

EL PRIMER FERROCARRIL DE SUD-AMÉRICA

(Conclusion)

VI

PRIMEROS VIAJES DE LAS LOCOMOTORAS

Para el ferrocarril entre Caldera i Copiapó, los materiales i maquinarias se pidieron para que empezaran a llegar a fines de Julio de 1850 i sucesivamente, cada mes el resto; pero no llegaron sino mucho despues.

El 21 de Junio de 1851 arribaba a Caldera la fragata americana Switzerland, de New York, con las locomotoras i coches de pasajeros para el ferrocarril de Copiapó. Al dia siguiente llegaba otra barca americana, la Saa Joseph, de Baltimore, con los wagones para carbon i todos los demas útiles necesarios para la terminacion del ferrocarril.

Como hubo ciertas dificultades para descargar oportunamente las locomotoras i carros, i como necesitaran ciertos arreglos i una limpia jeneral porque no venian bien acondicionados, no fué posible tenerlos listos para el dia 4 de Julio en que se inauguraba la línea hasta Monte-Amargo.

Por las circunstancias espuestas, se vino a hacer la prueba de la primera locomotora (la núm. 1, *Copiapó*), a la que se acoplaron tres carros de carga, el 29 de Julio de 1851.

Dirijia la máquina en ese primer viaje Mr. Tarjet, i tenia como ayudante al buen viejo Mr. Goudallen, ambos norte americanos; fueron éstos los primeros maquinistas de la primera locomotora que corrió en Chile. (1)

(1) Respecto a este punto, tenemos que rectificar el dato que se da en la obra del señor Santiago Marin Vicuña, i que se ha dado tambien en otras publicaciones, al decir que el señor O'Donovan fué el primer maquinista de la locomotora «*Copiapó*,» siendo que la vino a dirijir como tal, el dia de la inauguracion del ferrocarril, el 25 de Diciembre de 1851, por la circunstancia siguiente: ese dia, que fué de grandes fiestas para el pueblo de Copiapó, el maquinista de esa locomotora, que la manejaba desde algunos meses ántes, se embriagó, i temiendo los directores de la Empresa un accidente, le impidieron dirijiese la máquina en el viaje que debia hacerse entre Copiapó i Caldera i encomendaron la operacion al señor O'Donovan, que en esa época era el segundo de la máquina.

Esta rectificacion, que tiende solo a precisar los hechos, no hace desmerecer en nada la mision que cupo desempeñar al señor O'Donovan, que fué uno de los buenos maquinistas del ferrocarril de Copiapó i mas tarde, hasta poco ántes de su muerte (1895), de los ferrocarriles del Estado en el Sur, en las cercanias de Concepcion, donde vinimos a tener oportunidad de conocerlo i oirle muchas veces los buenos recuerdos que hacia de su permanencia en Copiapó.

El señor O'Donovan era ingles i dicen habia peleado en Waterloo a las órdenes del duque de Wellington.

En sus últimos años, su ancianidad le daba un aspecto venerable i gozaba de toda clase de consideraciones.

Esa primera locomotora podia arrastrar 200 toneladas desde el puerto a la ciudad, direccion en que la línea sube, i 600 de la ciudad al puerto.

El ferrocarril del Perú, que iba a ser solo de 14 kilómetros de largo, pudo tener todo su material desde el primer momento, importándolo de Inglaterra i almacenándolo en el Callao.

Las locomotoras eran pequeñas; segun la obra de Paz Soldan eran de 30 caballos de fuerza, i podian arrastrar 150 toneladas.

Una de esas locomotoras, estuvo armada a mediados de Noviembre de 1850 i pudo hacerse un ensayo de su locomocion, recorriendo los 4 o 5 kilómetros de línea que estaban concluidos en esa época. A esa locomotora, se acopló un coche para pasajeros, i en él tomaron asiento el Presidente, los Ministros, los empresarios i otras personalidades efectuándose así, en el Perú, el primer viaje por ferrocarril.

