
ANALES
DEL
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

OFICINA:

Calle de San Martín N.º 352 -- Casilla 487 -- Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON RAFAEL EDWARDS

DON LUIS MATE DE LUNA

• RODOLFO JARAMILLO

• RAMÓN MONTERO

DON WALTER MÜLLER

SECCION EDITORIAL

LA INDUSTRIA SALITRERA Y EL CARBON NACIONAL

La industria que consume mayor cantidad de combustible, en el país, es sin duda alguna, la industria salitrera; el consumo ha aumentado progresivamente por dos razones: porque la cantidad de combustible necesario para producir la unidad de salitre, es cada día mayor debido principalmente a la ley siempre decreciente de nitrato en los caliches y porque la cantidad de salitre producido ha aumentado considerablemente. En 1900 la industria consumía cerca de 300 000 toneladas de carbón, en su totalidad extranjero, en 1903 se empezó a usar petróleo, en algunas instalaciones; en 1906 se consumía cerca de 600 000 toneladas de carbón extranjero, 120 000 de carbón nacional y 17 000 toneladas de petróleo.

Posteriormente el petróleo ha ido desplazando lenta pero seguramente al carbón, en los consumos de la industria en el año 1912, el consumo de carbón era de 650 000 toneladas y de 210 000 el de petróleo posteriormente, se invirtió la proporción y en el año 1916, la proporción era de 800 000 toneladas de petróleo, por 250 000 de carbón

En los mejores tiempos del consumo de carbón, el empleo del carbón na-

cional era una excepción, y solo durante la guerra europea, por falta del combustible extranjero se recurrió al combustible nacional. La razón de este hecho, es muy simple; el combustible sólido empleado en la región salitrera viene en los barcos destinados al porteo del salitre, de modo que su costo de transporte era sumamente bajo, llegándose a vender el carbón extranjero en los puertos salitreros a un precio inferior al carbón nacional en los puertos carboneros del país.

En esa época se decía que había interés nacional en consumir en la industria salitrera carbón extranjero, por el precio a que se obtenía y por el flete de retorno que procuraba al salitre, la llegada de dichos cargamentos.

Posteriormente la situación ha variado, el petróleo ha desalojado casi al carbón; las razones de esta transformación hay que buscarlas en la mayor facilidad y economía de movilización, a la disminución de mermas, a su mayor rendimiento calorífico, y su cómodo empleo, que permite suprimir parte del personal y quemarlo en mejores condiciones, a tal punto que la caloría aprovechada, se estimaba que valía en épocas normales la mitad empleando petróleo, en vez de carbón, cuando los precios eran de 35 chelines para la tonelada de carbón y 70 chelines la tonelada de petróleo.

La experiencia se encargó entonces de demostrar que los fletes disponibles, en precio y en cantidad no variaban a pesar de haber disminuido sensiblemente el transporte de carbón, de modo que la razón de interés nacional de consumir carbón extranjero en la industria nacional quedaba sin valor.

Hoy día la situación es aún distinta, el precio del combustible prácticamente ha duplicado, y la cantidad de petróleo que se consume es casi tres veces superior al carbón; no se puede ya argumentar que el carbón extranjero es más barato que el nacional y que es conveniente el empleo del combustible sólido extranjero para procurarle fletes disponibles al salitre.

Se impone el consumo del carbón nacional, en la industria salitrera, a fin de dejar en el país una parte por lo menos del dinero que hoy se exporta por este capítulo. La disminución en la exportación del salitre, vendría a compensarse en el balance económico, con la mayor producción del carbón nacional y con el mayor porcentaje de dinero que quedaría en el país.

Concluido el puerto de Antofagasta, las mercaderías que vienen del extranjero, para el país, parte de Bolivia y Norte de Argentina, serían desembarcadas en él; las líneas nacionales de cabotaje las distribuirían en el resto del país, los ferrocarriles llevarían las restantes hacia su destino en los países li-

mítrofes; este comercio permitiría disponer en toda ocasión de los fletes de retorno suficientes para la exportación del salitre; el puerto de Antofagasta sería el puerto de trasbordo y tránsito para las mercaderías extranjeras y al mismo tiempo, de embarque para la mayor cantidad del salitre que se exporta.