiven hasta el último dia de su administracion.

*
* *

Tendria unos doce o trece años de edad don Federico Stiven cuando su padre, que era natural de Bremen (Alemania) lo envió a su pais a recibir una educacion de su agrado a casa de sus padres, al lado de una hermana llamada Maria. En Bremen entró, pagando fuerte contrata como en el mejor colejio, de aprendiz mecánico en un establecimiento de herrería, donde su primera ocupacion fué de soplar con el fuelle i enseguida forjar el acero con el acero.

Andando los años, refería mas tarde el señor Stiven, haciendo recuerdo de su aprendizaje, que el maestro de fragua que le puso en las manos la primera herramienta de trabajo lo obligaba a desnudarse de arriba para dar a su piel la resistencia i firmeza del oficio; i reía alegremente, al contar aquella ocurrencia de su primer maestro. «La máxima del herrero aleman, escribe a este respecto don Benjamin Vicuña Mackenna, como la del roto chileno,

era que la piel sana sola de las quemaduras, mientras que el lienzo de la camisa o el cuero de los zapatos necesita remiendo artificial que cuesta plata.»

I a propósito, fué el señor Stuken un entusiasta admirador del obrero chileno i siempre le prodigó sus elogios.

*
* *

En 1853 pasó don Federico Stuken a la Escuela Politécnica de Hanover a perfeccionar sus estudios técnico i prácticamente. Aprendió allí por principios la mecánica, la construcción de máquinas i a manejarlas personalmente, sirviendo ya de maquinista o de fogonero en los trenes.

Con el mismo objeto, fué despues a estudiar i practicar en Inglaterra, en Bélgica i en Francia a fin de hacerse apto i competente, i no por ganarse un sueldo, pues su padre, rico como era, proveía con largueza a todas sus necesidades.

*
* *

Despues de ocho años de un estudio rudo i científico, pero práctico, en Europa, volvió a Chile hecho todo un hombre. En Valparaiso, siempre ayudado por su padre bondadoso i bueno, con un capital considerable planteó un establecimiento con el nombre de Fundicion Nacional.

Se encontraba al frente de esta Fundicion, cuando la guerra con España el año 66 i su entusiasmo patrio i su amor a Chile le impulsaron a fabricar en su establecimiento los primeros cañones de gran calibre que se han fundido en el país, apesar de la escasez de todo recurso que existia en aquella época, del apremio, i de trabajadores competentes que lo secundaran. Fué un gran éxito alcanzado en la fundicion i debido a su competencia i patriotismo.

No obstante, por falta de protección i de esperiencia i

a la competencia extranjera, se vió obligado a cerrar su establecimiento.

Se le designó entónces para organizar la Maestranza de Limache.

*
* *

Por esa época, no encontrando el señor Stiven una posicion lisonjera i que le hiciera concebir halagadoras esperanzas, se hizo el industrial viajero. Recorrió en este carácter el norte del pais instalando maquinarias en los establecimientos mineros. En estas escursiones que duraron 10 a 12 años, conoció en el Huasco i unió su suerte a la distinguida señora Dora González hija del acaudalado huasquino don Márcos González.

Por esa época tambien visitó el Perú i en varias ocasiones, por razones de su oficio, donde montó maquinarias en los injenios de azúcar, principalmente en Lambayeque.

*
* *

Yendo a ménos su fortuna a la par que le nacian hijos, se hizo industrial montando a orillas del Maipo, en Buin, una fábrica de papel de estraza.

Trabajaba en esta industria con regular utilidad, cuando llega la guerra con el Perú i Bolivia.

No trepidó en ofrecer sus servicios, primero como injeniero mecánico i despues como simple mecánico; se valió de don Benjamin Vicuña Mackenna, por último, con el mismo objeto, pero todo fué inútil. En esta emergencia, se resolvió a imponerse como a la fuerza, i se marchó a Antofagasta.

En carta de fecha 8 de Mayo de 1879 dirijida a don Benjamin Vicuña Mackenna, entre otros párrafos le dice:

«El cuerpo de mecánicos con sus correspondientes herramientas i a las órdenes de un injeniero competente,

debiera acompañar al ejército i escuadra; tanto para las composturas a bordo, que son necesarias en buques que estan continuamente sobre la máquina, como para el ejército, que necesita de este cuerpo para el arreglo del parque de artillería, pertrechos, carros, etc.

«I sobre todo es preciso tener presente que la guerra se hace en un desierto en que se carece de agua i que ésta tiene que fabricarse. Supóngase que la toma de Iquique sea un hecho i que el enemigo, como es natural, destruyera sus máquinas resacadoras de agua, en este caso es imposible la permanencia de un ejército si estas máquinas no se componen inmediatamente. Aquí el cuerpo de mecánicos estaria en su elemento, i es de indispensable necesidad su formacion. Mandar a Valparaiso para arbitrar todos estos recursos, es imposible: es preciso que se hagan en el terreno mismo. Este cuerpo podria enrolar obreros que han trabajado en la maestranza de Limache ya conocedores en la fundicion de cañones, pertrechos, etc. i que serian los mas competentes para el manejo de la artillería; es mucho el partido que se podria sacar de hombres acostumbrados a esta clase de trabajos.

«Si Ud. escribe algo a este respecto, suplicaria a Ud. no dijese que yo habia ofrecido mis servicios: con los pasos que he dado lo creo ya suficiente: si me necesitan, *que me llamen*: el jeneral Arteaga sabe mui bien esto i sé que en todo caso me llamaria para ocupar el puesto que creo necesario para el ejército i escuadra».

*
* *

En Setiembre de ese año, fué llamado el señor Stuyen por el ministro Sotomayor desde Antofagasta. Inmediatamente procedió a instalar una pequeña maestranza a bordo de la fragata-transporte *Elvira Alvarez*, i «gracias a esta prevision, dice Vicuña Mackenna, hallóse el animoso in-

dustrial en aptitud de prestar los mas preciosos servicios al ejército desde que puso éste su planta victoriosa en las laderas de Pisagua. Buques, locomotoras, telégrafos, todo necesitó de la inmediata cooperacion personal del hasta entónces oscuro i repudiado mecánico».

*
* *

«Mas, no bien comenzó la guerra verdadera, movable i atrevida (continúa Vicuña Mackenna) Stiven recobró su verdadero puesto, i tanto como el jeneral en jefe, se hizo el «hombre necesario» de las campañas.

Se recordará, en efecto, que Federico Stiven fué el primero en saltar a tierra en Junin; fué el primero en enviar agua resacada en improvisado caldero al ejército sediento en las alturas; fué el primero en habilitar máquinas que corrieron hasta Dolores cuyo inagotable pozo, vena escondida del rio Tarapacá, fué la salvacion del ejército i la preparacion de su victoria

«I desde entónces, como era natural, i aparte de los mil servicios mecánicos que comenzaban en la herradura del caballo i terminaban en las válvulas de la locomotora, el ingeniero Stiven estuvo siempre a la vanguardia de todas las operaciones del ejército.

*
* *

Habrá de recordarse que la atrevida espedicion que el comandante de ingenieros don Aristides Martínez llevó a cabo a Moquegua el 1.º de Enero de 1880, se debió en sus felices resultados a la intelijencia i audacia del señor Stiven, que habilitó las desarmadas locomotoras de Pacho i compuso la via férrea.

Contaba el jeneral Baquedano que en Moquegua, recién ocupada por las fuerzas chilenas, i habiendo dado orden que evacuaran la maestranza del ferrocarril los ope-

rarios peruanos, durante el almuerzo oyó ruido de martillo en aquel recinto i estrañándole ésto, se dirigió a aquel punto i con gran sorpresa suya, solo encontró al infatigable Stuvén que en mangas de camisa se afanaba en el arreglo de una pieza de la locomotora que bien pronto debía conducirlos de regreso.

Otra vez el señor Stuvén salvó de la muerte i de la desesperacion por la sed la division Muñoz detenida en el Hospicio por un desriamiento.

Habilitó la cigüeña a vapor del desembarcadero de Pacocha para desembarcar la pesada artillería.

En otra ocasion salvó la vida a los jenerales Escala i Baquedano, del Ministro de la Guerra en campaña i del almirante Riveros i su numerosa comitiva; estrayendo de uno de los machones del puente de fierro de Moquegua 17 cajas de dinamita puestas por los peruanos para hacer volar el puente a la pasada del tren.

Pero despues de salvar de mil peligros al ejército i a sus jefes, le llegó a su vez su turno de peligrar su existencia. Viajaba en la máquina «La Chilena» entre Pacocha i Moquegua, en la bajada del Pacai, i por mostrar al fogonero en una gradiente los efectos de una mala operacion de apretar frenos efectuada por éste, sacó el cuerpo i se inclinó hácia afuera i como las manos las tuviera húmedas de aceite, le resbalaron y cayó al lado de la línea, recibiendo terrible contusion cerebral sobre los peñascos del camino.

El señor Stuvén, resistió aquel choque debido a su robusta organizacion.

Atendido por abnegados amigos, fué traído a Santiago.

*
* *

Aun no bien restablecido de su salud, se dirigió nuevamente al norte. En Arica trabajó con todo teson en el arreglo de los buques de vela que debian conducir al

ejército, en el ensanche del muelle i otros trabajos para facilitar el embarque de las tropas. Acompañó a la expedicion Lynch al norte i se halló en la toma de Lima, de cuyos ferrocarriles fué nombrado Superintendente.

