

En los primeros veinte años del siglo XX, la Empresa de Ferrocarriles del Estado incrementó ostensiblemente sus actividades, a consecuencia de una activa política de construcción de nuevas vías férreas y por el progresivo aumento experimentado en el servicio de pasajeros¹. La empresa estatal, considerada en la época como el segundo bien público del país después de la industria salitrera, encontró serias dificultades para cumplir satisfactoriamente con los nuevos requerimientos del servicio, especialmente en lo que dice relación a la obtención de un abastecimiento seguro y económico de carbón.²

Hasta 1908, más de un 60% de las demandas de carbón de los Ferrocarriles estatales fueron asistidas por las compañías extractivas nacionales,³ pese a que desde fines de la centuria anterior estas compañías mostraban con frecuencia síntomas evidentes de incapacidad para cumplir sus contratos con Ferrocarriles del Estado, ya sea por las permanentes moras en los plazos de entrega, o bien por comercializar un producto de baja calidad, carente de un adecuado proceso de selección. Estas deficiencias, fueron contadas por la Dirección de Tracción como un perjuicio evidente para los intereses de la empresa estatal. De ahí entonces, que se privilegió la opción de incrementar la adquisición en cifras que bordearían el 50% del total de las compras anuales, soslayando el inconveniente de su mayor precio, no obstante que el precio del producto extranjero hacia 1899 se ofertaba en el mercado local entre un 18% a un 20% por sobre los nacionales.⁴ El mayor gasto que se produciría por este

¹ Véase, Sonia Pinto V. "Historia de los Ferrocarriles de Chile. Volúmenes de Carga y cantidad de Pasajeros Transportados" (1901-1929). En: Cuaderno de Historia, N°6. Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, 1986, pp. 49-65.

² Según apreciaciones de los propios técnicos de Ferrocarriles del Estado, el consumo del carbón representaba alrededor de un tercio de los gastos totales de explotación.

³ Aun cuando la mayoría del carbón extranjero consumido en Chile procedía de Inglaterra y Australia, durante este período también se internaron partidas de Alemania, Estados Unidos y Bélgica. En Javier Gandarillas M. «La Producción y Consumo de Carbón y su Influencia en el Desarrollo Económico de las Naciones». Sociedad Nacional de Minería, Santiago, 1917.

⁴ Véase el debate que en torno a este tema se produjo en la sesión ordinaria N°32 del Consejo de Directorio de Ferrocarriles del Estado celebrada el 14 de Junio de 1899.

En: «Boletín de Servicio de los Ferrocarriles del Estado», Santiago, 1899.

concepto, según un alto ejecutivo ferroviario, sería compensado favorablemente por la mejor calidad del producto importado, redundando en un menor consumo.

Así, el Consejo Directivo de la Empresa en su sesión ordinaria N°32,

Figura N°1
PROCEDENCIA DEL CARBÓN CONSUMIDO POR
FERROCARRILES DEL ESTADO.

AÑOS	NACIONAL	EN %	EXTRANJERO	EN %	TOTAL
1904	241.629	95	12.717	5	254.346
1905	273.089	93	20.155	7	293.644
1906	211.547	73	78.243	27	289.790
1907	188.547	52	173.779	48	362.038
1908	259.456	58	186.882	42	446.330
1909	288.963	62,70	171.683	37,3	460.646
1910	222.725	45,46	267.211	54,54	489.937
1911	403.050	77,77	115.209	22,23	518.259

Fuente: "Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. Año XII, N°7, Julio de 1912".

efectuado el 14 de Junio de 1899, tomó el acuerdo de aceptar la proposición formulada por el Jefe de Tracción,⁵ decisión que a juzgar por las estadísticas

Ibíd.

que disponemos no fue cumplida a cabalidad⁶. Aun así, la participación del carbón extranjero en el suministro de los Ferrocarriles del Estado durante la primera década del siglo XX, fue conquistando progresivamente una importante participación, situación que fue avalada por dos hechos de fuerte incidencia:

1. - En el transcurso de esos años se hizo cada vez más evidente que la industria extractiva nacional disminuía progresivamente su participación en la oferta total de carbón en el mercado interno, hecho que vino a amenazar seriamente el abastecimiento normal de Ferrocarriles del Estado, su principal adquirente, individualmente considerado.
2. - Pese al notorio mejoramiento técnico de algunos planteles carboníferos y a la apertura de nuevos yacimientos en las zonas de Arauco y Punta Arenas,⁸ Chile acrecentó su condición de país tributario, realidad que se tornó en inobjetable promediando la primera década del siglo. En otras palabras, la demanda interna crecía por sobre las posibilidades de la oferta local.

