



## HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE CHILE. VOLÚMENES DE CARGA Y CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS (1901-1929)

*Sonia Pinto Vallejos\**

**E**l tema de las Vías y Medios de comunicación ha constituido nuestra preocupación desde hace varios años, ya que pensamos mediante su estudio y comprensión, acercarnos a la problemática económica y social de la historia, no sólo en su dimensión nacional, sino que proyectada hacia el ámbito americano y conectada con el mundo europeo.

Hemos enfrentado la temática ya enunciada, para el ámbito chileno, en algunos trabajos que comienzan en la época colonial y culminan en la década de 1930<sup>2</sup>.

### I. LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LOS COMIENZOS DE LA REPÚBLICA

En los primeros años de la historia republicana de Chile, las comunicaciones a nivel regional tanto como internacional, estuvieron supeditadas por asuntos que requerían más urgente solución, tales como la defensa del territorio, y la conformación de la unidad político-administrativa del estado naciente.

De esa manera, sólo en la década de 1830, el gobierno central por propia iniciativa y escuchando las numerosas peticiones de hacendados, comerciantes, mineros y transportistas, se preocupa sostenidamente por mejorar los sistemas de comunicaciones intra y extraterritorial. Nace de esta manera una legislación de caminos, heredera de la tradición colonial, y se emprende la construcción de algunas vías y la reparación de otras ya existentes.

No obstante lo dicho, los caminos seguían siendo incómodos, al igual que

\*Profesora de Historia de Chile y de América. Centro de Estudios Humanísticos de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas y Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Chile.

los carruajes que transportaban pasajeros y carga; los viajes eran todavía demasiado lentos y costosos.

Por esta época, en varios sectores de la vida nacional, está surgiendo el deseo de modernizar los sistemas de transporte mediante las novedades tecnológicas derivadas de la Revolución Industrial y encarnadas en los ferrocarriles.

Este nuevo medio de comunicación disminuía increíblemente las distancias, por su vertiginosa rapidez —comparada con los medios de transporte existentes—, y el costo de los fletes, disminuye por la movilización de convoyes arrastrados por la fuerza del vapor. Por otra parte, los pasajeros gozaban de un confort desconocido hasta la fecha. La “fiebre” de la construcción de ferrocarriles, que ya había contagiado al Viejo continente, se expandía también hasta Chile.

## II. ESBOZO DEL DESARROLLO HISTÓRICO DE LOS FERROCARRILES CHILENOS

En primer término, por iniciativa privada, y más tarde estatal, se empieza a configurar un verdadero complejo ferroviario: en las provincias del norte, fundamentalmente para las empresas mineras; en las del centro y sur, para transportar los productos agropecuarios e industriales dentro del territorio y hacia los puertos de embarque.

Al objetivo económico, decisivo para empresarios y hacendados, el Estado agrega, y a menudo, antepone, las necesidades estratégicas: la incorporación de la Araucanía y la Guerra del Pacífico, mostrarán la utilidad de las vías férreas.

La navegación a vapor y el telégrafo, van a complementar la tarea del ferrocarril, impulsando los grandes cambios que precisaba la nación chilena.

Durante las primeras etapas en la construcción de ferrocarriles, se destacó William Wheelwright, instalando el de Caldera a Copiapó en 1850; asimismo, intervino en las primeras etapas de construcción de la vía férrea entre Santiago y Valparaíso.

En el norte del país, se destaca la iniciativa privada a través de los ferrocarriles de Antofagasta a Ollagüe, de Iquique a Pisagua, Taltal a Cachinal, Tocopilla al Toco.

El Estado, con participación de particulares, concluye la vía entre la capital y el puerto de Valparaíso, inaugurada en 1863. Al mismo tiempo, comienza a configurar lo que será la Red Central, que partiendo de la Estación del mismo nombre se prolongará hasta Chañaral por el norte, y Talca, por el sur; por esa misma época, tiene la administración provisional del tramo entre Valdivia y Osorno.

Al mismo tiempo, se creará la Dirección General de Ferrocarriles, con un presupuesto propio, y grandes proyectos de expansión y mejoramiento de la red nacional. Tiene, además, un importante rol fiscalizador sobre las compañías particulares, especialmente en tarifas, autorización para construir nuevas vías, entrega de terrenos para el efecto, etc.

De la manera expuesta, se va expandiendo la red ferroviaria, tanto estatal como privada, sin una planificación previa, a medida que las necesidades e intereses lo requieren, y con ella, va surgiendo una abundante legislación para regularla.

Realizaremos el estudio acerca de volúmenes de carga y pasajeros, en tres cortes cronológicos: 1901; 1910-11; 1929. Ellos obedecen fundamentalmente a la existencia de las fuentes depositadas en Archivos y Bibliografía pertinentes, pero también por constituir estos años, momentos importantes en el desarrollo económico de Chile.

CUADRO I  
FERROCARRILES DEL ESTADO EN 1901

Nómina Ferrocarriles		Longitud (en Km.)	Totales
I. Red Central:	Valparaíso a Santiago (con ramales)	377	
	Santiago a Talca	696	
	Calera, La Ligua, Cabildo	422	
			1.485
II. Ferrocarril Longitudinal:	Chañaral	86	
	Huasco	49	
	Coquimbo	150	
	Tongoy a Trapiche*	65	
	Vilos a Illapel*	58	
	Talca a Constitución	84	
	Valdivia a Osorno*	148	
			640
Redes Central y Longitudinal			2.125

CUADRO 2  
FERROCARRILES PARTICULARES EN 1901

Nómina Ferrocarriles		Longitud (en Km.)	Totales
— Arica a Tacna		61	
— Iquique a Pisagua y Ramal Lagunas		533	
— Junín y Ramales		90	
— Agua Santa		104,50	
— Sección Plano Inclinado (Caleta Buena)		1,50	
— Tocopilla al Toco y Ramal Santa Fe		112	
— Antofagasta a Ollagüe		450	
— Aguas Blancas a Coloso		100	
— Taltal a Cachinal y Ramales		212	
— Caldera a Chañarillo, San Antonio y Puquios		242	
— Carrizal a Cerro Blanco		163	
— Los Andes a Salto del Soldado		27	
— Santiago a Puente Alto		21,50	
— Concepción a Penco		15,50	
— Concepción a Curanilahue		113	
— Punta Arenas a Mina Loreto		8,50	
Totales			2.254,50

Como se puede observar en los cuadros anteriores, los ferrocarriles particulares tenían un gran desarrollo en su kilometraje; once se encontraban en la región Norte, con cerca de 2.000 Km. de vía; dos se encontraban en la zona central, con 48,5 Km. y tres en el sur con 137 Km.