Pero como su salud siguiera delicada, el gobierno lo llamó a ocupacion mas tranquila, nombrándolo Jeje de la Maestranza de la 3.^a Seccion de los Ferrocarriles del Estado con residencia en Concepcion.

Cerca de tres años permaneció en este puesto donde introdujo reformas de importancia; se hizo estimar por sus altas dotes de benevolencia i de carácter i por su actividad e intelijencia.

En la noche del 12 al 13 de Agosto de 1883 falleció repentinamente en la ciudad de Concepcion a los 46 años no cumplidos.

*
* *

Toda la prensa del pais lamentó el prematuro fallecimiento de aquel gran ciudadano i gran patriota.

«La Revista del Sur», de Concepcion lo llamó «El gran obrero.»

«En la falanje de abnegados voluntarios, decia en su seccion editorial «El Ferrocarril» de Santiago, al publicar el telegrama que anunciaba el sensible fallecimiento del señor Stuken, en la falanje de abnegados voluntarios que apenas estalló la guerra con las repúblicas aliadas se apresuraron a ofrecer sus servicios en el ejército o la armada, el señor Stuken se distinguió siempre en primera línea ya por su importante cooperacion como ingeniero, ya por su arrojo en los campos de batalla, llegando a ser una de las figuras mas simpáticas de la presente guerra.

*
* *

He aquí como refiere sus funerales un diario de Concepcion i que consignamos aquí para ejemplo de los que aun bregamos en la lucha diaria por la vida:

«Los restos de este querido muerto fueron ayer a las nueve de la mañana conducidos al cementerio.

«La amistad, el cariño, el austero deber, se dirijieron en hermosa i edificante romería a la morada del descanso, para rendir al hombre, al ciudadano, al excelente servidor de la patria Federico Stuen, el último de los homenajes.

«El cadáver fué sacado de la casa mortuoria en un magnífico ataud, construido en la maestranza, ataud ricamente adornado con flores de oro i otras galas.

Sobre este ataud se leian estas bellas palabras:

«Tributo al civismo i probidad de don
Federico Stuen.

Los empleados del ferrocarril.

Concepcion, Agosto 13 de 1883.»

A las nueve comenzó a desfilarse el convoi fúnebre, rompiendo la marcha los obreros de la Maestranza que desengancharon los caballos para tirar por sus propios brazos el carro.

Aparte de los numerosos amigos i admiradores del muerto, iban todos los empleados de la estacion, don Benjamin Videla, jefes de Maestranza, jefes de talleres, etc. Las oficinas del ferrocarril quedaron despobladas.

Aunque un buen número de coches seguía el convoi, casi nadie subió a ellos prefiriendo hacer la marcha a pié hasta el mismo cementerio.

Un acompañamiento así es mas hermoso, mas significativo, mas solemne.

Llena de santo recojimiento iba la concurrencia, notándose en los semblantes el sello del dolor.

Al borde de la fosa i ántes de entregarle el cadáver de aquel hombre—gran corazón i espíritu eminente—hablaron los señores Francisco de Paula Salas i Darío Verdugo.

En esos momentos hubo muchos ojos que se humedecieron, no pudiendo ahogar el sentimiento.

Verdaderamente, pocos entierros mas hermosos que el de ayer.

Olvidábamos algo: muchos extranjeros i chilenos fueron con sus familias, lo que daba al acompañamiento un carácter mas hermoso todavía.

La concurrencia, con mui pocas escepciones, se retiró a pié, como para mejor satisfaccion, como para hacer puro el tributo de amor i de justicia que se debe a los muertos.»

*
* *

Para terminar estas líneas, i hacerlas dignas del ilustre muerto cedemos el campo a la pluma brillante i esclarecida del autor de *El Album de la Gloria de Chile* don Benjamin Vicuña Mackenna, que escribió sobre el señor Stiven dos artículos dignos de su pluma en *El Nuevo Ferrocarril*, uno el 30 de Julio de 1880, cuando llegó a Santiago el señor Stiven enfermo i herido de su primera campaña al norte, i el otro el 16 de Agosto de 1883 «honrando su noble memoria» al tener noticias de su fallecimiento, i el hermoso artículo consagrándole un recuerdo en la obra citada mas arriba; pero ántes de ésto, queremos terminar nosotros nuestra modesta tarea, haciendo un voto mui sincero, mas bien una súplica a la superioridad de los Ferrocarriles del Estado; es de reparacion, es de justicia, que se de el nombre de Federico Stiven a alguna de las locomotoras que hoi recorren nuestras líneas, a fin de que el nombre del «gran obreiro» se perpetúe para siempre en la Empresa.

*
* *

«Federico Stiven, dice Vicuña Mackenna, fué amado por todos los que le conocieron, i ésto desde el primer

momento, porque era una de esas naturalezas que nada encubren. Franco, abierto, leal, caballeroso en la honradez, amante de su país con ese fervor que es propio de las razas mixtas, su corazón era como esas máquinas de lujo que se exhiben bajo un fanal transparente, mostrando hasta el último tornillo de su mecanismo.

«I por eso el Congreso Nacional, llegado el turno, si no de la justicia, de las reparaciones, otorgó pronto a su viuda i a sus huérfanos hijos una pensión para asegurarle su pan a la primera i la cartilla, el libro i el yunque a los últimos».

Nota.—Copia de algunos documentos importantes.

Antofagasta, Octubre 16 de 1879.

Con fecha de hoy he decretado lo que sigue:

Núm. 2,290.—Habiendo sido nombrado don Federico Stuvén, Injeniero Mecánico del Ejército i Armada, por Supremo decreto de 15 del próximo pasado, i conviniendo al mas fácil servicio que tenga un distintivo en su traje que corresponda a la categoría de su empleo i a la importancia de las funciones que está llamado a desempeñar,

Decreto:

El Injeniero Mecánico del Ejército i Armada podrá usar el uniforme de Teniente Coronel mientras acompañe al Ejército en sus operaciones contra el enemigo.

Anótese i comuníquese.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento i demas fines.
—*Erasmó Escala.*— Al señor Injeniero Mecánico del E. i A. don Federico Stuvén.

Santiago, Setiembre 11 de 1880.

S. D. FEDERICO STUVÉN.

Mi apreciado amigo:

Por los recortes incluso verá Ud. que por acá ya estamos al cabo de las nuevas hazañas de Ud. Continúe, querido amigo, en su patriótica tarea i cúbrase de gloria para contentamiento

de los que de veras le apreciamos, especialmente de su afmo. S. S. i amigo.—*B. Vicuña Mackenna.*

Comandancia en jefe
de la
Division de O. del N.

Vapor Itata en Quilca, Noviembre 2 de 1880.

Habiendo terminado la comision que Ud. ha desempeñado, con su acostumbrado celo, en la Division de mi mando, se embarcará en el transporte *Copiapó* para dirigirse al puerto de Arica a ponerse a las órdenes del señor jeneral en jefe del Ejército Espedicionario.

Dios guarde a Ud.—*P. Lynch.*—Al señor Injeniero en Jefe del E. i A. don Federico Stuen.

Núm. 574.

Lima, 21 de Febrero de 1881.

Hoi he decretado lo que sigue:

Núm. 440.—Teniendo en consideracion los muchos e importantísimos servicios prestados en esta campaña por don Federico Stuen i los que presta actualmente en la superintendencia de los ferrocarriles i en las otras comisiones estraordinarias que se le han confiado sin que haya recibido hasta ahora una remuneracion correspondiente a ellos,

Decreto:

La comisaría del ejército espedicionario abonará al Superintendente de los ferrocarriles don Federico Stuen la cantidad de quinientos pesos mensuales a contar desde el dia 17 de Enero próximo pasado en que empezó a prestar sus servicios.

Anótese, comuníquese i dese cuenta al Supremo Gobierno para su aprobacion.

Lo transcribo a Ud. para su conocimiento i fines consiguientes.

Dios guarde a Ud.—*Manuel Baquedano.*—Al Superintendente de ferrocarriles don Federico Stuen.

SEÑOR DON FEDERICO STUEN.

Estimado amigo:

Su mision mas importante en estos momentos es habilitar los depósitos de agua i recorrer la poblacion de Pisagua para

hacer instalar pronto la máquina de condensar. Consagre su actividad a todo lo que pueda facilitar en los primeros momentos la provision de agua i medios de movilidad, como carros de los ferrocarriles, etc., etc.

Que seamos felices el dia de mañana.

Su afmo.- -R. Sotomayor.

Vea modo de tener listos los juegos de ruedas que vayan en el *Itata* para que puedan servir en el acarreo de municiones. Las ruedas armadas i los tiros serán bastantes para colgar tinas con cartuchos.



TANCO NICOLAS



Ingeniero. Nació en la Habana, isla de Cuba. Recibido de ingeniero, se ocupó en construcciones de ferrocarriles. Sus ideas de libertar a su patria lo llevaron a recorrer varios paises americanos, como Méjico, Colombia, el Perú i Chile donde se estableció definitivamente.

Fué nombrado Ingeniero de la línea de Curicó a Talca el 4 de Enero de 1873 i el 8 de Febrero de 1888 Ingeniero Jefe de la 2.^a Seccion, puesto que desempeñó hasta su fallecimiento en Santiago el año 1896.