Ese primer viaje i el siguiente se hicieron con toda felicidad, pero en la tercera vuelta ocurrió un serio accidente. Los maquinistas—aunque de toda competencia, pues se habian elegido entre los primeros de Inglaterra—influenciados por el licor que es el motor obligado del entusiasmo en esas fiestas, no maniobraron oportunamente para detener el convoi, i el coche se salió de los rieles al llegar al extremo de la línea, cerca del muelle, i cayó dentro de un gran foso escavado para colocar una tornamesa. En ese accidente resultó muerto un tal Uribe, cargador de la Aduana, herido de gravedad uno de los maquinistas, i contusas varias personas mas.

VII

ÚLTIMOS TRABAJOS E INAUGURACION DE LAS OBRAS

En el ferrocarril entre Caldera i Copiapó, a fines de Agosto de 1851, habia 30 millas de línea completamente terminada. I, desde principio de ese mes, corria casi diariamente un tren entre Caldera i Monte Amargo, conduciendo rieles, durmientes i demas accesorios para la via (1).

El 20 de Setiembre de 1851, segundó aniversario de la organizacion de la Compañía, se tenian 32 millas concluidas entre las estaciones de Caldera i el punto llamado Algarrobo. Se hizo entónces la apertura solemne del ferrocarril, agregando esa fiesta a la tabla o programa del 18.

Se celebraron en la mañana de ese día (20) algunas ceremonias relijiosas en el Algarrobo i en seguida partió un tren hácia Caldera con 400 invitados, donde se continuaron las fiestas con un suntuoso almuerzo, baile, etc.

A mediados de Octubre, la línea llegaba al punto llamado Piedra Colgada, (porque hai en uno de los cerros de las cercanías una gran piedra que parece estar en su mayor parte en el aire o colgada), a once millas de Copiapó, es decir habia casi 40 millas de

(1) Con frecuencia hacian esos viajes (de 41 kilómetros) en 53 minutos, o sea corriendo a razon de 46 kilómetros por hora. En el Perú por la misma época hacian los 14 kilómetros en 30 minutos, o sea andando a razon de ménos de 30 kilómetros por hora.

línea terminada i en servicio. La correspondencia a Valparaiso i tambien algunos pasajeros, se empezó a llevar desde esos dias por el ferrocarril hasta Caldera, declarando muerto desde entónces el puerto de Copiapó. Por esa misma época, en que las provincias del norte estuvieron en revuelta, los trabajos se llevaban con toda actividad, enrielandos hasta 500 metros por dia.

A fines de Noviembre se terminaba la nivelacion del camino i la enrieldura estaba ya a las puertas de Copiapó, en la parte llamada Bodega, a la entrada de La Chimba.

En la primera quincena de Diciembre, se terminaron completamente los trabajos de los 81 kilómetros de línea, i se fijó para el 25, (dia de Pascua), la inauguracion del ferrocarril.

Efectivamente, el 25 de Diciembre de 1851, se celebraba la terminacion de ese ferrocarril, inaugurándolo con solemnes fiestas i haciendo correr el primer tren de pasajeros entre Copiapó i Caldera.

De hecho, quedaba así esa línea entregada al tráfico de trenes, pero la proximidad del 1.º de Enero, fecha en que se inician jeneralmente los períodos comerciales, hizo que la entrega oficial de la línea al servicio público se hiciese el 1.º de Enero de 1852. Desde entónces se llevan las estadísticas de ese ferrocarril i es esa la fecha que han tomado las publicaciones relativas a los ferrocarriles del mundo entero; por mas que se hicieran acarreo i hubo productos del tráfico en una parte del año 1851, como se manifiesta en los 3 diagramas anexos a la *Memoria* de los 50 años de ese ferrocarril, (que se dió a la publicidad en el mes de Setiembre último, junto con el informe de las operaciones del año 1901), donde las curvas de los productos del tráfico parten de la ordenada que corresponde a los años 1851 i 1852, indicando una entrada de 300,000 pesos o £ 60,000 en los diagramas A i B; i manifestando que la carga se empezó a acarrear a mediados del año 1851 el gráfico C; entradas que fueron invertidas en los trabajos de la línea.