Ferrocarriles del Estado contaba con la Red Central, que incluía tres ferrocarriles con 1.485 Km. de vía, y además el Longitudinal con algunos ramales, e incluyendo siete ferrocarriles, llegaba a 640 Km. de vía<sup>3</sup>.

En los años siguientes, tanto la red particular como la estatal, siguen aumentando en cantidad de ferrocarriles y de vías férreas.

En el segundo corte cronológico ubicado en 1911, se exponen las cifras de kilometraje en el Cuadro 3, que viene a continuación:

CUADRO 3  
ESTADO COMPARATIVO DE LOS FERROCARRILES  
DE CHILE EN 1910-1911<sup>3</sup>

Número	Nómina Ferrocarriles	Longitud en kilómetros	
		F.C. del Estado	F.C. Particulares
<i>Provincia de Tacna</i>			
1	Arica a Tacna	—	62,40
<i>Provincia de Tarapacá</i>			
2	Junín	—	89,00
3	Caleta Buena-Agua Santa	—	105,50
4	Iquique-Pisagua-Lagunas	—	578,13
Total		—	772,63
<i>Provincia de Antofagasta</i>			
5	Tocopilla al Toco	—	122,30
6	Antofagasta-Ollagüe y ramales	—	821,50
7	Coloso-Aguas Blancas	—	184,50
8	Taltal y ramales	—	298,50
Total		—	1.426,80
<i>Provincia de Atacama</i>			
9	Chañaral-Pueblo Hundido y ramales	247,87	—
10	Caldera-Algarrobo	—	39,00
11	Copiapó	—	231,00
12	Carrizal-Cerro Blanco y ramales	—	163,00
13	Huasco-Vallenar	49,30	—
Total		297,17	433,00

Número	Nómina Ferrocarriles	Longitud en kilómetros	
		F.C. del Estado	F.C. Particulares
<i>Provincia de Coquimbo</i>			
14	Coquimbo-Rivadavia	93,55	—
15	Compañía-Puntilla y ramales	117,50	—
16	Ovalle-Paloma y ramal Puntilla	68,00	—
	Tongoy-Trapiche	65,40	—
17	Tongoy	15,03	—
	Ovalle-Trapiche	19,47	—
18	Choapa-Illapel	19,47	—
Total		378,61	—
<i>Provincia de Aconcagua</i>			
18	Choapa-Illapel (sección Choapa-Los Vilos)	57,70	—
19	Cabildo-Calera-Papudo	73,60	—
20	Transandino Juncal	—	7,20
21	Valparaíso-Santiago	23,00	—
22	Ramal Los Andes	38,00	—
Total		192,30	7,20
<i>Provincia de Valparaíso</i>			
19	Cabildo-Calera-Papudo	23,00	—
21	Valparaíso-Santiago	101,00	—
22	Ramal Los Andes	7,00	—
Total		131,00	—
<i>Provincia de Santiago</i>			
21	Valparaíso-Santiago	63,00	—
23	Santiago-Osorno	27,00	—
24	Santiago-Melipilla- San Antonio	108,00	—
25	Circunvalación Santiago	13,00	—
26	Llano de Maipo	—	22,00
26a	Puente Alto-El Volcán	13,05	—
27	Eléctrico Santiago- San Bernardo	—	15,00
Total		224,15	37,00
<i>Provincia de O'Higgins</i>			
23	Santiago-Osorno	60,00	—
28	Ramal Pelequén-Las Cabras	24,00	—
Total		84,00	—

Número	Nómina Ferrocarriles	Longitud en kilómetros	
		F.C. del Estado	F.C. Particulares
<i>Provincia de Colchagua</i>			
23	Santiago-Osorno	75,00	—
28	Ramal Pelequén-Las Cabras	22,00	—
29	Ramal San Fernando-Lingue	101,00	—
Total		198,20	—
<i>Provincia de Curicó</i>			
23	Santiago-Osorno	30,00	—
Total		30,00	—
<i>Provincia de Talca</i>			
23	Santiago-Osorno	72,00	—
30	Constitución-San Clemente	110,60	—
Total		182,60	—
<i>Provincia de Linares</i>			
23	Santiago-Osorno	90,00	—
31	Ramal Parral-Cauquenes	26,00	—
Total		116,00	—
<i>Provincia de Maule</i>			
31	Ramal Parral-Cauquenes	24,00	—
Total		24,00	—
<i>Provincia de Ñuble</i>			
23	Santiago-Osorno	93,00	—
44	Rucapequén-Tomé, Sección	—	—
	Rucapequén-Confluencia	18,00	—
47	General Cruz-Temuco	—	50,00
Total		111,00	50,00
<i>Provincia de Concepción</i>			
23	Santiago-Osorno	54,00	—
32	Ramal San Rosendo-Talcahuano	85,00	—
33	Transandino por Antuco	—	71,00
34	Concepción-Penco	—	16,00
35	Eléctrico Concepción-Talcahuano	—	14,60
36	Concepción-Curanilahue	—	48,00
37	Carboneros	—	19,00
Total		139,00	168,60
<i>Provincia de Biobío</i>			
23	Santiago-Osorno	50,00	—
38	Ramal Los Ángeles	21,00	—
39	Ramal Mulchén	42,00	—
45	Ramal Coigüe-Nacimiento	8,00	—
Total		121,00	—