Cuando en 1895 se abrió la campaña separatista de Cuba iniciada en Monte Cristo, fundó en esta capital el periódico «El Americano» de levantada propaganda popular en favor de la emancipacion de Cuba.

De nobles prendas de carácter, se hizo estimar de sus subalternos i compañeros de trabajo dejando un recuerdo imperecedero de su caballerosidad³ i virtudes ejemplares.



TARDON CAMILO

Después de trabajar con vario éxito en algunas industrias, entre otras, en la molinería, en una provincia del Sur, llegó a ocuparse en la Empresa como oficial de la Contaduría de la 2.^a Sección en Santiago el 8 de Agosto de 1886. Pasó por diversos puestos en esta oficina hasta que en Setiembre de 1901 fué nombrado Secretario de la Dirección de Esplotación siendo Director de ese departamento don Florencio Valdes Lecaros. A principios de 1907, con motivo de la reorganización de los servicios de la Empresa bajo la dirección de don Omer Huet, pasó a desempeñar el puesto de ayudante de la Administración de la 2.^a Sección de que es jefe don Juan Francisco Salazar.

Mientras desempeñaba el puesto de Secretario de la Dirección de Esplotación, fué interinamente, durante un corto tiempo, Inspector de Transportes en la 1.^a Sección.

Víctima de un violento ataque de anjina falleció en la mañana del Domingo 24 de Octubre de 1909. A sus funerales concurrieron sus jefes, compañeros i amigos en gran número.

Honda impresión causó entre sus compañeros su fallecimiento porque el señor Tardon era querido en la Empresa. Sus cualidades de cumplido caballero, su alma bien puesta i su corazón bondadoso, habíanle de conquistar cariño i distinción de todos.

Era tal la nobleza de su alma que una injusticia cualquiera le irritaba i le disponía a trabajar con todas sus fuerzas en bien de aquel que él consideraba victimado.

El que estas líneas escribe le debe gratitud a más del aprecio especialísimo que le tuvo como buen compañero i amigo; le debe gratitud i que hoy puede expresar sin reticencia alguna: en una época ya lejana se quiso elimi-

nar el nombre del que traza este breve bosquejo en la propuesta de nombramiento para el puesto de Contador Visitador de la Empresa, el señor Tardon al saberlo, por su propia iniciativa, sin comunicárselo al interesado, se puso en campaña activísima; habló con prestigiosos correligionarios políticos, con el Ministro de Industria en aquella fecha, e hizoles ver la flagrante injusticia con un caudal copiosísimo de razones i pruebas evidentes i no desmayó un instante hasta no conseguir que la propuesta para el puesto indicado fuera en la debida forma.

¿Qué interes le impulsaba a proceder así, sacrificando tiempo, tranquilidad i sus expectativas de ascensos talvez? Ningun interes propio o personal, absolutamente ninguno, que el egoismo no cabía en su alma jenerosa. Amaba la justicia i le rendía el mas ferviente de los cultos, i esto era todo.



TORO JOSÉ ANACLETO

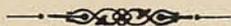
Poco despues de inaugurarse los trabajos del Ferrocarril de Valparaiso a Quillota, el 1.º de Octubre de 1852, don José Anacleto Toro ingresó a la Empresa en el carácter de mayordomo de cuadrillas.

Su juiciosidad i contraccion al trabajo le fueron recomendando dia a dia, a tal punto que, construida la línea hasta el Salto i abierta al tráfico el 16 de Setiembre de 1855, se le nombró jefe de esta estacion. Despues de la de Peña Blanca, en seguida de Limache i despues de Quillota i Calera. En esta última estacion desempeñó el puesto por muchos años hasta que en 1878 se le nombró jefe de la estacion de Santiago-Norte, así llamada porque su servicio correspondía a la Seccion de Santiago a Valparaiso, independiente de la otra, Santiago-Sur,

comprendida en la Seccion de Santiago a Talca. Cuando en 1884, con la lei de este año se reorganizó el servicio i estas dos estaciones pasaron a formar una sola, con el nombre de Estacion Central o Alameda, don José Anacleto Toro fué nombrado Jefe de esta estacion.

Diez años despues, en 1894, inició espediente de jubilacion, la que le fué concedida en ese mismo año.

Pero, despues de mas de cuarenta años de llevar una vida de empleado i en una estacion de tanto movimiento como la Alameda, la ocupacion le connaturalizó con aquella vida, i fuera de ella, le llegó indudablemente el hastio, el aburrimiento, la nostalgia, en fin, i solo sobrevivió dos años, falleciendo en 1896.



URETA JOSÉ MIGUEL



Servidor público. Superintendente del Ferrocarril del Sur. Fué administrador de la Empresa particular en su condicion de «SOCIEDAD ANÓNIMA» desde 1862. En 1863, con fecha 3 de Enero, fué nombrado «DELEGADO DE LA JUNTA». Dando cuenta de este nombramiento el Presidente del Directorio, don José Tomas de Urmeneta, dice lo siguiente en su informe pasado a la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur en 30 de Setiembre de 1863: «Deseoso el Directorio de mejorar siempre el servicio, introduciendo todas las reformas i economías compatibles con la seguridad i comodidad del público e intereses de la Compañía, sentia la necesidad de una persona que, hallándose continuamente en contacto con los varios ramos del servicio, observase e informase a la Junta acerca de ellos, proponiendo a su deliberacion las reformas que creyera convenientes. Con este objeto i valiéndose de la autorizacion que concede el art. 20 de

los Estatutos de la Sociedad, la Junta Directiva nombró con fecha 3 de Enero del presente año, al señor don José Miguel Ureta con el título de «Delegado de la Junta» i se formó un reglamento detallando sus atribuciones. El Directorio ha tenido razon de congratularse por lo acertado de su nombramiento, pues este caballero ha prestado i presta servicios importantes que redundan en provecho de la Empresa, como tambien de las personas que hacen uso del ferrocarril como una via de comunicacion.»

Cuando en 1873, por lei de 20 de Agosto i escritura otorgada el 27 del mismo mes, pasó esta sociedad anónima del Ferrocarril del Sur a ser de absoluta propiedad del Estado, don José Miguel Ureta fué nombrado Superintendente de ella por el Supremo Gobierno.

El 3 de Noviembre de 1862 la locomotora habia llegado a San Fernando, 134 kilómetros de línea.

Durante su administracion, que fué de 21 años sin interrupcion alguna, se construyó por el Estado la línea hasta Curicó, inaugurada el 25 de Diciembre de 1868, distante 185 kilómetros; la línea del ramal de la Palmilla, terminada el 1.º de Octubre de 1872; el 10 de Junio de ese mismo año se terminó la de Talcahuano a Chillan, i aunque hasta 1879 fué administrada esta línea por don Eduardo Cuevas, por jubilacion de éste, pasó en ese año a formar parte de la administracion de don José Miguel Ureta; i en 25 de Mayo de 1873 se inauguraron los trabajos de Curicó a Chillan i los ramales de San Rosendo a Angol i de Santa Fé a Los Anjeles, abarcando en todo una estension de 296 kilómetros. La estension total de la línea de Santiago a Talcahuano i Angol i ramal de Palmilla a Los Anjeles, que estuvo a cargo del señor Ureta alcanzó a 734 kilómetros.

En los 21 años que el señor Ureta permaneció al frente del Ferrocarril del Sur tuvo que crearlo todo, formarlo i organizarlo.

La construccion de la línea férrea apénas se habia em-

pezado, pues, como queda dicho, solo estaba construida i provisionalmente en 134 kilómetros; durante su administracion se construyeron como 600 kilómetros i con suma escasez de toda clase de elementos: no habia operarios prácticos ni injenieros en número suficiente, ni materiales adecuados, i lo que es peor, el capital disponible, mui escaso, puesto que todo el presupuesto de la Nacion apénas llegaba en esos tiempos a poco mas de una veintena de millones de pesos. Por la escasez de elementos, empezando por el dinero, las líneas quedaban inconclusas, los cierros, los terraplenes; los puentes se construian provisionalmente de madera, salvo uno que otro, como el del rio Claro que fué definitivo i de cal i ladrillo, construido en 1879 con un costo de \$ 40,574.63; a fin de empezar cuanto ántes la explotacion.

En esta situacion de la línea, el señor Ureta tenia que hacer prodijios de actividad a fin de mejorar cuanto era posible con los poquísimos recursos disponibles el estado de la línea, de los puentes, etc. Agréguese a todo esto los perjuicios que anualmente causaban en construcciones a medio hacer los copiosos aluviones de cada invierno.

El presupuesto para la explotacion, reparacion i obras nuevas era sumamente estrecho i para ajustarse a ese presupuesto habia que usar leña como combustible, pues el carbon nacional apénas se empezaba a explotar i el carbon ingles era relativamente mui caro; en el invierno del año 69, que por primera vez se usó en las locomotoras el carbon de piedra, el gasto superó con mucho al presupuesto.

En 1873 se empezó a cambiar la línea de fierro por de acero i ya a fines de su administracion se habian cambiado como doscientos kilómetros de línea nueva.