Para las autoridades de la Empresa, el déficit que presentaba la industria carbonífera nacional no ofrecía un inconveniente adicional, porque se estimaba que la oferta extranjera garantizaba que los competidores se abatieran entre sí, rebajando sus precios. A su vez, con el empleo de carbón importado se favorecía el cumplimiento de una recomendación de la Dirección Técnica, en orden a utilizar preferentemente carbón de alto poder calórico en algunos tramos de fuerte gradiente como el de Valparaíso a Santiago. Según esa Dirección, la alta calidad y adaptación mostrada por el carbón australiano en

⁶ Véase las propuestas de carbón aceptadas por el Directorio de Ferrocarriles del Estado. En: Boletín, años 1899-1906.

⁷ Véase, Figura N°1: «**Procedencia del Carbón Consumido por Ferrocarriles del Estado**».

⁸ En 1905 se constituyó la Compañía de Lota y Coronel que reunió los principales capitales y capacidad de producción del país. En 1908, para disminuir costos y velar por la seguridad en las faenas, se reemplazó la pólvora negra por los barrenos de explotación. Solo en 1913 se introdujo la primera máquina circadora y en 1915 el primer transporte en cadena. En lo que respecta a la producción en magallanes, la repotenciación de los planteles hacia 1903 permitió alcanzar una producción de unas 12.000 toneladas anuales. Véase: Sergio Villalobos (Director) «**Historia de la Ingeniería en Chile**». Hachette Editores. Santiago 1983, pp.

las locomotoras en Chile, redundaba en importantes beneficios para la explotación.⁹ En un informe remitido en 1903, por el Director General de la Empresa, al Ministro de Industria y Obras Públicas, a propósito de responder a algunos cargos formulados en el Parlamento por el Diputado Alberto Larenas, hizo presente que la política de la Empresa al momento de seleccionar los carbones para su consumo, se guiaba principalmente por la calidad del producto. De ahí que,

“Si se paga más en plaza por el carbón extranjero, no será indudablemente porque sea de inferior calidad. Por otra parte, este hecho tiene su explicación lógica en el mayor poder calorífico y mejores condiciones de este artículo, según lo comprueban los análisis químicos y las pruebas prácticas. No desconozco que existan buenas clases de carbón nacional, tales como los de Lota, Schwager, Rabal, Arauco, etc.; pero no los creo superiores al Etiqueta Verde, (West Wallsen, Dukenfield y otras marcas extranjeras”.¹⁰

CRISIS EN EL ABASTECIMIENTO: LA COMISIÓN DE CARLOS EGUILUZ EN INGLATERRA Y AUSTRALIA.

Conforme a la Reglamentación de la Empresa, el aprovisionamiento del vital combustible era resuelto por el Directorio mediante el llamado a concurso de propuesta pública. Hasta 1905 la aplicación de este mecanismo fue el habitual, pese a ofrecer algunas dificultades, situación que obligó a Ferrocarriles del Estado, a estar muy atento para obtener de las compañías seleccionadas el cumplimiento oportuno de las cláusulas de los contratos. En los años siguientes, específicamente en 1907, se elevaron en Chile fuertemente los precios del carbón, tanto nacional como importado, provocando la principal crisis ferroviaria de la década, debido a que la Empresa se encontró en la imposibilidad de financiar la adquisición de carbón suficiente para atender la demanda de tráfico prevista para ese año.¹¹ A consecuencia de lo anterior, la Empresa tomó la

En 1899, una importante partida de carbón Inglés de Cardiff, de un valor ascendiente a más de 4 millones de pesos, adquirido extraordinariamente por la Armada a propósito de la tensa situación vivida en esos años con Argentina, no pudo ser utilizada por Ferrocarriles del Estado por tratarse de un carbón «muy distinto del que se emplea para los ferrocarriles que se trae desde Australia». Véase: «Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados», Sesión 48 extraordinaria del 25 de Enero, Santiago, 1899. Véase también: Carlos Eguiluz. «Informe Relativo a la Provisión de Carbón para los Ferrocarriles del Estado». En: Anexo del Boletín de Sesiones Ordinarias del Senado, Santiago, 1910.