Número	Nómina Ferrocarriles	Longitud en kilómetros	
		F.C. del Estado	F.C. Particulares
	<i>Provincia de Arauco</i>		
36	Concepción-Curanilahue y Ramal Arauco	55,00	—
	Total	55,00	—
	<i>Provincia de Malleco</i>		
23	Santiago-Osorno	102,00	—
40	Ramal Traiguén	93,00	—
46	Púa-Curacautín	20,00	—
	Total	215,00	—
	<i>Provincia de Cautín</i>		
23	Santiago-Osorno	67,00	—
41	Ramal Carahue	55,63	—
	Total	122,63	—
	<i>Provincia de Valdivia</i>		
23	Santiago-Osorno	205,00	—
	Ramal Antihue-Valdivia	28,00	—
42	Collilelfu-Lago Pihueico	—	30,00
	Total	233,00	30,00
	<i>Provincia de Llanquihue</i>		
23	Santiago-Osorno	31,00	—
	Total	31,00	—
	<i>Territorio de Magallanes</i>		
43	Punta Arenas-Mina Loreto	—	8,54
	Total	—	8,54
	Totales Territorio Chileno	2.830,55	3.114,22
	Total General (Estado y Partic.)	5.944,77	

En el Cuadro 3, se puede observar un crecimiento muy rápido, sobre todo en la red estatal, que obedece tanto a la construcción y puesta en explotación de nuevas vías férreas, ya sea troncales o secundarias, y a la prolongación del Ferrocarril Longitudinal.

En el período señalado, continúa el predominio de la red particular sobre la estatal, en cuanto al kilometraje recorrido (3.114,22 Km. contra 2.830,55 Km.). Al comparar las cifras señaladas, con las de 1901, se observa aproximadamente un 28% de aumento en los primeros, y un 25% en los segundos.

Si observamos la distribución provincial, veremos que los ferrocarriles particulares predominan sin contrapeso desde Tacna hasta Atacama, aún cuando en ésta ya existía un gran desarrollo de los estatales. En cambio, desde Coquimbo hasta Ñuble, se observa un claro dominio de las redes del Estado, con la existencia sólo en algunos tramos de vías particulares: Transandino por Juncal, Llano de Maipo, Eléctrico Santiago-San Bernardo, General Cruz-Pemuco.

En la provincia de Concepción, el panorama es distinto, volviendo los ferrocarriles privados a predominar. Aún más, se observa que en la Provincia de Arauco y Territorio magallánico, los únicos ferrocarriles existentes, son de propiedad particular.

Resumiendo las constataciones anteriores, se confirma la orientación mayoritaria de las vías particulares hacia la actividad minera y el servicio urbano. Las estatales orientan su acción al transporte de productos agropecuarios y pasajeros en las provincias del centro y sur del territorio, aun cuando en Coquimbo se interesan también por la minería.

El tercer corte cronológico, en 1929, se expresa en dos Cuadros: 4 y 5, que vienen a continuación.

CUADRO 4  
LONGITUD DE LA VÍA EN FERROCARRILES  
ESTATALES Y PARTICULARES. 1929

Empresas	Longitud de las vías (Km.)
<i>Ferrocarriles Fiscales</i>	
— Arica a La Paz .....	207
— Longitudinal Norte .....	713
— Red Central Norte .....	1.739
— Red Central Sur .....	2.399
	226
	222
— Puente Alto al Volcán .....	62
— Lebu a Peleco .....	67
<b>Total .....</b>	<b>5.635</b>
<i>Ferrocarriles Particulares</i>	
— Junín .....	89
— Caleta Buena a Agua Santa .....	141
— Salitrero de Tarapacá .....	663
— Tocopilla al Toco .....	213
	43
— Antofagasta a Bolivia .....	770
— Caleta Coloso a Aguas Blancas .....	266
— Chuquicamata .....	51
— Taltal a Cachinal .....	286
— Pueblo Hundido a Potrerillos .....	99
— Caldera a Algarrobo .....	39
— Cruz Grande al Tofo .....	25

Empresas	Longitud de las vías (Km.)
<i>Ferrocarriles Particulares</i>	
— Transandino por Juncal .....	71
— Llano de Maipo .....	22
— Rancagua al Teniente .....	73
— General Cruz a Pemuco .....	25
— Transandino por Antuco .....	76
— Concepción a Curanilahue .....	98
— Transandino por San Martín .....	40
— Magallanes a Mina Loreto .....	10
<b>Total</b> .....	<b>3.100</b>
<b>Total General</b> .....	<b>8.735</b>

CUADRO 5  
KILOMETRAJE DE FERROCARRILES POR PROVINCIAS. 1929

Provincias	Ferrocarriles fiscales	Ferrocarriles particulares	Total (Km.)
— Arica	207	—	207
— Taparacá	125	893	1.018
— Antofagasta	510	1.629	2.139
— Atacama	877	138	1.015
— Coquimbo	741	25	766
— Aconcagua	374	71	445
— Santiago	344	22	366
— Colchagua	288	73	361
— Talca	241	—	241
— Maule	229	—	229
— Ñuble	180	73	253
— Concepción	314	126	450
— Biobío	351	—	351
— Cautín	444	—	444
— Valdivia	250	40	290
— Chiloé	160	—	160
— Magallanes	—	10	10
	<b>5.635</b>	<b>3.100</b>	<b>8.735</b>

En los cuadros anteriores, se muestra como los ferrocarriles estatales aumentaron su kilometraje hasta los 5.635 Km. (49,8% más que en 1910-11). Los privados se han mantenido, con una pequeña disminución (0,45%), han aparecido nuevas vías: Arica-La Paz, prolongación del Longitudinal Norte, de la Red Central-Sur y el F.C. Lebu-Peleco, todos estatales. En la red particular, ya no aparece el F.C. Arica-Tacna, habiendo surgido el nuevo ramal a Chuquicamata y el de Cruz Grande a El Tofo.

En cuanto a la repartición provincial, que ha experimentado algunos cambios en la subdivisiones administrativas, la Provincia de Arica tiene 207 Km. de ferrocarriles fiscales (F.C. Arica-La Paz). En Tarapacá y Antofagasta, se mantiene el predominio de las vías particulares; la situación se invierte entre las Provincias de Atacama y Chiloé, hasta terminar en Magallanes con un F.C. particular de 10 Km. (Magallanes-Mina Loreto).