El costo total de la línea entre Caldera i Copiapó, incluyendo el muelle de Caldera, edificios, equipo i las mejoras hechas hasta fines de 1852 fué de 1.875,000 pesos.

Las prolongaciones posteriores hasta Puquios, San Antonio i Chañarcillo, dieron al ferrocarril del departamento de Copiapó, desde el año 1880 un largo de 242 kilómetros e hicieron subir su costo, segun datos de la Compañía, a 4.200,000 pesos.

Los últimos trabajos en el ferrocarril entre Callao i Lima no se señalan por ninguna circunstancia extraordinaria.

A fines de Marzo o al empezar el mes de Abril de 1851, se terminó de enrielar los 14 kilómetros de línea i se fijó el dia 5 de Abril para inaugurar la obra con la solemnidad que merecia. Desde esa fecha quedó entregada al servicio público.

El costo total de esa línea, segun las anotaciones que encontramos en la obra de Paz Soldan, fué de poco mas de 500,000 pesos.

Este ferrocarril entre Callao i Lima, es el que se llama ferrocarril ingles, para distinguirlo del llamado americano o trasandino, que recorre el mismo trayecto por la orilla del Rimac para seguir a la Oroya.

Ese mismo ferrocarril (el ingles) es el que se prolongó pocos años despues de su terminacion, por los mismos empresarios, hasta Chorrillos.

CONCLUSIONES

En la esposicion anterior, vemos que tanto el ferrocarril entre Caldera i Copiapó, como el de Callao a Lima, se empezaron en el mismo año 1850, con solo unos tres meses de diferencia que corresponde abonar a mayor antigüedad del ferrocarril del departamento de Copiapó.

En ambos ferrocarriles los trabajos se llevaron sin interrupcion, i si fué terminado primero el de Callao a Lima fué debido a la diferencia enorme de magnitud de las obras, pues, el ferrocarril que se construía en Chile tenia 81 kilómetros de largo, miéntras que el del Perú solo tenia 14.

En esas condiciones, aunque el del Perú se empezó algunos meses despues, era natural pudiese concluirse ántes, por mas que el ferrocarril que se trabajaba en Chile se llevase con mayor rapidez. Efectivamente, cuando en el Perú se terminaban los 14 kilómetros de ferrocarril, en Chile se tenian completamente terminados 20 kilómetros i listos para enrielar, 10 mas; la construccion de los 14 kilómetros de ferrocarril en el Perú, con solo dos estaciones, demoró diez meses, miéntras que los trabajos para construir los 81 kilómetros de ferrocarril en Chile con cuatro estaciones demoraban ménos de veinte i dos meses.

La anterioridad en el comienzo de la obra, i la magnitud de ella, le dan indudablemente a Chile el derecho de reclamar la primacia en la antigüedad de su ferrocarril, i con toda justicia podemos seguir diciendo que el primer ferrocarril de la América del Sur fué el del departamento de Copiapó en la provincia de Atacama.

Es verdad que la primera locomotora corrió en el Perú i por ello encontramos razon al ingeniero uruguayo, señor Castro, cuando en la página 211 de su obra rectifica al señor Marin Vicuña—de quien toma los datos sobre los ferrocarriles de Chile—con la siguiente nota: «*Debemos reivindicar para el Perú la gloria de haber sido el pais que hizo correr en la América del Sud la primera locomotora.*» Pero es verdad tambien que fué en Chile donde se dió el primer paso material para establecer ferrocarriles, en la verdadera acepcion de la palabra: *camino de fierro* (1); i por ello es que no encontramos razon, cuando el citado ingeniero, señor Castro, dice en la página 235 de su obra: «*El 30*

(1) Entregado ya nuestro trabajo para su impresion, hemos obtenido del señor Ernesto Thomas, la interesante recopilacion de leyes i decretos respecto a los ferrocarriles del Perú, hecha por orden del señor Enrique Meiggs i enteramente análoga a la formada en Chile por el señor Emilio Jofré. Se titula «*LOS FERROCARRILES DEL PERÚ*», i es del año 1871.