Hubo una época en su administracion en que el público, la prensa, todo el mundo, clamaba porque corriera mayor número de trenes tanto de pasajeros como de

carga i trenes espresos entre Santiago i Talcahuano diariamente; el Superintendente tuvo que armarse de gran paciencia, de fuerza de voluntad i sobre todo de inaudita prudencia, a fin de evitar catástrofes terribles i enormes hecatombes como se hubieran producido dia a dia con aquel estado de cosas si, oyendo aquella grito desaforada, hubiera desoído los consejos de su gran prudencia.

Tuvo que crear la administracion i a la par todos los servicios, puesto que administraba una Empresa que empezaba a constituirse, i esto solo, aunque no hubiera otros títulos, bastaría para que el señor Ureta fuera acreedor a la consideracion, gratitud i respeto de sus conciudadanos.

I a pesar de todos los inconvenientes i obstáculos que tuvo que vencer, luchando dia a dia con millares de resistencias para hacer una administracion económica durante el tiempo que fué Superintendente, la Empresa del Ferrocarril del Sur, comprendiendo solamente el tiempo desde que fué propiedad absoluta del Estado, produjo al erario nacional una utilidad líquida de mas de siete millones de pesos, como lo demuestran los siguientes datos tomados de las Memorias de la Empresa:

Seccion de Santiago a Talca

Años 1873 a 1875	Utilidad líquida	\$ 1.302,668.87
Año. 1876	Utilidad líquida.....	472,090.89
» 1877	» »	315,318.39
» 1878	» »	325,154.77

Las dos secciones unidas

Año. 1879	Utilidad líquida.....	\$ 712,174.90
» 1880	» »	913,654.12
» 1881	» »	983,825.74
» 1882	» »	1.229,410.95
» 1883	» »	1.053,920.59

Total..... \$ 7.308,219.22

No solo en los Ferrocarriles prestó servicios a la Nación el señor Ureta; durante varias legislaturas fué Diputado al Congreso Nacional i a la fecha de su fallecimiento era Senador de la República.

Habiéndole dado término a su administracion la lei de 4 de Enero de 1884, se retiró a trabajos agrícolas a un fundo cerca de Búlnes donde falleció el 24 de Diciembre de 1887.

Habrà de recordarse en estas líneas la actitud que asumieron los empleados de la Empresa al tener conocimiento de la defuncion del querido jefe.

El dia 26 partió de la Estacion Alameda a traer sus restos un tren especial compuesto de un carro mortuario totalmente enlutado i un coche de primera clase ocupado por gran número de deudos i de comisiones de las distintas oficinas de la Empresa, entre éstas iba la de la Contaduría de la 2.^a Seccion formada por los empleados Víctor Fornes, Roberto Ovalle i el que esto escribe. En Búlnes se agregó a la comitiva don Juan Enrique Pérez, que vino ex-profeso de Concepcion donde servía el puesto de Inspector de la Seccion. De regreso, fué necesario detener el convoi en muchas Estaciones por pedido telegráfico de varios Jefes i en cada una de éstas se agregaban empleados al cortejo i cubrian de flores el carro mortuario; llamó especialmente la atencion en el trayecto la Estacion de Camárico cuyo edificio estaba completamente enlutado. En Santiago, los empleados de oficinas i los operarios de la Maestranza llenaban los andenes, en medio del recojimiento mas solemne se bajó el ataud i se colocó en la carroza que aguardaba para conducir los restos al templo de la Gratitude; los caballos fueron desenganchados i la carroza fué conducida por gran número de empleados i operarios hasta el mismo templo. Al dia siguiente, el servicio fúnebre que tuvo lugar en aquella iglesia, ademas de la concurrencia oficial por ser el extinto Senador de la

República, asistieron muchos empleados de los Ferrocarriles.



URMENETA JOSE TOMAS DE

Nació en Santiago en 1808. Fueron sus padres don Tomas Ignacio de Urmeneta i la señora Manuela Garcia. Huérfano a la edad de diez años, le sirvió de padre su hermano don Francisco Javier, hijo de un matrimonio anterior.

Estudió las primeras letras en un colejio particular i a la edad de 15 años fué enviado por su hermano a Estados Unidos a estudiar la carrera del Comercio. Estudió en una escuela práctica en la vecindad de Providence, capital del estado manufacturero de Rhode Island, poco mas de tres años, volviendo a Chile en 1827.

Despues de un corto tiempo que permaneció en Santiago, durante el cual ejecutó su primera accion jenerosa de renunciar a favor de sus hermanos la parte de herencia que por sus padres le había correspondido, volvió a embarcarse i esta vez con destino a España, a Francia i a Inglaterra. Estuvo en Europa como cuatro años i la mayor parte de éstos en Inglaterra.

De regreso a Chile en 1831 no siguió la carrera del comercio i prefirió retirarse a la hacienda de Sotaquí, propiedad de su hermano político, don Mariano Ariztía. Por esa época contrajo matrimonio con la señora Carmen Quiroga. La hacienda de Sotaquí está al pié del cerro de Tamaya. El señor Urmeneta no se conformó con ser un simple agricultor i sabedor por tradicion de familia que el cobre de ese cerro había enriquecido a su abuelo paterno, pidió en arriendo a su hermano político, señor Ariztía, la mina *Moyaca* ubicada en aquel cerro. Le puso trabajo

con tan asombrosa suerte que en poco tiempo pudo enviar a Inglaterra un cargamento de metal que le rindió la suma entónces fabulosa de mas de doscientos mil pesos.

Ademas de esta fortuna, el señor Urmeneta adquirió la firme persuasion de que en el cerro de Tamaya existia en sus profundidades una *veta real*, i por lo tanto, una gran cantidad de metal, que hasta entónces no habia sido descubierto.

Catorce años dedicó a resolver este problema. Empezó por denunciar una boca-mina abandonada, llamada «El Durazno», i le puso trabajo para hacer ahí su famoso Pique, creyendo que por él se llegaba mas directamente a la gran veta.

En los primeros años de trabajo invirtió los doscientos mil pesos alcanzados en la «Moyaca», luego despues sus economías, sus empeños, cuanto pudo, llevó al pié de aquel cerro a su esposa e hijas a vivir en un humilde rancho a fin de hacer ménos costosa la vida.

Miéntas tanto, se creyó en los pueblos vecinos que aquel explorador en la roca viva habia perdido la razon i le llamaron *loco*, i mas confirmaba este concepto al verlo al fin de aquellos años de angustia i de trabajo, cuando ya habia agotado todo su dinero, montado en un asno i recorrer las faenas.

Pero llegó un dia de Noviembre de 1849 o 50 en que se dió alcance a la veta que se buscaba. I durante veinte años el *Pique de Urmeneta*, produjo a su dueño mas de diez millones; en un solo año, el de 1857, explotado el «Pique» a vapor produjo una suma neta de 640 mil pesos, i la produccion de todo el cerro a mas de cien millones de pesos durante el tiempo de su explotacion.

La asombrosa produccion de cobre llevó al señor Urmeneta a fundar los establecimientos de *Guayacan* i de *Tongoi*, i hacer construir hasta la boca-mina del «Pique» el ferrocarril de Tongoi que contrató con Mr. Meiggs en setecientos mil pesos; habilitó dos puertos en el norte;

proporcionó capitales a empresas carboníferas en el sur; encargó a Europa vapores de transporte; abrió al tráfico varias caletas metalíferas en la provincia de Atacama i en la de Coquimbo avió muchas faenas.

Trasladado a Santiago donde construyó un palacio con un costo de medio millon de pesos, fué el entusiasta protector de muchas industrias, como la fabricacion de azúcar de betarraga, la de seda, la de paños, la de tejidos burdos de lana, la de la arboricultura; le debió su existencia, la del Ferrocarril del Sur, de que fué presidente i le contó entre sus mas entusiastas cooperadores.

En 1855 compró en doscientos mil pesos una vasta estancia de sécano en Limache i la puso en cultivo mediante un costoso canal persiguiendo la realizacion de los mas modernos adelantos de la agronomía.

«La base de su carácter, dice don Benjamin Vicuña Mackenna, era la mas ilimitada jenerosidad. El alma de los mineros felices aseméjase, por otra parte, a las montañas de su faena, en que es preciso descender a su fondo para encontrar el inagotable venero».

La jenerosidad del señor Urmeneta fué proverbial. Fué fundador de la casa de Orates; entusiasta promotor del cuerpo de bomberos; durante veinte años fué protector de la Sociedad de Instruccion Primaria; dió sumas considerables para la construccion de las iglesias de la Estampa i la Viñita; dotó al pueblo de Limache con una valiosa pila de mármol i con un lazareto construido todo a sus espensas; el hospital de Ovalle lo contó en el número de sus mas benéficos i constantes sostenedores.

En 1870 varios partidos políticos lo proclamaron candidato para la presidencia de la República; pero su candidatura no triunfó.

Formó parte del Congreso Nacional en las Cámaras de senadores i diputados, i ocupó un asiento en el Consejo de Estado.

Solo tuvo dos hijas, la señora Manuela Urmeneta de

Eastman que apenas le sobrevivió pocos días, i la señora Amalia Urmeneta de Errázuriz que falleció con anterioridad a su muerte.

Este noble i eminente ciudadano falleció el 20 de Octubre de 1878.