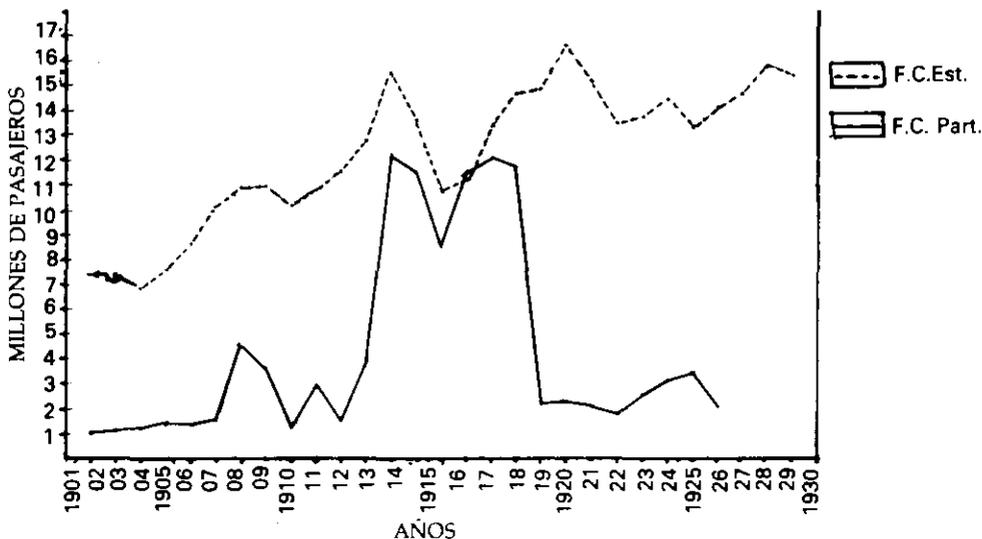
### III. VOLÚMENES DE CARGA Y CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS, 1901-1929

Ya realizado un selectivo resumen de la trayectoria de los ferrocarriles chilenos en el período que nos ocupa, con tres hitos cronológicos: 1901; 1910-11 y 1929, realizaremos un cuadro comparativo entre el kilometraje, los pasajeros y la carga transportada durante el período señalado por las redes particular y estatal (Cuadro 6).

El lapso temporal presentado, tiene una doble explicación: una histórico-económica, con la finalidad de mostrar una problemática desde los comienzos del siglo hasta los inicios de la Gran Crisis Mundial; la otra, deriva de la presencia de información seriada para el período mencionado.

Para visualizar los datos entregados en el Cuadro 6, se han confeccionado cuatro gráficos.

GRÁFICO 6 (I).  
PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LOS  
FERROCARRILES ESTATALES Y PARTICULARES (1901-1929)



El Gráfico 6 (I), *Pasajeros transportados en los ferrocarriles del Estado y Particulares, 1901-1929*, muestra, en primer lugar, un predominio casi permanente, en

CUADRO 6  
KILOMETRAJE TRENES, PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADOS  
EN FERROCARRILES DEL ESTADO Y PARTICULARES 1901-1929

	F.C. Particulares			F.C. Estado		
	Longitud vía (Km.)	Pasajeros transport.	Carga tr. (ton.)	Longitud vía (Km.)	Pasajeros transport.	Carga tr. (ton.)
1901	2.224,50	1.003.561	308.251,15	2.125,00	7.360.389	268.143,39
1902	2.233,55	1.173.567	296.224,32	2.123,70	7.364.588	280.837,84
1903	2.007,00	1.193.125**	337.775,65**	—	6.920.075	258.843,64
1904	2.388,27	1.307.612	250.727,81	2.326,38	7.863.248	228.541,74
1905	2.457,42	1.287.758	495.899,35	2.329,00	8.852.232	295.652,97
1906	2.449,37	1.500.221	476.981,23	2.377,00	10.149.928	304.747,19
1907	2.708,00	4.584.171 <sub>4</sub>	313.680,70 <sub>4</sub>	—	10.909.476	34.778,22
1908	—	3.590.109**	291.074,75**	2.550,37	10.997.556	39.722,72 <sup>***</sup>
1909	3.057,83	1.239.429	329.387,35	—	10.148.704	44.516,16 <sup>**</sup>
1910	2.978,90	2.898.593	44.249,91	—	10.836.605	46.304,00 <sup>***</sup>
1911	2.908,36	1.477.195	46.288,15	3.119,82	11.691.309	51.781,85
1912	3.094,56	3.825.082	49.220,57	4.164,65	12.780.146	49.195,26
1913	3.060,80	12.075.732	57.191,55	5.800,70	15.608.172	50.736,56
1914	3.075,30	11.676.035	46.697,73	5.072,31	13.559.884	36.731,21
1915	3.093,61	8.565.981	40.096,02	5.121,81	10.725.926	41.552,48
1916	—	11.581.663	58.314,29	—	11.199.484	47.560,18
1917	3.918,38	12.018.414	56.003,18	4.567,06	13.265.699	53.006,01
1918	3.945,22	11.887.886	89.059,87	4.565,76	14.776.714	65.022,50
1919	3.630,79	2.242.371	31.497,41	4.565,76	14.994.884	50.561,77
1920	3.631,85	2.323.505	46.984,48	4.579,15	16.682.980	45.945,58
1921	3.668,81	2.128.875	33.248,30	4.584,87	15.173.163	48.060,15
1922	3.477,90	1.805.024	30.953,68	4.649,10	13.425.458	45.762,45
1923	3.259,32	2.581.997	72.123,04	5.401,96	13.811.673	51.735,75
1924	3.313,13	3.106.230	169.764,27	5.413,21	14.435.425	51.886,72
1925	3.181,80	3.400.571	141.161,15	5.459,40	13.252.452	56.317,52
1926	3.150,56	2.063.033	123.329,20	5.469,17	14.098.799 <sup>***</sup>	52.960,80 <sup>***</sup>
1927	—	—	—	—	14.641.229 <sup>***</sup>	56.292,50 <sup>***</sup>
1928	—	—	—	—	15.888.870	56.065,00
1929	—	—	—	—	15.324.797	59.827,00
Total		112.537.740	4.236.185,10		367.576.410	2.773.089,10

\*Datos extraídos de Sinopsis y Anuarios Estadísticos de la República de Chile, complementados por Memorias de Ministerio de Obras Públicas e Industria.