En ella hemos encontrado comprobados varios de nuestros datos i en la página 228 se halla una presentacion hecha al Supremo Gobierno por el señor Juan Mathison, representante de la Empresa del ferrocarril entre Lima i Callao, oponiéndose a la concesion para construir vias de sangre o trams, que debian construirse a las orillas de la carretera. Como esa presentacion apoya nuestro raciocinio, extractamos en seguida una parte de ella.

«El Soberano Congreso, por resolucion de Octubre de 1848, autorizó al Supremo Gobierno para la construccion de un *camino de fierro* entre Lima i el Callao...

de Junio de 1850 se colocaba por don Ramon Castilla la piedra fundamental del DECANO de los ferrocarriles de la América del Sud, del ferrocarril del puerto de Callao a la ciudad de Lima, inaugurado el 5 de Abril de 1851 con una estension de 14 k lómetros;» puesto que lo que se hacia en el Perú en el mes de Junio de 1850, ya se habia hecho en Chile para su ferrocarril de Caldera a Copiapó, en el mes de Marzo de ese mismo año; por eso es que sostenemos corresponde a este ferrocarril de Chile ese *decano*.

Don Pedro González Candamo i don José Vicente Oyague, en cuyos derechos se ha subrogado la Empresa por quien hablo, hicieron su propuesta de 28 de Noviembre...

Oido el dictámen del señor Fiscal de la Corte Suprema i erogados en Tesorería 20,000 pesos de fianza, fué aprobada la propuesta, i el contrato pasó a ser lei del Estado, quedando concebido el art. 1.º relativo al privilejio, en estos términos: «El Gobierno concederá a la Empresa el privilejio esclusivo por el término de 25 años, de establecer un *camino-ferrocarril* entre Lima i el Callao para el trasporte de pasajeros i mercaderías...

Aspirando a que V. E. se penetre de la verdad de las estipulaciones, he creido conveniente manifestar que el privilejio fué concedido, no para trasportar pasajeros i mercaderías con motores de sangre o de vapor, sino para el establecimiento de un *camino-ferrocarril*...

V. E. sabe mui bien que la mejora esencial alcanzada por los caminos de fierro sobre los anteriormente conocidos, no es otra cosa que la de que presentando superficies tersas i solidez al movimiento de las ruedas, disminuyen el rozamiento i resisten ménos a la fuerza empleada para mover los carros.

V. E. recordará, porque este es un hecho histórico, que en los distritos mineros de Inglaterra, cuna de los ferrocarriles, (1) se empleó primitivamente la madera en estas superficies i despues a mediados del siglo pasado se le sustituyó por el fierro, siendo el único motor que se les aplicaba el de sangre o caballos. Solamente en 1825, casi un siglo despues, a consecuencia del perfeccionamiento en las máquinas de vapor por Jorje Stephenson, fueron definitivamente separados los caballos i reemplazados por dichas máquinas. Siendo, pues, este un hecho histórico, que en un camino de fierro los carros sean movidos por injenios de vapor o por caballos, son esencialmente una misma cosa, no difieren sino en el agente i en las velocidades, o lo que es lo mismo, que el camino de sangre i los trams, aunque sean los rieles de madera, no son sino un capítulo en la historia de los ferrocarriles: no son sino estos mismos mas o ménos perfeccionados, mas o ménos mejor explotados.

