

EL CARBÓN NACIONAL.

Un reportaje interesante.

Publicamos ayer algunos datos respecto a la producción de carros para la Empresa de los Ferrocarriles que demuestran, que, el hermoso ideal de la nacionalización en materia de la construcción de equipos, se ha entrollado, no contra la buena voluntad de la Empresa, sino con la falta de producción de las fábricas chilenas.

Otro tanto podría decirse del aprovisionamiento de carbón, si hemos de atenernos a lo manifestado, ayer, en un reportaje por el Inspector General de Materiales don Santiago Pérez Peña.

El carbón nacional de alta clase superior al consumo siempre por la Empresa, y sólo cede su puesto a una que otra marca especialmente acreditada.

Si los Ferrocarriles estuvieran seguros, mediante contrato con las compañías chilenas de contar con ese combustible, en cantidades suficiente, podrían introducir mejoras en las locomotoras que las hicieran capaces de obtener un máximo de aprovechamiento, teniendo en cuenta las condiciones especiales del carbón.

Desgraciadamente, las compañías no han podido o no han querido dar abasto al consumo de nuestras redes ferroviarias.

En Setiembre de 1912, dice ya a este respecto el señor Pérez, se solicitaron propuestas por 230.000 toneladas, 110 mil en Valparaíso y 120 mil en Concepción. Pues bien, para la primera parte sólo se presentó la Compañía de Lota ofreciendo 15 mil y para Concepción ofreció la de Curanilahue 60.000. Y tómese en cuenta que en este último punto no puede haber competencia con el carbón extranjero, desde luego que este significa el gasto que no tiene el nacional, como desembarque, etc. El 15 de Enero de 1913 se solicitaron propuestas por 300.000 toneladas y las compañías nacionales de Schwager, Curanilahue, Arauco, Lota y Coronel, sólo propusieron 200 mil. En Mayo del mismo año se pidieron propuestas por 250.000 toneladas, y las citadas compañías se limitaron a proponer solamente 130 mil toneladas. En Octubre del mismo año 1913 la Empresa necesitó 320.000 toneladas de combustible; propusieron las compañías nacionales 158.000. En Abril del año pasado se solicitaron propuestas por 300.000 y, las ya citadas compañías se limitaron a ofrecer la mitad solamente."

En cuanto al peligro de competencia extranjera, la manera de conjurarla, según los términos del reportaje, sería logrando que las compañías chilenas pusieran en práctica los medios económicos de explotación usados por los grandes productores de otros países.

En este punto, el Inspector General de Materiales no abarca probablemente, el problema de la competencia del combustible extranjero en toda su extensión; pues en otras ocasiones las compañías han manifestado que la lucha les es imposible, por lo menos en ciertas regiones de la República, mientras los medios de locomoción ofrecen mayores facilidades en sus fletes. Pero, a lo menos en lo que concierne al la Empresa de los Ferrocarriles, el carbón nacional podría tener un vasto campo de negocios con doble ventaja para los ferrocarriles y la industria del país.