Véase: «Boletín de Servicios de Ferrocarriles del Estado». Santiago, Abril de 1903.

«En 1907, los Ferrocarriles del Estado invirtieron la suma de 11.976.330 pesos en moneda corriente, contra 5.759.052, que representó el gasto en 1906». En: Eguiluz, p.456.

decisión de delinear un plan general de compra de carbón que considerase entre otros aspectos

“el abastecimiento de este combustible y el fomento de la producción nacional”.¹²

Debido a que los precios en 1908 no decayeron, y la producción nacional no dio muestras de repuntar, la Empresa, ante el imperativo de contratar para ese año a lo menos unas 180.000 toneladas de carbón importado, obligó al Ministro de Obras Públicas a tomar la resolución de enviar a Australia un delegado con el propósito de

“Estudiar en terreno los mecanismos más adecuados para conseguir el carbón de aquel país para los Ferrocarriles del Estado”.¹³

El funcionario escogido para esta primera misión de observación y estudio de los mercados internacionales fue el consultor Técnico de la Empresa y diplomático Carlos Eguiluz,¹⁴ quien en Mayo de 1908 recibió el nombramiento de “Delegado de Ferrocarriles del Estado” en Australia.¹⁵ Debido a la estrecha relación existente en las condiciones de comercialización de carbón entre Australia e Inglaterra, Eguiluz se dirigió en primer término a este último país, arribando a Londres el 1 de Agosto de ese mismo año. La visita a Inglaterra tuvo por objeto estudiar la conveniencia de establecer en esa capital europea la adquisición del carbón australiano, debido a que allí se operaba el mayor centro de comercialización de carbón a nivel mundial, y sin desconocer además que gran parte de los envíos a Chile del carbón neogales en último término se resolvían por agentes británicos en esa capital.¹⁶

¹² Véase: Conclusiones que la Dirección de Ferrocarriles del Estado elevó al Ministro de Obras Públicas el 19 de Mayo de 1909, tendientes a fundamentar el envío a Australia de un Delegado de la Empresa. En: Eguiluz, p.456.

¹³ Véase: Oficio del 13 de Junio de 1910, enviado al Presidente del Senado por el Ministro de Obras Públicas Don Eduardo Délano. En: Eguiluz, p.455.

¹⁴ Dentro de su carrera de Servicio Público, Eguiluz también se desempeñó en cargos diplomáticos, entre otros ofició de Secretario de las Legaciones de Chile en Bolivia e Inglaterra.

¹⁵ La Dirección General de Ferrocarriles del Estado, lo nombró el 27 de Mayo de 1909, tras conocer la autorización conferida por el Ministro de Obras Públicas en su Decreto N°1250 del 16 de Mayo de ese mismo año.

¹⁶ En opinión de Juan Ricardo Couyoumdjian, “Las importaciones de carbón de Australia y de productos de Yute y té de la India estaban bajo control de firmas británicas y pueden ser consideradas como parte integral del comercio inglés con Chile. En: **“Chile y Gran Bretaña Durante la Primera Guerra Mundial y la Post-Guerra, 1914 - 1921”**. Editorial Andrés Bello, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago 1986, p.27.