\*\*No hay datos en fuentes. Cantidades extraídas por extrapolación:  $\frac{(1901+1902) + (1904+1905)}{2}$

\*No hay datos en fuentes. Cantidades extraídas por extrapolación:  $\frac{(1907+1908) + 1911}{2}$

\*\*No hay datos en fuentes. Cantidades extraídas por extrapolación:  $\frac{(1908+1909) + 1911}{2}$

\*\*No hay datos en fuentes. Cantidades extraídas por extrapolación:  $\frac{(1908+1909) + (1911+1912)}{2}$

\*\*\*No hay datos en fuentes. Cantidades extraídas por extrapolación:  $\frac{(1925+1926) + (1928+1929)}{2}$

los pasajeros transportados por las vías estatales, partiendo en 1901 con 7.360.389 contra 1.003.561, relación que se mantiene hasta 1910. La distancia entre ambas curvas aumenta en 1911, aminorándose en el año siguiente, y disminuyendo bruscamente entre 1913 y 1915. En el año siguiente, la cantidad transportada por las vías particulares sobrepasa levemente a la de la red estatal; después se distancian progresivamente, y con algunas variaciones, se mantendrán hasta finalizar la serie.

¿Qué factores intervienen en los ascensos y descensos en el flujo de pasajeros de ambas redes? Tendríamos que considerar varios, entre los que se encuentran algunos propios del movimiento interno de ferrocarriles, como por ejemplo, aumento o disminución del número de locomotoras o coches de pasajeros; puesta en explotación o abandono de vías troncales o secundarias; valor de los pasajes en relación con el poder adquisitivo de la población; apertura o cierre de actividades económicas en determinadas regiones, con el consecuente traslado de población. Igualmente, está relacionado con el crecimiento vegetativo de la población.

Para mensurar adecuadamente la incidencia de los factores mencionados, o de otros que se presenten, necesitamos el movimiento de pasajeros desde y hasta la estación principal, dato que no aparece en nuestras estadísticas.

En las condiciones en que hemos trabajado, podemos postular que el gran aumento de pasajeros en los trenes de firmas particulares entre 1913 y 1918, se debe sobre todo al traslado de población desde los yacimientos mineros en crisis, hacia las estaciones troncales, y si no se encuentra allí en qué laborar, se continúa hacia el sur.

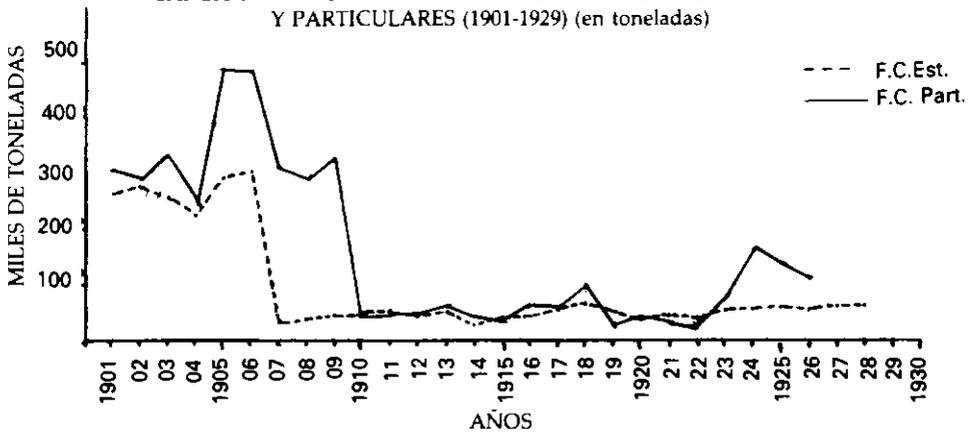
También la explicación podría ser a la inversa: traslado masivo de población desde el sur y centro del país, o desde la misma región norte, a lugares en que se inician actividades. Tampoco hay que descartar la importancia que puede tener el desplazamiento poblacional hacia o desde Bolivia.

La depresión observada en la curva de F.C. Particulares, se explica parcialmente por la crisis de producción salitrera posterior a la Primera Guerra Mundial. El aumento de pasajeros en las redes del Estado, puede obedecer a una reactivación económica en las regiones del centro o sur, y al crecimiento vegetativo de la población.

El Gráfico 6 (II), *Carga transportada en los ferrocarriles del Estado y Particulares, 1901-1929*, muestra, en sus primeros años, tendencias encontradas, con predominio de las redes particulares; éste se acentúa entre 1905 y 1909; en los años siguientes, hay cierto paralelismo en las curvas, siendo más quebrada la de los particulares; exceptuados los años 1911 y 1919-1922, éstos superan a los estatales, situación que se mantiene hasta 1926, en que se terminan los datos de las vías particulares.

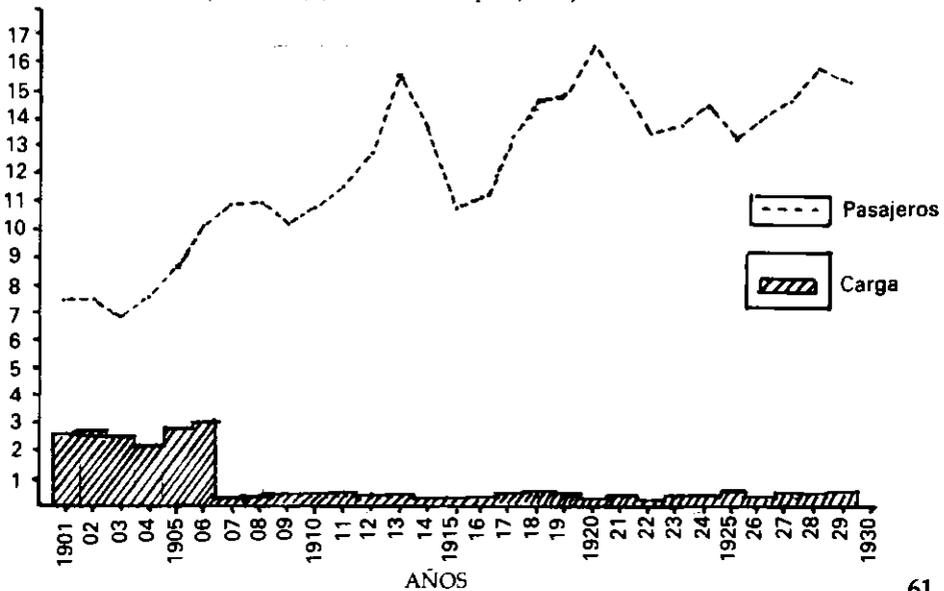
Para explicar la trayectoria de las curvas, se puede postular que se produjeron variaciones en el parque de locomotoras y carros de carga, o tal vez el uso de otro medio de transporte tradicional y más barato (la carreta, por ejemplo) o más moderno (el transporte marítimo, por ejemplo).

