

### Provisión y consumo de carbón

Hablábamos ayer de la situación creada a las industrias nacionales por la escasez de combustible, pues la producción de carbón, comprometida totalmente con los ferrocarriles y la Armada, no alcanza a dar abasto para las necesidades del país.

Ya en el Congreso Minero, el ingeniero jefe del Departamento de Materiales y Almacenes, señor Pérez Peña, se había preocupado de este interesante problema, desde el punto de vista de los ferrocarriles del Estado, y había propuesto algunas medidas encaminadas, no solo al mejor aprovechamiento del combustible, sino al fomento de su producción, entrabada actualmente, como todas nuestras industrias, por escasez de capitales.

Nada más útil, para formarse idea del desarrollo de la explotación carbonífera y del mejoramiento de sus productos, que seguir en el estudio del señor Pérez Peña, la historia del aprovisionamiento de los ferrocarriles desde tres ocuetro años a esta parte, y que ha terminado con la adopción del carbón nacional, como único combustible de la Empresa.

El siguiente cuadro dará una idea exacta del porcentaje de carbón nacional y extranjero contratado por los ferrocarriles desde 1912 hasta la fecha:

Años	% Extranjero	% Nacional
1912.....	48.51	51.49
1913.....	45.17	54.83
1914.....	<del>15.10</del> /15.19	84.01
1915.....	.....	100.00

Actualmente nuestros ferrocarriles consumen exclusivamente combustible chileno. En cuanto a su calidad nos basta observar que, a la luz de más de mil análisis químicos, practicados en los años 1914 y 1915, para determinar las impurezas que tiene, se ha llegado a establecer que, de ~~16.60~~ 16.60 % que contenía en Enero de ~~aquel~~ aquel año, ha bajado a 8.50 % en 1915, o sea un tanto por ciento aún menor que el del carbón extranjero, cuya impureza se calcula en 10 o 10.20 %.

Esta mejor calidad del combustible se ha traducido en un mayor aprovechamiento que, en las 330.960 toneladas consumidas por la Empresa en 1915, puede avaluarse, según los cálculos, en 22.500 toneladas, o lo que es lo mismo, en el 7 % de aquella suma.

Ahora, si tomamos en cuenta que, durante el año 1914 hubo un movimiento de, 848.500,000 toneladas-~~taxa~~ kilómetros de carga y pasajeros, con un consumo de 448.491 toneladas de carbón, y que en ~~1915~~ 1915 ese consumo ha sido solamente de 381.120 toneladas para un movimiento de 832.200 toneladas-kilómetros, vemos que la mejor calidad del combustible se ha traducido en una considerable economía en el consumo. En otras palabras y para precisar más lo dicho, el uso del carbón nacional ha significado a la Empresa un menor gasto de 15.60 % en combustible, con respecto al año anterior, en que se consumió a la vez carbón chileno y extranjero.

La falta de homogeneidad en el combustible de las diversas compañías, ha desaparecido, gracias al mayor cuidado empleado en su extracción, y está comprobado que, "los carbones nacionales tienen mayor poder calorífico teórico que los carbones Australianos e ingleses que consume la Empresa", si bien este rendimiento no se aprovecha en la práctica por falta de fogones apropiados.

El señor Pérez Peña, cree, pues, llegado el momento de estudiar una reforma de nuestras locomotoras, adaptando la disposición de sus tuberías y sus parrillas, a las condiciones especiales del carbón nacional. Creetamtien que la Empresa siguiendo el ejemplo de las grandes industrias europeas, podría destinar capitales, para entrar como accionista en una explotación particular que tuviera buena administración, instalaciones y yacimientos abundantes, siempre que el capital que destinara, fuera bastante cuantioso para asegurarle la intervención correspondiente en la dirección de la Compañía. Para llegar a este fin, podría llamar a licitación pública, dando la preferencia hasta el entero de la suma acordada a la sociedad que ofreciera mejores condiciones

He aquí, en síntesis, las soluciones propuestas en el Congreso de

Minas y Metalurgia, por el distinguido ingeniero, cuyo estudio hemos extractado, y que tenderían, no solo al beneficio de la Empresa, sino al aumento de la producción nacional, insuficiente por ahora para satisfacer las necesidades industriales del país.

P.

Viernes 5 de Mayo de 1916

## Los Cónsules y el Salitre

La amenaza de que en un tiempo más o menos lejano, nuestra industria salitrera pueda sufrir las consecuencias del desarrollo en la fabricación de otros productos similares, debe preocupar desde luego al Gobierno, cuya fuente principal de entradas se haya intimamente ligada a la exportación de aquel artículo. La guerra europea, lejos de aminorar el peligro de que hablamos, ha venido a agravarlo, obligando a algunos países productores de nitrato artificial a favorecer con toda clase de recursos el incremento de esa industria, y sería difícil predecir las consecuencias que nos esperan, cuando, la lucha comercial se trabee en abierta competencia con los productos extranjeros.

La más elemental medida de prudencia aconseja al Gobierno echar mano de cuantos recursos estén a su alcance para avanzarse a los acontecimientos y estudiar en toda su extensión el problema, a fin de preveer sus resultados.

Verdad es que la Asociación de Propaganda Salitrera no se ha dejado estar en la persecución de estos fines; pero el Fisco, interesado directamente en el éxito de la industria, debe también corroborar a la acción de los particulares, con algo más que las subvenciones de dinero con que lo ha hecho hasta ahora.

El Gobierno dispone de un personal preparado y que por la clase de funciones que desempeña y por estar repartido en todos los países, se encuentra en las mejores condiciones para ayudar, ejercer, y vigilar la labor emprendida por la Propaganda Salitrera. Nos referimos al Cuerpo Consular, cuyos miembros gozan, por lo general, de buenos sueldos y especialmente en la mayoría de los casos, funciones meramente mecánicas, que les dejan sobrado tiempo disponible para que pudieran dedicarlo al estudio e incremento del mercado salitrero.

Poquísimos de esos cónsules aprovechan los momentos que les dejan libres sus ocupaciones para fomentar nuestras relaciones comerciales y colaborar a la acción del Gobierno, enviando datos e informes de verdadero interés.

Recordemos, sin ir más lejos, el caso de uno de esos funcionarios que en 20 años de consulado ha enviado solo tres informes, entre los cuales uno de ellos versa sobre la conveniencia de formar la confederación chileno-boliviana, que ha llegado a bautizar, en su entusiasmo paternal, con el poético nombre de "~~Bolichile~~" "Bochile"...o "Boliche", como la ha designado el buen humor de los empleados de nuestra Cancillería.

Los cónsules son útiles para llevar la estadística comercial; pero su utilidad sería mucho mayor si se les da una norma para la defensa del comercio de exportación de productos chilenos y sobre todo del salitre.

El Inspector Fiscal de Propaganda podría ser, al mismo tiempo, Inspector de Consulados, y tener a su cargo la vigilancia de nuestros representantes comerciales, en sus funciones de auxiliares del Ministerio de Hacienda, respecto a la propaganda salitrera.

L.