tre

“Existen en esa plaza (Londres) agencias que representan a compañías de minas australianas y las más importantes firmas de navieros y flotadores que tienen los elementos para contratar buques y vapores, sin contar otras que se encargan por su cuenta de ambas operaciones”.¹⁷

nal

ara

al

un

Siguiendo una pauta de trabajo predefinida, el Delegado ferroviario buscó conocer en terreno cada uno de los detalles que incidían en el proceso de comercialización. Dichos procedimientos consideraban desde la producción y existencia del vital combustible, hasta las condiciones de contratación, plazos de entrega y formas de pago del mismo.¹⁸ Antes de dar por cumplida en Inglaterra la primera parte de su misión, Eguiluz consideró oportuno poner a prueba el nuevo mecanismo de adquisición, gestionando a modo de ensayo, la contratación directa, de una importante partida de carbón. Después de recibir “ofertas firmes”, Eguiluz le informó al Director General de Ferrocarriles los detalles de la cotización.

lio

a y

ito

ha

tre

ís,

tra

ea

or

ías

se

“El carbón de Australia de las mejores marcas para el uso especial de locomotoras, podía comprarse en Londres, puesto libre a bordo en los puertos australianos, a once chelines, y el costo del flete a Valparaíso o Talcahuano, comprendiendo seguros, era de quince chelines por tonelada, de manera que el precio del combustible y su transporte a Chile, importaba veintiséis chelines neto la tonelada”.¹⁹

ras

un

Aun cuando la oferta fue desechada por la Dirección de la Empresa, por tratarse de una misión meramente informativa, los precios obtenidos por el Delegado fluctuaron muy por debajo de los que en esos momentos ofrecían en Chile las empresas del ramo, cuyo valor promedio no descendió de los 34 chelines la tonelada.²⁰ Sólo a modo de comparación, mencionaremos que entre

de

¹⁷ Eguiluz, pp.460-461.

gos

a e

En su estudio conjunto de las condiciones del mercado Inglés y Australiano, el Delegado observó los siguientes aspectos: Producción y existencia para la exportación; facilidades de transporte y embarque hacia Chile; precio de ambos carbones, en las minas y los puertos de embarque, fluctuaciones; costos de los fletes desde los puertos de embarque hasta Valparaíso y Talcahuano; compañías mineras acreditadas; capacidad productiva para cumplir sus compromisos de una determinada contratación; clases y marcas más recomendables en el comercio y las que comúnmente son preferidas por las compañías ferroviarias extranjeras; ofertas, condiciones para la contratación, plazos, entre gas, forma de pago, etc. En: Eguiluz, pp.450-462.

ras

250

a y

ser

ña

lrés

¹⁸ Eguiluz, p.460.

¹⁹ Promedio obtenido de las propuestas aceptadas por el Directorio de la Empresa. Véase: Boletín de Servicio de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, 1901-1903.

1901 y 1903 la Empresa pagó hasta 30 chelines por tonelada por idéntico producto puesto en Valparaíso.²¹

Por otra parte, cabe consignar que la sola presencia del Delegado de la Empresa en Inglaterra ejerció en el mercado local un impacto favorable a sus intereses. En efecto, en Chile tanto las Casas Importadoras como las compañías nacionales, que hasta ese momento habían alzado injustificadamente sus precios, tendieron a disminuirlos, situación que permitió a la Empresa abastecerse a precios más convenientes. Posteriormente, en el último trimestre de 1908, los precios volvieron a caer tanto en Chile como en Inglaterra, hecho que Carlos Eguiluz atribuyó a la

“Continuada depresión del mercado universal de metales y a la preponderancia de la oferta sobre la demanda de fuera”.²²

Concluida con éxito la primera parte de su misión, Eguiluz se dirigió a Australia, arribando en el transcurso del mes de Junio de 1909.²³ En Sydney y Newcastle, (Nueva Gales del Sur) asiento de principales distritos mineros de esa nación, el Delegado de Ferrocarriles cumplió un cometido similar al realizado anteriormente en Inglaterra, obteniendo en sus averiguaciones resultados aún más auspiciosas.

“He encontrado las mismas favorables condiciones que anteriormente había anunciado desde Inglaterra, con la sola diferencia de que, si antes de visitar este país sabía por conductos fidedignos las ventajas que nos ofrecía el mercado australiano para la adquisición directa y sin intermediarios del carbón y para su transporte, esas ventajas, puedo decir, son mayores ahora que conozco de-visu los recursos y la competencia que existen entre las minas y proveedores de primera mano para la exportación”.²⁴

²¹ *Ibíd.*

²² Eguiluz, p.463.