GRÁFICO 6 (II).  
CARGA TRANSPORTADA EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO  
Y PARTICULARES (1901-1929) (en toneladas)



En cuanto a los factores distintos de los medios de transporte mismos, y que intervendrían en el desarrollo de las curvas, se encuentran las tendencias que muestran la oferta y demanda de productos desde el exterior o a nivel interregional. En este sentido es factible pensar que las crisis salitreras —hubo varias antes de la gran crisis de la década de los veinte—, incidieron en el juego oferta-demanda. Sin embargo, sólo un examen de los productos transportados, y del sentido del tráfico en cada caso —desde o hacia puertos, desde o hacia yacimientos mineros, desde o hacia centros urbanos—, datos que sólo fragmentariamente encontramos en las estadísticas oficiales utilizadas, puede llevarnos a una conclusión valedera.

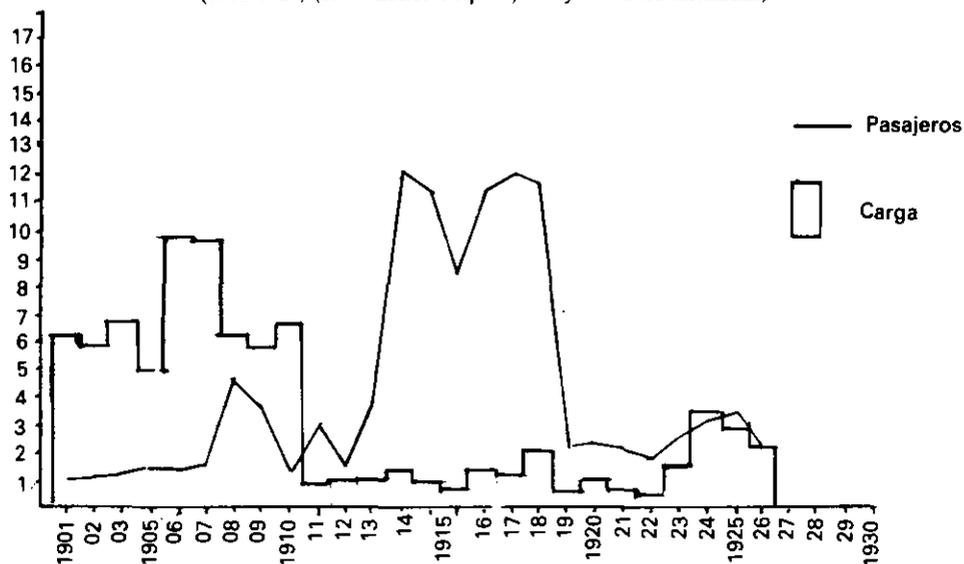
GRÁFICO 6 (III)  
PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADOS EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO  
(1901-1929) (en millones de pasajeros y miles de toneladas)



El Gráfico 6 (III), en que se compara la cantidad de pasajeros y de carga en los Ferrocarriles del Estado, muestra un paralelismo hasta 1906. De allí en adelante, la relación es inversa, denotando el carácter de medio de transporte dedicado eminentemente a pasajeros. La diferencia puede deberse, en alguna manera, al menor peso físico de los productos transportados, ya que la mayor parte serán alimenticios, con cantidades menores de minerales; por otra parte, la mayoría de ellos parecen ser para consumo interno, y en menor margen, exportables.

También es posible postular que existía un sistema económico autosuficiente en el centro y sur del territorio, y que por tanto, no necesitaba transporte a larga distancia. Asimismo, pueden usarse medios de transporte distintos al ferrocarril. Es necesario tener a la mano cifras comparativas de otro tipo de fuentes, para lograr resultados concluyentes.

GRÁFICO 6 (IV)  
PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADOS EN LOS FERROCARRILES PARTICULARES  
(1901-1929) (en millones de pasajeros y miles de toneladas)



El Gráfico 6 (IV), en que se compara la cantidad de pasajeros y la carga movilizada por los ferrocarriles particulares, muestra una gran importancia en el acarreo de carga hasta 1905, descendiendo luego abruptamente y alcanzando su mínimo en 1910; en adelante, la curva presenta pocas oscilaciones hasta 1917, en que se hacen más bruscas; se observa un repunte entre 1922 y 1924, y luego un descenso documentado sólo hasta 1926.

En lo que respecta a los pasajeros, de una cantidad escasa y estable hasta 1906, se va hacia un ascenso, con varias fluctuaciones, y desde 1912 a 1918, se produce una gran alza, con una depresión en 1915; desde 1919, en que se nota un brusco descenso, la curva se mantiene con oscilaciones hasta 1926.

El análisis anterior nos indica que los ferrocarriles particulares, que nacieron teniendo como finalidad fundamental —por no decir exclusiva— el transporte de minerales y alimentos, ropa y herramientas hacia y desde los puertos de embarque y oficinas salitreras, van a incluir gradualmente el traslado de pasajeros. Esta tendencia fue en aumento cuando el ferrocarril Antofagasta-Ollagüe se prolongó hasta Oruro, a fines del siglo XIX, disminuyendo el transporte de carga. En los últimos tramos de la curva, hay un paralelismo que revela la existencia de una pequeña recuperación posterior a la crisis, en ambos rubros de transporte.

#### IV. BALANCE DE RESULTADOS

Los resultados que se presentan, son preliminares, ya que se trata de una sección de un trabajo mayor, aún no concluido.