VALLE JUAN MANUEL

Nació en Petorca el 7 de Junio de 1870. Fueron sus padres don Juan Manuel Valle i doña Rita Ferreira.

Inició su carrera de empleado público el 21 de Noviembre de 1891 en el puesto de Guarda Almacenes del Ferrocarril en construcción de Vilos a Illapel i Salamanca, segun Decreto N.º 451 del Ministerio de Industria i Obras Públicas. En 15 de Mayo de 1892 pasó a desempeñar el cargo de Cajero i Guarda-Almacenes del mismo Ferrocarril por Decreto N.º 1061 del mismo Ministerio. En el mes de Enero de 1894 por Decreto N.º 108 fué ascendido a Contador 3.º de la Contaduría de la Direccion Jeneral de Obras Públicas. Por Decreto N.º 55 de Enero de 1898 a Contador 1.º de la misma Oficina. En Noviembre 12 de 1898 Decreto N.º 1846 Jefe interino de la Contaduría de la Dirección Jeneral de Obras Públicas. Fué ascendido a Contador en propiedad de la misma Oficina en 12 de Febrero de 1899 por Decreto N.º 130, empleo que desempeñó hasta el 11 de Abril de 1904, fecha en que fué nombrado Inspector Jeneral de Contabilidad i Almacenes de los Ferrocarriles del Estado.

Tiempo servido: 12 años, cuatro meses, 21 días.

Comisiones que ha desempeñado: En 1898 fué nombrado para inspeccionar la contabilidad de las Obras Ma-

rítimas de Talcahuano i organizar la de los Almacenes de las mismas obras.

En 1898 fué nombrado para intervenir en la recepcion de los trabajos del Ferrocarril de Temuco a Pitrufquen i en la entrega de los Ferrocarriles del Estado, debiendo liquidar el contrato del señor Benjamin Vivanco.

En 1899 fué nombrado en igual comision para el Ferrocarril de Valdivia a Pichi-Ropulli, cuyo contratista era don Adolfo Nicolay.

En 1899 fué nombrado para organizar la Contabilidad de los trabajos de Peñuelas.

En 1900 fué nombrado para inspeccionar i reorganizar la contabilidad de la explotacion provisoria del Ferrocarril de Talca a Constitucion.

En 1901 fué nombrado para organizar la contabilidad de la explotacion del Ferrocarril de Tongoi a Trapiche.

En 1902 fué nombrado para organizar la contabilidad de la Quinta Normal de Agricultura.

*
* *

Sirvió el puesto de Inspector Jeneral de Contabilidad i Almacenes hasta Abril de 1907 en que pasó a desempeñar el cargo de Jefe del servicio del personal de reciente creacion con motivo de la reorganizacion de los servicios de los Ferrocarriles del Estado.

En Setiembre de 1908 fué nombrado Administrador de la 1.^a Seccion.

En Julio de 1909, fué nombrado Director Jeneral interino.

Brillante hoja de servicios es esta que a mui pocos servidores públicos es dado alcanzar en el término relativamente breve de 19 años. Es verdad que no es de estrañar los rápidos ascensos del señor Valle conocidas que sean sus múltiples i sobresalientes cualidades de competencia, enerjía i carácter.

En la magna obra de la reorganizacion de los servicios de los Ferrocarriles del Estado, la obra de mas aliento del señor Huet, le cupo al señor Valle una Cooperacion mui importante i eficaz.

Como Director Jeneral interino ha continuado la tarea de la reorganizacion con talento i eficacia. Activó por todos los medios a su alcance el despacho de los proyectos de Jubilacion i Caja de Ahorros para el personal de la Empresa, i a él se debe en gran parte que estos dos proyectos importantísimos ya estén aprobados en la Honorable Cámara de Diputados i vayan en camino de ser bien pronto lei de la República. Esta actitud activa i bienhechora del señor Valle, sin tomar en cuenta otros servicios análogos en bien del personal, le ha conquistado i cimentado la gratitud de todos los empleados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.



VALDES LECAROS FLORENCIO

Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles en el año de 1881. Por ascensos sucesivos ocupó los puestos de Contador de la 2.^a Seccion, Contador Centralizador, e Inspector de trasportes de la 3.^a Seccion en 1892; de este empleo pasó a Inspector de trasportes de la 1.^a Seccion, donde permaneció hasta 1894 en que fué nombrado Inspector de transporte de la 2.^a Seccion; i en este mismo año de 1894 fué ascendido a Director de Esplotacion; sirvió en este puesto hasta su fallecimiento que tuvo lugar en Abril de 1903.

Fué un empleado honorable i sin tacha; ponía todos sus esfuerzos, toda su voluntad al servicio de los intereses que se le confiaban; celoso en el cumplimiento del deber, probo i justiciero, era preciso conocerlo de cerca para

poder apreciar que tenía un corazón magnánimo i un alma mui bien puesta. En 1902 se levantó una verdadera tempestad en su contra con motivo de una venta de fierro viejo en que se cometieron muchas irregularidades, i por odios o mezquindades, culparon de ella al señor Valdes. Sufrió por esto inmensamente, i es voz jeneral en la Empresa i aun en el público, que estos sufrimientos adelantaron el día de su muerte.

La escasez de fortuna en que dejó a su familia es el mejor argumento en contra de aquellos cargos.

VERDUGO JOSÉ AGUSTÍN

Ingeniero i servidor público. Fué el primer Superintendente del Ferrocarril en la seccion en construccion de Valparaiso a Quillota. Nació en Santiago en 1818. Estudió humanidades en el Instituto Nacional i matemáticas en la Universidad. Se recibió de ingeniero en 1843. Fué profesor en el colejio de don Juan de Dios Romo i en el Instituto Nacional.

Siendo Oficial Mayor del Cuerpo de Ingenieros Civiles, a la muerte de don Antonio de Gorbea, que era el Jefe, entró a reemplazarlo en ese puesto.

En 1852 fué nombrado Jefe de la comision de Ingenieros chilenos para estudiar i proceder a la construccion de los trazados por Concon i por las Cucharas en el Ferrocarril de Valparaiso a Santiago, de cuyos trazados fueron autores distinguidos ingenieros americanos e ingleses. Miéntras se contrataba en Inglaterra un ingeniero que fuese una notabilidad profesional, inició los trabajos con toda actividad i presidió su construccion e inauguracion hasta Quilpué.

Llamado por el Gobierno, se hizo nuevamente cargo

de su puesto de Jefe de los Ingenieros Civiles que desempeñó hasta el año de 1855 en que se retiró por habersele aceptado la propuesta para la construccion del túnel de San Pedro.

A la entrega de este socavon, el Gobierno entabló un pleito en su contra ante la Corte Suprema de Justicia, la cual lo condenó a la retencion de una cantidad para responder a la solidez de la obra. Esta cantidad no fué reclamada jamas por él ni la ha cobrado su familia. Tomó parte en la revolucion de 1859. En 1879 publicó en los *Anales de la Universidad* un estudio de matemáticas titulado *La Parabólica*. Publicó en Valparaiso las siguientes obras de injeniería: *Proyecto de Reparticion de Aguas entre los canales del rio Quillota* (Imprenta del Mercurio 1877) i *Medida i Distribucion de Aguas conducidas en canales descubiertas*.

Falleció en Santiago en 1882. Era un injeniero notable i emprendedor.



VERGARA MONTT ENRIQUE

Injeniero. Hizo sus estudios en los Padres Franceses i en la Universidad de Chile.

Este distinguido injeniero ha desempeñado los siguientes puestos dependiendo de la Direccion de Obras Públicas:

En Ferrocarriles en estudio

Injeniero ayudante, línea de Calera a Ovalle.

Injeniero Jefe, líneas de

{	Papudo a Ligua i Petorca.
	Melipilla a San Antonio.
	Peumo a Peralillo.

En Ferrocarriles en construccion

Ingeniero Jefe, línea de Huasco a Vallenar.

Donde se vió el poder intelectual de éste distinguido profesional fué en el Instituto de Ingenieros, en cuyo centro dió un centenar de conferencias sobre cuestiones de ingeniería de la mayor importancia.

Falleció repentinamente en Santiago en la noche del terremoto de 16 de Agosto de 1906.



VIDAL I CASTILLO PEDRO A.

Militar en la guerra del Pacífico i empleado en los F. F. C. C. del Estado. Nació en Santiago el 25 de Febrero de 1858. Estudió humanidades en el Instituto Nacional.

El 19 de Octubre de 1880 sentó plaza de soldado distinguido en el Escuadron Freire; el 10 de Noviembre del mismo año fué ascendido a sarjento 1.º del mismo Escuadron i en Setiembre 6 de 1882 recibió sus despachos de Alferes del Escuadron Las Heras. La Campaña al Perú i Bolivia la hizo en el ejército de Reserva, Division Tacna i Arica, desde el 21 de Diciembre de 1880 hasta Agosto 20 de 1884. Durante esta Campaña hizo la espedicion a Arequipa desde el 18 de Setiembre de 1883 hasta el 17 de Noviembre del mismo año.