²³ En dos notas a la Cancillería en Santiago de fecha 23 de Junio de 1909, el Cónsul General de Chile en Australia Don Guillermo Brown, dio cuenta de la llegada del Sr. Eguiluz a Sydney el día 12 de Junio de 1909. Véase: **Archivo Nacional de Chile, Fondo Relaciones Exteriores, Correspondencia Consulados de Chile.** 1909, Vol. 1323.

²⁴ Citado por el propio Eguiluz de un informe anterior enviado a la Dirección de Ferrocarriles el 29 de Julio de 1909. En: Eguiluz, p.467.

do
la
is
is
s
e
s
s

Las condiciones observadas por Eguiluz en Australia, convertían a ese mercado en el centro de adquisición más conveniente para normalizar el suministro de carbón importado. Con una abundante producción anual, que superaba los 9 millones de toneladas por año, Australia se empinaba como el principal productor y exportador de carbón del extenso Pacífico Sur.²⁵ Además de estas ventajas, Australia ofrecía una considerable oferta de fletes y una estricta legislación interna que dificultaba el ejercicio de los trust, o combinación de productores y vendedores para la exportación.

Este tipo de asociación ilícita de especuladores, comúnmente denominado "Ring", operaba en Australia al igual que en la mayoría de los grandes centros productores o distribuidores de carbón.²⁶ En opinión del delegado chileno las prácticas desleales en la comercialización del vital combustible, presentes en el país productor, eran perfectamente eludibles, debido a que sus acuerdos, no alcanzaban a uniformar la oferta carbonífera de todos los proponentes de Nueva Gales del Sur. En todo caso, para no ser víctima de este tipo de negocios, era menester someter el producto y su flete marítimo a frecuentes cotizaciones, de preferencia con los productores de "primera mano".

De las observaciones practicadas por el Comisionado de Ferrocarriles, se desprende que la política de provisión de carbón seguida por la empresa estatal chilena fue en el mediano plazo perniciosa a sus intereses. Así, el mecanismo contemplado en la reglamentación interna de llamar a concurso público favoreció por muchos años la combinación de vendedores australianos y británicos. Los proveedores habituales, conocedores de las debilidades del mercado carbonífero²⁷ nacional, y contando con la valiosa participación de compañías y agentes en Londres y Valparaíso, restringieron la oferta de carbón en Chile sólo a un puñado de casas comerciales que poseían una base de distribución en el Pacífico sudamericano.

²⁵ Antes de la apertura del canal de Panamá, Australia proveyó de combustible de mineral a gran parte del Hemisferio Austral incluyendo la Costa Sudamericana y las Islas del Pacífico donde escaseaba. En: Vidal de la Blanche. **Colección de Geografía Universal**. Tomo XIV. Oceanía. Barcelona, 1931.

²⁶ Véase, Figura N°2: **"Lista de Compañías Australianas de Carbón, Pertenecientes a la Combinación de Vendedores para la Exportación"**.

²⁷ Al ser Ferrocarriles del Estado el principal adquiriente de carbón australiano, para el Delegado de Ferrocarriles, "... los hechos demuestran que desde hace tres años, los Ferrocarriles del Estado han pagado en contratos hechos mediante propuestas públicas, precios muchos más altos que los regulares mercados de afuera, y que la Dirección misma, cuando ha sido autorizada para aceptar ofertas libres ha hecho compras de carbón mucho más baratos que los ofrecidos en propuestas públicas". En: Eguiluz, p.470.