Entendido de esta manera, se puede expresar, a modo de resumen final, que sólo a partir de la década de 1830, se nota una creciente preocupación tanto en los ámbitos gubernativos, como de los empresarios particulares, por mejorar las vías y medios de comunicación tradicionales, incorporando algunas innovaciones producidas por la Revolución Industrial en este campo. Ello se demuestra por la aparición de la Pacific Steam Navigation Company y la navegación a vapor; también por la instalación de vías férreas que desde el norte del país, debido al esfuerzo privado, se extienden hasta el centro y sur, amparado, sobre todo por la voluntad estatal.

Los ferrocarriles privados nacen casi siempre por un imperativo económico; los estatales, atendiendo primariamente a las necesidades de dominio efectivo del territorio, al mayor bienestar de sus habitantes, y evidentemente, por motivos económicos.

Hacia comienzos del siglo XX, se nota un leve predominio de los particulares sobre los estatales, en cuanto a kilometraje en explotación.

En un segundo corte cronológico, 1910-11, continúa el predominio global de las redes privadas, especialmente en las provincias del norte, en Concepción, Arauco y Magallanes.

En el tercer corte cronológico, 1929, los ferrocarriles fiscales han crecido en casi un 50%, disminuyendo los privados. La red estatal va desde Arica a Chiloé; la particular ha construido importantes ramales mineros, y aún domina en Tarapacá, Antofagasta y Magallanes.

El análisis de los gráficos, muestra el carácter predominantemente de servicio de la red fiscal, mientras la privada mantiene su énfasis en el acarreo de mercaderías, aun cuando se observa un repunte en el traslado de pasajeros.

Un estudio global de la situación de la economía chilena y sus relaciones con los contextos americanos y europeos, debe llevarse a cabo, para alcanzar una real explicación para el rol de los ferrocarriles en el desarrollo económico de Chile durante la época contemporánea.

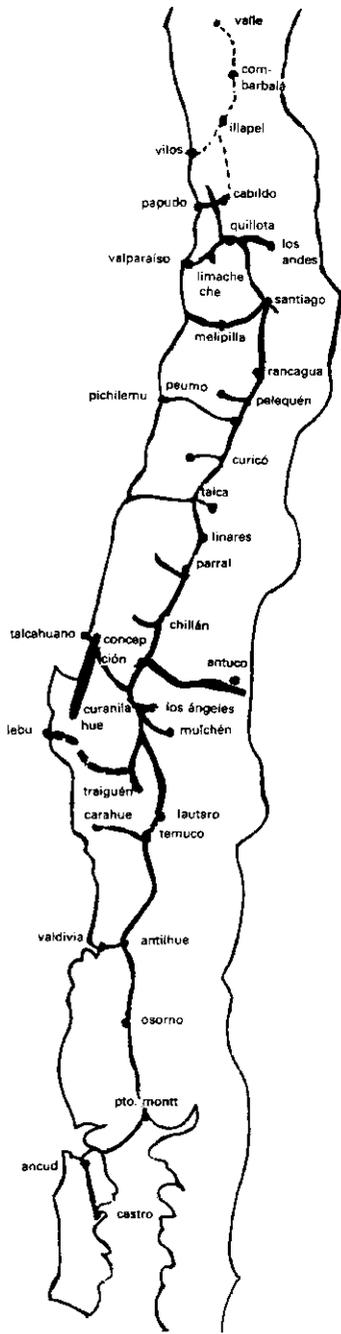
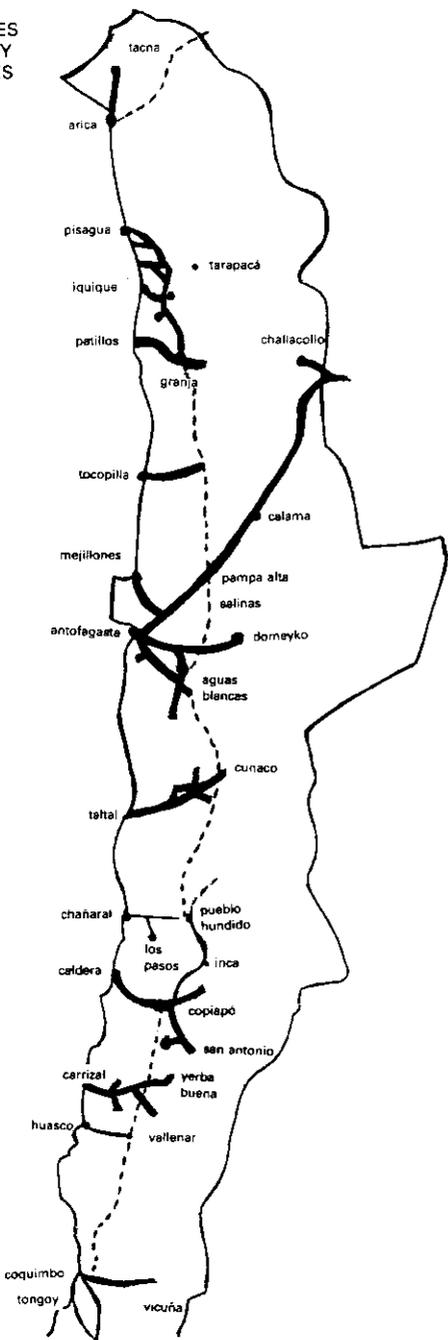
A este respecto, debemos insistir en la necesidad que existe de recurrir siempre, aun cuando estudiemos un problema sectorial o regional, a la globali-

dad de la problemática histórica; de esta manera, iluminaremos el sector económico, que aquí nos ha ocupado, con los aportes de la demografía histórica, de la historia social, de la historia política, de las mentalidades, en fin, de todas las historias posibles.