El 25 de Abril de 1885 se inició como empleado en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado desempeñando el puesto de ayudante 7.º de Bodega; a fines de ese mismo año fué ascendido a oficial 3.º de la Direccion de Esplotacion; en Noviembre 15 de 1890 pasó a ocupar el puesto de ayudante 1.º de la Estacion de Santiago;

en 1893 fué nombrado Jefe de la Estacion de Talcahuano; en 1897 pasó a desempeñar la jefatura de la Estacion de Viña del Mar; en Octubre de 1900 fué ascendido a jefe de Estacion de Talca donde permaneció hasta el mes de Mayo de 1908 en que fué nombrado Jefe de Estacion de Santiago-Alameda que desempeña actualmente.

En todos estos puestos el señor Vidal ha sido un empleado modelo; jamas por jamas ha recibido de sus jefes superiores la menor reconvencion. Asiduo i constante cumplidor de sus deberes, de un carácter tranquilo, de una conducta irreprochable, modesto, no tiene en la Empresa un solo enemigo. Su vida diaria i constante la reparte por igual entre su hogar i su oficina en la Estacion Central.

Al fijar su residencia en Santiago, la Sociedad Proteccion Mútua de empleados de los Ferrocarriles lo eligió miembro de su Directorio i en seguida Presidente de la Sociedad.



VIDELA BENJAMIN

Revolucionario i servidor público. Nació en Yumbel en 1824. Era hijo de una familia de soldados de la provincia argentina de San Luis. Desde la edad de 17 años sirvió en el ejército; en los Carabineros de las Fronteras, en el rejimiento de Granaderos i en el Valdivia. Era teniente de este último cuerpo cuando la revolucion del 20 de Abril de 1851 de la cual tomó parte al lado del coronel Urriola que murió en aquella jornada. Se incorporó despues en el ejército del jeneral don José María de la Cruz i se encontró en la batalla de Loncomilla, el 8 de Diciembre de 1851, donde se batió heroicamente como Mayor del batallon Guia. En esta accion, atacando

a la bayoneta a la cabeza de dos compañías de su cuerpo, recibió un balazo en el muslo que le tronchó la pierna derecha haciéndole perder su uso para siempre, pues nunca fué posible estraerle la bala. Perdida aquella campaña, emigró al Perú donde permaneció hasta 1862. A su regreso a Chile, fué nombrado Gobernador de Linares, en seguida del Parral i despues Intendente de la provincia del Ñuble. Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles en 1880 de Inspector en la 3.^a Seccion; en 1885 fué nombrado Director de Esplotacion.

En 1888 fué elegido diputado por los departamentos de Yungai i de Chillan.

En 1891 sirvió la causa del Presidente Balmaceda; hizo, al respecto, las veces de Director Jeneral, dada la prescindencia del Director don Hermójenes Pérez de Arce. Pudo en esa fecha abusar del poder i de la situacion extraordinaria en que se encontró, sin embargo, ningun empleado pudo tener queja alguna en su contra cuando la revolucion se encontró triunfante.

Separado de su puesto por la Junta de Gobierno, falleció en Santiago el 30 de Agosto de 1892.



VIGNES LISANDRO

Inspector del Ferrocarril de Huasco a Vallenar. Hizo la campaña del Pacífico. Desde 1884 fué Cajero del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, retirándose cuando habian hecho i estaban en Esplotacion 610 kilómetros hasta la mina Pulacayo del mineral de Huanchaca.

Los acontecimientos políticos de 1891 le llevaron a tomar parte en el ejército que sostenia al Gobierno de entónces i fué segundo jefe de un cuerpo de artillería.

Ingresó a la Empresa de los Ferrocarriles en 1897

como tenedor de libro de Almacén en la Contaduría de la 2.^a Sección, donde permaneció hasta la reorganización del servicio de los Ferrocarriles en 1907, fecha en que fué llamado al puesto de Visitador de Oficinas en la Dirección Jeneral-Servicio del Personal. Durante dicho año su quehacer fué casi exclusivamente la redacción del Reglamento Jeneral i las disposiciones de Servicio hoy en vigencia. A fines de ese mismo año fué designado por la Dirección Jeneral, Inspector del Ferrocarril de Huasco a Vallenar, puesto que desempeña actualmente.

Su labor en esa línea ha sido apreciada por la Dirección Jeneral de «muy buena» pues tal es la nota con que ha calificado sus servicios en su Escalafón. Además, le acordó un premio especial por decreto en que suponía que el señor Vignes había contraído méritos para con la Empresa, sugiriéndole medidas económicas dignas de tomarse en cuenta.

Su administración se ha concretado en aquel Ferrocarril a hacerla con toda clase de economía; a dotar a Huasco de Estación i oficina; ha prolongado la línea hasta la plazoleta de la Aduana i muelle de pasajeros, atravesando la vía por las rocas inaccesibles que hubo que desmontar a dinamita, esta prolongación de la línea hasta el pié del muelle de embarque i desembarque es de gran importancia, pues da comodidad para los pasajeros i gran economía al transporte de la carga hasta los vapores.

Ha reparado en gran parte los enormes daños causados en la línea por la gran avenida del río Huasco en 1905.

Durante su permanencia en Antofagasta el señor Vignes dedicó algunas horas, de cuando en cuando, a escribir en la prensa de aquella ciudad sobre política i otros tópicos de actualidad empleando el chiste i la sátira, con el aplauso del público inteligente.





VILLALON MANUEL

El 1.º de Diciembre de 1890 fué nombrado oficial 3.º de la Direccion de Esplotacion; mui luego ascendió a oficial 2.º i poco despues a oficial 1.º o Secretario de dicha oficina, hasta que don Emilio Jofré, nombrado para organizar en 1894 la Junta de Reclamos, solicitó sus servicios para secretario de la Junta.

Tocóle allí ayudar a la formacion de esa oficina teniendo como jefes al señor Jofré i a los señores Horacio Oportot i Aníbal Labra.

A la muerte de don Francisco Guzman de los Rios, a fines de 1899, último jefe de la Junta, fué nombrado en su lugar, puesto que desempeñó hasta el año 1906.

La reorganizacion de los servicios de la Empresa lo agregó al Servicio de Trasportes encargado de los fallos de reclamos puesto que desempeña actualmente.

Ha desempeñado varias comisiones, entre otras la que se le confirió para formar los expedientes de pension de las familias de los empleados muertos en el accidente del puente de Talagante en 1899.

Por acuerdo del Consejo Directivo de la Empresa se le comisionó para redactar una «Cartilla de servicio para jefes de Estaciones i otra para Conductores. Estas Car-

tillas fueron aprobadas, impresas i repartidas al personal respectivo.

Durante tres períodos fué elegido Presidente de la Sociedad de Empleados de los Ferrocarriles i durante ese tiempo el número de socios aumentó de 400 a 800 mas o ménos.

El señor Villalon es una de las intelijencias mejor cultivadas i sobresalientes con que cuenta la Empresa; un carácter afable i bondadoso i mui buenas prendas personales que le han conquistado el alto aprecio con que lo distingue el personal de la Empresa.



WADDINGTON JOSUE

Filántropo, benefactor de Chile, capitalista, industrial i comerciante. Nació en la ciudad de York (Inglaterra) el 3 de Diciembre de 1792.

Cuando poco despues del año 1810 se supo en Europa que las colonias hispano-americanas se alzaban en armas contra la madre patria i empezaba la lucha heroica por su independencia, se estableció una corriente de inmigrantes a la América del Sur. De militares a Chile, i de comerciantes, capitalistas e industriales a la República Arjentina; entre estos últimos figura en primera línea don Josué Waddington.

Llegó a Buenos Aires en 1812; fundó una casa de comercio i mui luego adquirió crédito i fortuna.

A fin de estender su comercio al Pacífico, pasó a Chile i llegó a Valparaiso el 17 de Agosto de 1817, donde se estableció fundando la casa comercial que jiró bajo el nombre de «Waddington Templeman i Cía». En pocos años, la suerte, su trabajo asiduo e intelijente hicieron de aquella casa comercial la mas fuerte i acreditada en el Pacífico.

Adquirida una fortuna colosal, el señor Waddington fué

en Valparaiso el vecino mas entusiasta por el progreso municipal i el adelanto en jeneral de su patria adoptiva.

Dió vida e impulso a todo jénero de industrias. En Valparaiso adquirió en 1833 grandes estensiones de terrenos donde construyó un sin número de edificios que formaron barrios valiosos, hijiénicos i bellos.

La industria minera le valió especial interes i apoyo. Prestó su concurso, que fué por millones de pesos, a las minas de Copiapó, del Huasco i Coquimbo, hasta en Aconcagua, cuyas minas de cobre fomentó hasta en sus últimos años.

No descuidó la agricultura, sus caudales se derramaron en abundancia en las zonas áridas tornándolas productivas. Para ello hizo construir a sus espensas el conocido canal que lleva su nombre i el cual, naciendo en Calera, llega hasta Limache, con una estension de 24 leguas i con un costo de 300,000 pesos.

Igual cosa podria repetirse respecto a otros ramos del progreso nacional, porque el señor Waddington fué el infatigable promotor de todo adelanto jeneral.

En 1852 fué el señor Waddington el primero que ofreció al Gobierno su concurso para formar aquella Sociedad de suma importancia para construir la línea férrea entre Santiago i Valparaiso. Se recordará el vivo interes que tenia el Gobierno i el comercio de una i otra ciudad porque se construyera aquella línea, pero no habia capitales, el erario nacional pasaba por las angustias de la suma escasez, i fué entónces cuando el señor Waddington asociado con otros capitalistas, ya mencionados en la «Reseña histórica» de esta obra, formó la Sociedad tomando por su propia cuenta 800 acciones por valor de 800,000 pesos.