No habiéndose designado especialmente en el art. 1.º del contrato, que los empresarios Candamo i Oyague empleasen el motor de máquinas de vapor, aquellos, sin faltar a su compromiso pudieron haber empleado los caballos, no precisamente por el modo primitivo i barato con que eran empleados en las vias de sangre o trams, sino por medio de la máquina impulsadora descubierta en Italia i ensayada con buen éxito en Inglaterra...

Los trams designados por esa palabra inglesa provincial no son otra cosa que los rieles de fierro que se usan en los caminos contruidos en los distritos mineros de Inglaterra. Se ha escojido esta palabra para distinguirlos de los Rail-Wais, con cuyo nombre son designados los ferrocarriles públicos...

Si los trams o vias de sangre son plantificados con rieles de madera, no se habrá hecho otra cosa que disfrazar la trasgresion, empleando uno de los medios, aunque imperfectos, de plantificar un *camino-ferrocarril*...

(1) Sobre esto, Mr. Perdonnet dice lo siguiente: En Inglaterra fué donde se vieron los primeros caminos de hierro i las primeras locomotoras. La primera vía de esta especie se estableció en los alrededores de Newcastle el año 1650, pero solamente para tiro de caballos i trasporte de carbon de piedra; hasta 1820 no funcionó la locomotora en el camino de Darlington a Stockton, aun cuando verdaderamente no se usó como debia sino en 1828, en los caminos de Liverpool a Manchester i de Lyon a St. Etienne.

ANEXO

Como decíamos al empezar, esa primacía de antigüedad para el ferrocarril de Chile (i, debemos agregar, para el Perú de haber hecho correr la primera locomotora) no solo es en la América del Sur, sino en todo el Hemisferio Austral, como puede comprobarse en el cuadro de los *Ferrocarriles del Mundo*, que citamos al principio i que damos en seguida, extractado de la *Revue Générale des Chemins de Fer*, de Agosto último, no por comprobar nuestro aserto, sino por la importancia de los datos que contiene:

La oposicion anterior pasó en vista al Fiscal Jeneral i en seguida se dió el decreto que en su parte principal decia:

«Respecto del permiso que solicita la Compañía para plantificar vías de sangre o trams a los dos lados del camino de Mac-Adam, a cuya concesion se ha opuesto el Director de la Empresa del Ferrocarril de Lima i el Callao; alegando que ella es contraria al privilejio de que ésta disfruta; no siendo admisible dicha oposicion, porque las vías de sangre *en que no se emplea el riel de fierro* no se hallan bajo ningun aspecto comprendidas en aquel privilejio, que solo fué concedido para establecer un *ferrocarril*, segun el art. 1.º de la contrata celebrada con los señores Candamo i Oyague; concédese a la compañía la facultad de poder colocar vías de sangre con *rieles de madera* a los dos lados del camino carretero, con la espresa condicion de que si quisiese reforzar las líneas con fajas de fierro, acero u otro metal, no podrá hacerlo sin que este derecho le haya sido reconocido previamente por la Empresa del Ferrocarril de Lima, o declarado en juicio por los Tribunales de Justicia de la República, juicio que en tal caso deberá seguirse a costa i en nombre de la Compañía, sin responsabilidad ninguna por parte del Gobierno, cualquiera que sea su resultado.»

Como se manifiesta en la presentacion anterior, lo esencial de estas construcciones, lo que constituye la palabra ferrocarril, es el camino, que en ellas es de fierro. I, empiezan a la vida estas obras, desde el día que las faenas se ponen a labrar ese camino que va creciendo día a día, que primero llega a un punto, despues al siguiente, mas tarde al de mas allá i que en realidad, puede decirse, no terminan nunca.

Es el comienzo de la obra, el primer paso material para establecer el ferrocarril—como decíamos antes—lo que ha de tomarse para contarle la edad; por ello es que el ferrocarril de Chile, que fué el primero que se empezó a construir en la América del Sur, debe considerarse el mas antiguo.