## REFERENCIAS

1. Este trabajo forma parte de una investigación comenzada con el título de *Historia de los Ferrocarriles de Chile. Significado económico y social, 1866-1950*, que contó con el patrocinio del Servicio de Desarrollo de la Investigación de la Universidad de Chile, trabajando en él durante dos años, la autora del presente artículo, junto al Prof. Rolando Mellafe (Depto. de Ciencias Históricas) y los Profs. Floreal Recabarren, Juan Panadés y Antonio Obilinovic (Sede Antofagasta). La posterior separación de las sedes, redujo a dos el número de investigadores, y el lapso estudiado hasta 1930.
2. PINTO, SONIA, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII. El camino Santiago-Valparaíso y su tráfico*, Stgo., 1976.  
Ibíd., *Una visión cuantitativa de los ferrocarriles salitreros* (ponencia presentada en las IV Jornadas de Historia de Chile), Depto. Historia, U. de Chile, octubre 1981.  
Ibíd., *El Ferrocarril del Sur, Aspectos técnicos, administrativos y económicos, 1855-1874*, en Cuadernos de Historia, Depto. Historia, Fac. Fil. Humanidades y Ed. U. de Chile, N. 5, pp. 151-160, 1985.  
MELLAFE, R., PINTO, S. y VALDÉS, J., *Bibliografía selectiva de las Vías de Comunicación en Chile, siglos XVI al XX*, 1981, 62 págs. (inédita).
3. Sinopsis Estadística y Geográfica de la República de Chile, año 1901, pp. 88-91.
4. Anuario Estadístico de la República de Chile, año 1911, pp. 124-127.
5. Anuario Estadístico de la República de Chile, año 1929, pp. 48-52.

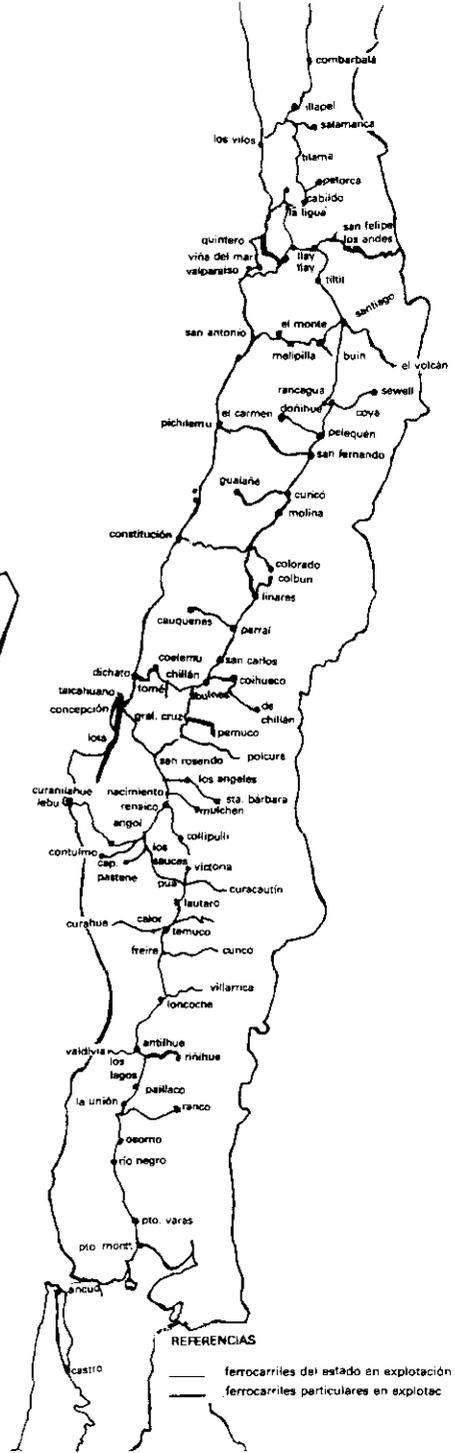
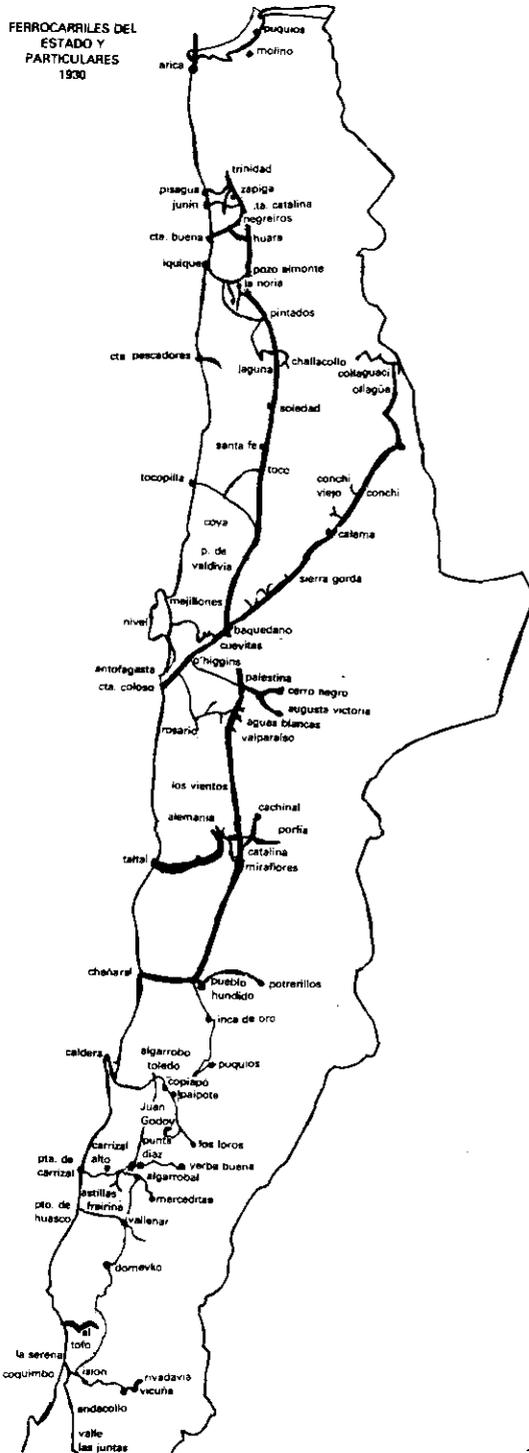
FERROCARRILES DEL ESTADO Y PARTICULARES 1911



REFERENCIAS

- ferrocarriles del estado en explotación
- - - ferrocarriles del estado en construcción
- ferrocarriles particulares en explotación
- - - ferrocarriles particulares en construcción

FERROCARRILES DEL ESTADO Y PARTICULARES 1930



REFERENCIAS  
 — ferrocarriles del estado en explotación  
 - - - ferrocarriles particulares en explotación