Fomentó tambien la marina mercante como naviero i armador i para este efecto estableció la primera fábrica de jarcia que existió en Valparaiso. Contribuyó poderosamente en favor de las empresas molineras.

Pero donde el señor Waddington derramó sin tasa su tesoro fué en la ciudad de Valparaiso. Dueño de barrios enteros en el Puerto, en el Almendral, en los cerros i en Playa Ancha, llevó a todos los lindes de la ciudad el mejoramiento local, i a él se debe la union de aquellos dos barrios que durante siglos habian permanecido separados, el Puerto i el Almendral.

Su hermosa quinta cerca del estero de las Delicias donde ofrecía cómoda hospitalidad a chilenos ilustres como Portales que fué su amigo, i el Arzobispo Vicuña, bajo cuyo techo falleció en 1843, fué mas tarde el jardín público llamado del Recreo.

Su filantropía se estendió mui especialmente i a manos llenas en los hospitales, los hospicios, las escuelas, los talleres, i esto sin vanagloria ni ostentacion, que no se anidaban en su espíritu de impenetrable modestia.

En sus últimos años de su vida vió el señor Waddington decaer considerablemente su fortuna, i, comprometido su crédito en sumas crecidas por algunas fianzas; por esto i por venganzas ruines, se vió arrastrado a la cárcel.

En estas amarguras i ultrajes, este hombre benemérito de Chile tuvo la satisfaccion de contar con las simpatías efectivas de dos corazones jenerosos, éstos fueron don Pedro Félix Vicuña i su hijo don Benjamin.

Lo visitaron en su prision varios caballeros distinguidos, entre otros, don Pedro Félix Vicuña i don Manuel Montt.

Aquella prision injusta, dió márjen a los Senadores don Pedro Félix Vicuña i don Pedro Leon Gallo para obtener la abolicion de la lei que penaba con la cárcel las deudas. Esto pasaba en 1870.

Don Benjamin Vicuña Mackenna le dedicó el libro Historia de Valparaiso. (1)

(1) Los señores Vicuña cumplan con una doble deuda de gratitud para con el señor Waddington, como chilenos por sus mu-

Falleció este noble benefactor de Chile el 11 de Octubre de 1876.



WHEELWRIGHT GUILLERMO

Este hombre extraordinario que trajo a Chile la primera locomotora i al mar Pacífico los primeros vapores, nació en 1798 en Newbury-Port en el estado de Massachusetts, Estados Unidos de Norte América; descendía de los puritanos que fundaron en América las colonias de la Nueva Inglaterra.

Por inclinacion natural abrazó la carrera de marino a los 12 años de edad i a los 22 era capitán de buque mercante.

En 1823 hizo un viaje a la República Argentina i su buque naufragó en el Banco de Ortiz, frente a la caleta de Quilmes 12 millas al sur de Buenos Aires, salvando casi descalzo i sin equipaje alguno.

Gobernaba en ese año la República Argentina el jeneral Rodriguez i era su ministro don Bernadino Rivadavia que habia viajado por Europa donde habia adquirido ideas de progreso, i se ocupaba de habilitar el puerto de la Ensenada, fundar colonias de emigrantes europeos i construir grandes vias de comunicacion hácia los Andes.

Wheelwright estaba destinado a realizar este programa de Rivadavia, pero ese dia distaba 50 años. Esta-

chos beneficios a Chile, i como deudos del Arzobispo don Manuel Vicuña fallecido en la quinta del señor Waddington el 3 de Marzo de 1843, i a cuya memoria éste hizo colocar una columna de mármol en el sitio que ocupó su lecho mortuario, i mas tarde, demolido el edificio, se conservaba en su jardín hasta que fué entregado al público.

ria de por medio la tiranía de don Juan Manuel Rosas. Las ideas de Rivadavia se albergaron en su mente, i solo esperó la ocasion oportuna para realizarlas.

Al año siguiente, 1824, Wheelwright pasó a Chile de sobrecargo de un buque mercante.

Durante varios años navegó entre Valparaiso i Panamá.

Despues se estableció en Guayaquil donde fué nombrado cónsul de los Estados Unidos.

El puesto de cónsul le dió oportunidad para estrechar relaciones con los elementos de los gobiernos; su hogar inviolable servia de asilo a los vencidos de la política de todos los partidos.

En 1829 regresó a Chile i estableció una línea de buques a vela entre Valparaiso i Cobija, puerto principal entónces de Bolivia i él mismo tomó el mando, como capitán mercante, de una goleta americana.

Esta vida de marino le dió a conocer las necesidades materiales de los puertos i durante ella le asaltaron las ideas de sus grandes proyectos.

En 1827 concibió la idea de establecer la navegacion a vapor en la costa occidental de la América del Sur i trabajó empeñosamente por formar una compañía con este objeto en Estados Unidos, mas no alcanzó a reunir los capitales suficientes.

Fué entónces cuando puso en accion una actividad estupenda: golpeó a las puertas de todas las influencias, se trasladó sucesivamente a las diversas capitales de las naciones occidentales de la América del Sur en demanda de proteccion; promovió reuniones del comercio extranjero en los puertos mas importantes de la costa del Pacífico.

La aplicacion del vapor en la navegacion era de fecha cercana.

El mismo Wheelwright, no hacía muchos años, cuando muchacho, había presenciado en su pais nativo el descu-

brimiento i primer ensayo del buque a vapor por su compatriota Fulton.

Desde aquella fecha, no mui lejana, la navegacion a vapor se había estendido considerablemente; instalarla en el Pacífico, darle vida i vida permanente, esta era la idea de Weelwright; pero, aunque todos comprendian su conveniencia, nadie creía en su practicabilidad, i fué tenido por un visionario, por un loco.

A la verdad, la empresa era atrevida; instalarla, aunque ya era gran cosa, no era todo; darle vida perdurable, he ahí lo difícil, lo increíble.

Pero a Weelwright nunca arredraron las dificultades, parece que al tocarlas cobraba mas ánimo i volvía a la lucha con mas vigor i descubria nuevos elementos con que ántes no contaba que le alentaban i favorecían.

Por medio de meetings públicos en Valparaíso i Lima i de reuniones particulares i privadas de personas competentes, que discutieron la practicabilidad de la idea, obtuvo Weelwright el apoyo de todo el comercio extranjero en los dos paises.

El Gobierno de Chile fué el primero en darle su apoyo i por una lei de 25 de Agosto de 1835 le concedió los privilejios i exenciones que solicitó.

El Gobierno del Ecuador le hizo su concesion en 1837.

Obtenidas las concesiones de los gobiernos americanos, Weelwright se trasladó a Inglaterra i se presentó en Lóndres i Glasgow. Esto pasaba en 1838.

Allí trabajó porque el público, el gobierno i la prensa se interesasen en su empresa, dando por resultado la formacion de una compañía inglesa de vapores en el Pacífico i que, con el nombre de Pacific Steam Navigation Company, existe hasta hoi día.

Weelwright fué nombrado Superintendente por el Directorio de esta Compañía, i a fines de 1840 se dirijió a los mares de su destino con los dos primeros vapores,

el *Chile* i el *Perú*, construidos en Bristol segun sus propias indicaciones.

En Octubre de ese año atravesaron el estrecho de Magallanes, llegando a Valparaiso el 15 de Octubre a las tres de la tarde, donde fueron recibidos con una salva de artillería de los buques fondeados en el puerto.

«Se les ha hecho una recepcion digna del objeto que les conduce (decía *El Mercurio* del 16 de Octubre): los músicos militares de esta ciudad, embarcados en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto i pertenecientes a varias naciones. Entre ellas se confundían un sinnúmero de lanchas, cargadas de curiosos, que, sin embargo, del viento que reinaba, querian ver mas de cerca la fuerza expansiva del ajente poderoso que sin auxilio de vela ni remo movía tan enormes moles».

«El señor Wheelwright (decía un testigo ocular de aquel acontecimiento, segun *La República*, de Buenos Aires de Noviembre de 1873) desde la toldilla del vapor *Chile*, que entró dando una vuelta a la bahía para que el pueblo apreciara su elegante i magnífica arquitectura, saludaba, sombrero en mano, a aquella delirante concurrencia, que en medio de las salvas de artillería de los castillos i buques de guerra, repiques de campanas i bandas de músicas, contestaba a los *hurras!* estrepitosos, dirigidos al enérgico empresario que abría para los estados libres del Pacífico una nueva era de progreso i prosperidad.»

No fueron inferiores ni ménos entusiastas las manifestaciones en el Callao al arribar a ese puerto el vapor *Perú*.

Cuenta don J. B. Alberdi que cuando pasó el primer vapor por Cobija, puerto de Bolivia, su autoridad local avisó por parte oficial a su Jefe, que esa mañana se divisó a lo léjos un buque incendiado, en auxilio del cual decia,

mandé un bote con ocho remadores, pero la corriente era tan fuerte que no fué posible alcanzarlo. El parte concluía encomendando a Dios las víctimas.

La empresa estaba instalada, pero luego empezaron a surgir las contrariedades e inconvenientes para su marcha. La primera dificultad que se presentó fué la escasez o falta de carbon.