Santiago, 10 de Diciembre de 1902.

FERROCARRILES DEL MUNDO.—AÑO EN QUE SE ENTREGA AL SERVICIO EL PRIMER TROZO.

SITUACION EN 31 DE DICIEMBRE DE 1900

2 ENERO

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se tráfico el primer trozo	Situacion en 31 de Diciembre de 1900	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Lonjitud a fines de 1900	
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10-000 hab.	Por millámetro cuadrado
			Km.				Km.	Km.
I.—EUROPA								
1	Alemania.....	1835	51,391	56.3	1900	540,700	9.1	9.5
2	Austria-Hungria (comprendiendo Bosnia i Herzegovina).....	1837	36,883	46.8	1900	675,800	7.9	5.4
3	Bélgica.....	1835	6,345	6.7	1900	29,500	9.2	21.5
4	Dinamarca.....	1844	3,001	2.5	1901	38,500	12.3	7.8
5	España.....	1848	13,357	17.7	1897	497,400	7.5	2.7
6	Francia.....	1828	42,826	38.5	1900	536,500	11.1	8.0
7	Gran Bretaña e Irlanda (con Jersey, Malta i Man)...	1825	35,296	41.6	1901	314,800	8.5	11.2
8	Grecia.....	1869	972	2.4	1896	64,700	4.0	1.5
9	Italia.....	1839	15,787	32.5	1901	286,700	4.8	5.5
10	Luxemburgo.....	1859	466	0.24	1900	2,600	19.4	17.9
11	Noruega.....	1853	2,053	2.2	1900	322,300	9.2	0.6
12	Países Bajos.....	1839	2,743	5.1	1899	32,500	5.4	8.4
13	Portugal.....	1854	2,376	5.4	1900	92,100	4.4	2.6
14	Rumania.....	1860	3,098	5.9	1899	131,300	5.2	2.4
15	Rusia (comprendiendo la Finlandia).....	1838	48,107	115.6	1897	5,900,300	4.2	0.8
16	Servia.....	1884	578	2.5	1900	48,300	2.3	1.2
17	Suecia.....	1851	11,320	5.1	1900	447,900	22.0	2.5

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se traficó el primer trozo	Situacion en 31 de Diciem- bre de 1900 Km.	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Lonjitud a fi- nes de 1900	
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10.000 hab.	Por mi- riáme- tro cuadra- do
18	Suiza.....	1844	3,783	3.3	1900	41,400	11.4	9.1
19	Turquía, Bulgaria i Rumelia oriental.....	1860	3,142	9.7	1900	275,600	3.2	1.1
	TOTALES.....		283,524	400.0	.....	10.278,900	7.1	2.8

II.—AMÉRICA

1	América del Norte	Canadá.....	1836	28,410	4.8	1891	8,587,300	59.2	0.3
2		Terranova.....	1885	1,055	0.21	1900	110,700	50.2	0.9
3		Estados Unidos.....	1827	311,287	76.1	1900	9,067,400	40.9	3.4
4		Méjico.....	1850	15,454	13.6	1900	1,982,800	11.4	0.8
5	América Central..	Costa Rica.....	1872	261	0.24	1892	59,600	10.8	0.4
6		Guatemala.....	1880	640	1.4	1893	125,100	4.6	0.5
7		Honduras.....	1871	96	0.59	1900	119,800	1.6	0.1
8		Nicaragua.....	1880	146	0.50	1899	123,900	2.8	0.1
9		Salvador.....	1882	117	0.91	1900	21,100	1.2	0.6
10	Antillas.....	Cuba.....	1837	1,960	1.6	1899	113,900	12.3	1.7
11		Haití.....	1880	225	1.2	1894	28,700	1.9	0.8
12		Puerto Rico.....	1885	220	0.95	1899	9,300	2.3	2.4
13		Jamaica.....	1845	298	0.75	1900	11,100	3.9	2.7
14	América del Sur..	Barbada.....	1883	39	0.19	1900	400	2.0	9.7
15		Trinidad.....	1880	130	0.27	1900	4,500	4.8	2.9
16		Venezuela.....	1866	852	2.4	1894	1,027,000	3.5	0.1
17		Colombia.....	1855	605	4.0	1895	1,330,800	1.5	0.05