El carbon ingles, por su enorme distancia i la falta de trasportes, era excesivamente caro i podia faltar o absorber toda la ganancia de la compañía.

Ademas, no habia medios de comunicacion entre los centros de produccion i la costa; los puertos no estaban perfectamente habilitados de muelles i demas elementos necesarios para la fácil i espedita operacion del embarque i desembarque de las mercaderías; i, por fin, faltaban diques o arsenales en que los vapores se reparasen, llegado el caso de que sufrieran algun desperfecto.

No se arredró Wheelwright por estas contrariedades gracias a su jenio fecundo i perseverante.

A mediados de 1841 la escasez de carbon fué tal que durante tres meses los vapores estuvieron detenidos en los puertos.

Wheelwright recorrió la costa sur del pais buscando algun terreno de formacion carbonífera i lo encontró en las vecindades de Talcahuano i esplotó carbon bien poco inferior al ingles. Este descubrimiento dió márjen a otras exploraciones i desde entónces data la esplotacion del carbon fósil, industria que ha producido i continúa produciendo millones i millones de pesos. «Aunque no debiese Chile a Wheelwright otro servicio (dice Alberdi en su libro: *La vida de William Wheelwright*), eso solo bastaria para deber contarle entre sus hombres mas beneméritos».

Salvada la dificultad del carbon, bien luego llegó otra. A diez leguas de Valparaiso el vapor *Chile* chocó en un arrecife i casi se hunde quedando bastante deteriorado.

Arsenal marítimo no habia en puerto alguno; pero Wheelwright que conocia perfectamente la costa sabia que Guayaquil se prestaba admirablemente para el caso i llevó allá el vapor para repararlo.

Para facilitar el transporte de la mineria i agricultura hasta el litoral ideó la construccion de ferrocarriles: uno de Copiapó a la costa que trasportara los metales de cobre i plata de la rica provincia minera de Atacama, i otro de Santiago a Valparaiso para que condujera la produccion agrícola de toda la zona central.

El ferrocarril de Santiago a Valparaiso no fué construido por Wheelwright como queda referido en la «Reseña histórica de los Ferrocarriles del Estado»; pero si, le cupo la gloria de haber sido el iniciador de la idea de su construccion i de haber facilitado uno de sus ingenieros, el eminente i notabilísimo Allan Campbell, para que hiciera el estudio del trazado de la línea que al fin fué llevada a término en conformidad a sus estudios: planos, con bien pocas modificaciones.

Mas feliz fué con su otra empresa del ferrocarril de Copiapó.

Hizo estudiar la costa de aquella ciudad por medio de sus vapores; se trasladó en seguida a Copiapó, recorrió el camino a caballo entre a quella ciudad i Caldera estudiando personalmente la rejion; se puso al habla con las personas mas pudientes a quienes comunicó sus proyectos de unir a Copiapó i Caldera con un ferrocarril i mejorar i habilitar este puerto con todos los elementos necesarios.

Aceptada la idea, se fundó una sociedad con cien mil pesos de capital con el nombre de COMPAÑIA del ferrocarril de Copiapó i Wheelwright fué nombrado administrador

Inmediatamente encargó a los Campbell, Allan i Alejandro, de los Estados Unidos, una planta de ingenieros, artesanos i mecánicos, viniendo los mismos Campbell que

eran ingenieros de los mas distinguidos de Norte América. Encargó tambien a Estados Unidos locomotoras, coches i carros, i a Inglaterra rieles.

En Marzo de 1850 se iniciaron los trabajos empezando por Caldera. El 4 de Julio de 1851, en celebracion del aniversario de la independencia de Estados Unidos, se inauguraron los trabajos hasta Monte Amargo (kilómetro 41) i el 25 de Diciembre de ese mismo año corrió el primer tren entre Caldera i Copiapó (kilómetro 81) i en el mes de Enero de 1852 el tráfico quedó abierto para el público. La primera locomotora llegó de Estados Unidos en Junio de 1851, pesaba 19 toneladas i su primer maquinista fué Mr. O'Donovan.

Este ferrocarril fué el primero que se construyó en Sud-América.

Fué poblado el puerto de Caldera i habilitado con un magnífico muelle.

Hizo construir máquinas para destilar el agua para las máquinas, talleres i la ciudad; hornos de fundicion i estableció en Copiapó el alumbrado por gas.

En 1855 Wheelwright se retiró de la *Compañía de navegacion a vapor en el Pacífico* cediendo sus derechos i se estableció en Valparaiso.

Allí, entre otros adelantos, hizo construir grandes depósitos para el agua potable i la hizo llegar a los domicilios por cañerías de fierro.

Al terminar Wheelwright al pié de los Andes el ferrocarril de Copiapó concibió el vasto plan de unir los dos Océanos al traves de Chile, los Andes i las pampas argentinas, prolongando aquel ferrocarril hasta un puerto del Atlántico. Con este objeto se trasladó a la vecina República i entre los años 1863 i 1870 construyó el ferrocarril del Rosario a Córdova.

En 31 de Diciembre de 1872 terminó el del puerto de la Ensenada a Buenos Aires, pasando por Quilmes, donde habia naufragado cincuenta años ántes. Dotó al

puerto de la Ensenada con un espléndido muelle de 1,845 piés de largo.

Por prescripción médica dejó a Buenos Aires i se embarcó para Lóndres a mediados de 1873 con su salud mui quebrantada.

El 26 de Setiembre de 1873 dejó de existir aquella vida toda honradez i actividad. Sus restos fueron conducidos a Norte América i enterrados en Newbury-Port, su pueblo nativo, al lado de los suyos como lo habia dispuesto por testamento.

El notable publicista arjentino, don Juan Bautista Alberdi, termina la magnífica biografía que publicó de Wheelwright en 1875, con este párrafo:

«Wheelwright pudo decir que, nacido pobre i oscuro, se elevó a la opulencia i a la celebridad por la enerjía de su jenio i la pureza de su vida. Su figura es tipo de los que necesita Sud-América para ver florecer la riqueza de su suelo, pues ella representa el juicio, la honradez i la enerjía, que las grandes empresas requieren en sus conductores para obtener la corona del éxito.»

En Enero de 1877 se inauguró en Valparaiso la estatua que a su memoria le erijió la gratitud de Chile.



WILSON GUILLERMO

El año 1863 entró a la Empresa, i desempeñó diversos puestos hasta 1865 en que fué nombrado fogonero, puesto que sirvió seis años. En 1871 ascendió a maquinista que desempeñó durante dieciocho años en toda clase de trenes; durante este tiempo reemplazó en varias ocasiones al Jefe de Maestranza de Llaillai. En Febrero de 1889 fué nombrado Jefe de locomotoras de Llaillai i en el mismo año recibió el nombramiento de Jefe de

Maestranza, sirviendo los dos puestos a la vez i ademas estaban bajo sus órdenes las maquinarias de Tiltill, Montenegro i Los Andes, servidas actualmente por jefes de Maestranza.

En 1907 fué nombrado Jefe de Talleres i en Febrero de 1909 se le concedió retiro con sueldo de jubilado en premio de sus buenos servicios.

ZAÑARTU DARÍO

Servidor público i Director Jeneral de los Ferrocarriles. En 1872 se inició en la administracion pública. En 1880 fué nombrado el primer Gobernador Civil de Arica, bajo el réjimen militar de la ocupacion chilena. En 1882, nombrado Gobernador del Callao, cooperó con laboriosidad en la administracion Lynch en el Perú. Estableció las contribuciones en aquel territorio mereciendo del Jeneral en Jefe ser especialmente recomendado en la memoria que pasó al Gobierno aquel Jefe político. Al retirarse el ejército chileno de Lima en 1884, fué nombrado Cónsul Jeneral de Chile en el Callao. Despues se le nombró sucesivamente Inspector de Oficinas Fiscales i Sub-Director de la Oficina de Contabilidad. En 1886 fué nombrado Ministro Plenipotenciario de Chile en Colombia i en Bolivia. En 1887 se le nombró Jefe del departamento de Contaduría de la Aduana de Valparaiso. Fué Diputado al Congreso Nacional en 1888. A fines de 1891 fué nombrado Ministro de la Corte de Cuentas. Fué Consejero de Estado en 1896; Ministro de Estado en el departamento de Hacienda en 1898 i en 1899 fué nombrado Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado. En este puesto permaneció hasta 1907 en que fué nombrado Director del Tesoro. Ultimamente durante corto tiempo, ha sido Ministro de la Guerra en 1909.



Erratas notables

Al final de la página 134 *pérdidas en 1907*, dice: \$ 45,536.60, léase: \$ 46,536.60.

En la página 153, el segundo párrafo que empieza: *El señor Aguirre...*; está interpuesto, debiendo leerse al final de dicha página, puesto que es el último párrafo de esa biografía.

En la página 164, párrafo 4.º, se omitió entre la palabra *año* i *1892* lo siguiente: *1889 en que fué nombrado Inspector de las nuevas líneas en construcción, puesto que desempeñó hasta 1892.*

En la página 187, párrafo 1º, 4.ª línea, se omitió la palabra *se* despues de *que* i ántes de *reorganizó*.

En la página 212 fué omitido el nombre de *Francisco* despues de *Gonzalez de Quijano* i *Romero*.