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se traficó el primer trozo	Situacion en 31 de Diciem- bre de 1900	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Lonjitud a fi- nes de 1900		
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10,000 hab.	Por mi- riáme- tro cuadra- do	
			Km.				Km.	Km.	
18	América del Sur.....	Guayana inglesa.....	1864	119	0.28	1891	229,600	4.2	0.5
19		Brasil.....	1854	14,798	14.3	1890	8,313,400	10.3	0.2
20		Ecuador.....	1879	300	1.4	1899	299,600	2.1	0.1
21		Perú.....	1851	1,668	4.5	1896	1,769,800	3.6	0.1
22		Bolivia.....	1873	972	2.2	1893	1,334,200	4.4	0.1
23		Paraguay.....	1863	251	0.63	1900	253,100	4.0	0.1
24		Argentina.....	1857	17,047	4.8	1900	2,885,600	35.6	0.6
25		Chile.....	1852 *	4,148	3.1	1899	690,300	13.3	0.6
26		Uruguay.....	1869	1,605	0.88	1900	186,900	18.2	0.9
	TOTALES.....		402,703	141.80	.....	38,685,900	28.4	1.04	
III—ÁFRICA									
1	Posesiones france- sas.....	Arjeria.....	1862	2,948	4.7	1901	600,000	6.3	0.49
2		Túnez.....	1872	925	1.7	1900	130,000	5.4	0.71
3		Senegal.....	1883	264	1.8	1900	170,000	1.5	0.16
4		Sudan.....	1881	241	4.0	1900	832,000	0.6	0.03
5		Costa de Somalis.....	1899	122	0.02	1900	6,000	62.0	2.00
6		Reunion.....	1879	126	0.17	1900	2,600	7.4	4.84
7	Ejpto (sin comprender el Sudan).....	1856	3,392	9.8	1897	994,300	3.5	0.34	
8	Posesiones italianas. Eritrea.....	1898	28	0.33	1899	247,300	0.8	0.01	
9	Congo. (Estado independiente).....	1898	390	14.0	1900	2,252,800	0.3	0.02	

* El primer ferrocarril de Chile se terminó i transitó en 1851, pero la entrega oficial al servicio público se dejó para el 1.º de Enero de 1852.

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se traficó el primer trozo	Situacion en 31 de Diciem- bre de 1900 Km.	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Lonjitud a fi- nes de 1900		
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10,000 hab.	Por mi- riáme- tro cuadra- do	
10	Posesiones alema- nas.....	Sud-Oeste africano i Africa oriental.....	1898	300	8.2	1899	1.830,000	0.4	0.02
11	Posesiones portu- guesas.....		Angola i Africa oriental.....	1885	842	7.3	1899	2.084,200	1.2	0.04
12	Posesiones inglesas	Lagos i Sierra Leona.....	1899	286	0.16	1891	19,200	17.9	1.49
13		Protectorado del Africa oriental.	1898	582	2.5	1897	730,200	2.3	0.08
14		Natal	1860	913	0.93	1900	75,600	9.8	1.20
15		Cabo	1860	4,018	2.3	1899	756,800	17.5	0.52
16		Mauricio.....	1862	167	0.38	1900	182,600	4.4	1.09
17	República Sud-Africana.....		1887	1,935	1.1	1898	368,600	17.6	0.62
18	Estado libre de Oranje.....		1885	960		1890	131,100	45.7	0.73
TOTALES.....				18,467	59.60		11,353,300	3.1	0.16

IV. - ASIA

1	Rusia de Asia.....	1882	8,084	16.8	1897	16.812,200	4.81	0.05	
2	Corea.....	1898	42	5.6	1900	218,600	0.07	0.02	
3	Turquía de Asia.....	1860	2,760	17.6	1900	1.685,200	1.56	0.16	
4	Persia.....	1888	54	9.5	1900	1.626,000	0.06	0.003	
5	China.....	1876	498	399.7	1900	10.968,400	0.01	0.01	
6	Japon (comprendiendo Formosa).....	1875	5,858	46.5	1898	417,400	1.25	1.40	
7	Posesiones inglesas	India.....	1853	39,634	231.1	1901	2.499,300	1.71	1.58
8		Ceilan.....	1868	478	3.6	1900	65,700	1.32	0.75

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se traficó el primer trozo	Situación en 31 de Diciembre de 1900	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Longitud a fines de 1900		
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10,000 hab.	Por millámetro cuadrado	
			Km.				Km.	Km.	
9	Posesiones inglesas | Protect. sobre los Ests. Malesos..	1885	417	0.68	1901	69,600	6.12	0.59	
10	India portuguesa	1885	82	0.57	1887	4,000	1.44	2.05	
11	Indias neerlandesas (Java i Sumatra).....	1867	2,226	29.4	1897	549,500	0.75	0.40	
12	Posesiones france- } sas..... {	India.....	1879	27	0.25	1900	500	1.08	5.40
13		India-China.....	1885	236	17.0	1900	149,800	0.13	0.16
14	Siam.....	1897	327	6.3	1900	633,000	0.50	0.05	
TOTALES.....			60,725	784.60	.....	35,699,200	0.77	0.17

V.—OCEANIA

1	Queensland.....	1860	4,507	0.50	1900	1,731,400	90.1	0.26
2	Australia occidental.....	1873	2,977	0.18	1900	2,553,500	165.4	0.12
3	Australia meridional.....	1856	3,028	0.36	1901	2,340,600	84.1	0.13
4	Nueva Gales del Sur.....	1855	4,658	1.4	1901	803,800	33.2	0.58
5	Victoria.....	1854	5,163	1.2	1901	227,600	43.0	2.26
6	Tasmania.....	1871	956	0.17	1900	67,900	56.2	1.40
7	Nueva Zelanda.....	1863	3,701	0.77	1900	270,600	48.1	1.36
8	Hawai (islas).....	1886	161	0.15	1900	17,200	10.7	0.93
TOTALES.....			25,151	4.73	.....	8,012,600	52.9	0.31

Número de orden	DESIGNACION DE LOS PAISES	Año en que se traficó el primer trozo	Situacion en 31 de Diciem- bre de 1900 Km.	POBLACION		Superficie en kilómetros cuadrados	Lonjitud a fi- nes de 1900	
				Millones de habitantes	Año del censo		Por 10,000 hab.	Por mi- riáme- tro cuadra- do
							Km.	Km.
RESÚMEN								
1	Europa.....	1825	283,524	400.0	....	10.278,900	7.1	2.8
2	América.....	1827	402,703	141.8	....	38.685,900	28.4	1.04
3	África.....	1856	18,467	59.6	....	11.353,300	3.1	0.16
4	Asia.....	1853	60,725	784.6	....	35.699,200	0.77	0.17
5	Oceanía.....	1854	25,151	4.73	....	8.012,600	52.9	0.31
	TOTALES.....		790,570	1.390.73	.....	104.029,900	5.7	0.76

Hemos dejado para Chile, como en el orijinal, el año 1852, por ser la fecha oficial de entrega al servicio público de su primer ferrocarril, el 1.º de Enero de ese año; pero, como hemos dicho mas arriba, esa fecha debiera ser 1851.

Santiago, 20 de Noviembre de 1902.

E. LÓPEZ S.