Complementó lo anterior, el hecho de que las especificaciones técnicas elaboradas por la empresa en los concursos de propuestas, no fueran conocidas por la mayoría de los potenciales proponentes australianos, al carecer de una plataforma de representación comercial en Chile, capaz de informarlos oportunamente. Este nuevo antecedente venía a demostrar que la política de provisión a que se ciñó la Empresa tuvo el inconveniente de restringir la oferta de carbón importado, incidiendo en un alza injustificada de sus precios

El transporte marítimo desde Australia fue otro de los factores que incidieron en el valor final del carbón colocado en los puestos chilenos. En el transcurso de su comisión, el delegado de Ferrocarriles pudo verificar que el costo del transporte llegó a representar en ocasiones cerca del doble del valor del carbón, aun cuando corrientemente se desembolsó por este concepto un precio semejante al del propio producto²⁸. Sumando los costos de toda la operación comercial, la Empresa de Ferrocarriles del Estado pagaron en promedio por concepto de carbón,

“Por lo menos, dos veces más que los ferrocarriles ingleses y que muchos ferrocarriles europeos y de Estados Unidos, y hasta tres veces más que los ferrocarriles de Australia”.²⁹

En relación a los fletes, aun cuando la larga travesía oceánica pesaba fuertemente en el valor del producto, el Delegado de Ferrocarriles estimó oportuno someter a revisión otros factores, que estaban en directa relación con las decisiones que la Empresa debía considerar al momento de adquirir carbón y fletar las naves con destino a Chile.

En primer lugar se debía atender el factor estacional. En los períodos de grandes cosechas, de los países agroganaderos del Hemisferio Sur como Australia, Argentina y Nueva Zelandia, fomentaban una fuerte expansión en la demanda de transportes, incentivados por consecuencia la elevación de sus precios. También era conveniente estar atentos al comercio de retorno de Europa generados por los envíos de salitre chileno a esos mercados. En general, se podía sostener que muchas de las naves que acudían a los puertos chilenos a cargar salitre, lo hacían trayendo en sus bodegas carbón, cobrando por este servicio una tarifa menor. Siguiendo con el desarrollo de esta idea,

²⁸ Dentro de las Casas Comerciales más activas que participaban en las propuestas de abastecimiento de carbón, destacaban: Williamson Balfour y Cía.; Grace y Co.; Jorge B. Kenrick; J. y A. Brown; Lyon Hnos. Véase: “Boletín de Servicio de Ferrocarriles del Estado”. Santiago, 1900-1906.

²⁹ Eguiluz, p.468.

Eguiluz consideró beneficioso para el comercio chileno, incentivar el intercambio comercial con Australia, procurando introducir el salitre en ese mercado. Este factor lo consideró como esencial para el abaratamiento del transporte marítimo entre ambas riberas del Océano Pacífico Sur.

También el Delegado de Ferrocarriles advirtió que muchas de las Casas Comerciales importadoras de carbón que operaban en Chile actuaban sólo como intermediarios en sus operaciones, por tanto era conveniente, mediante el concurso de agentes especiales, cotizar directamente en Inglaterra o Australia, con el mayor número de casas fletadoras. Tampoco se debía excluir a los Corredores Marítimos. De este modo, se obtendrían notorias rebajas en el transporte, asegurándose de paso contar con un flujo normal de carbón hacia los puertos de la república.

En relación a las habituales denuncias de los técnicos de la Empresa por el escaso rendimiento que en ocasiones se observaba en las locomotoras impulsadas por carbón australiano, el Delegado Eguiluz concluyó que pudo comprobar en terreno, que muchos de los proveedores y despachadores de carbón incurrieron en serias irregularidades, adulterando la calidad del producto destinado a Chile. Así en ejercicio de sus prácticas desleales, estos intermediarios,

“Tratando de sacar mayores ventajas y seguros de no tener reparo alguno y ni la mayor tolerancia, han mezclado con el carbón contratado cierta cantidad de otro inferior, así ha llegado a Valparaíso o Talcahuano para el uso de Ferrocarriles; de manera que en tales casos es nominalmente la marca la que se ha recibido, pero no el producto de buena calidad”³⁰

Las propiedades del combustible adquirido por la Empresa, según Eguiluz, debían ser corroboradas permanentemente en pruebas de laboratorio y prácticas. Estas últimas debían de realizarse sólo en las locomotoras de la Empresa. Basándose en la experiencia adoptada por Empresas ferroviarias de Estados Unidos, Eguiluz sugirió a la Dirección, incluir en todas las propuestas de provisión de carbón, el depósito por parte del abastecedor de una “garantía de buena fe” ascendiente al 10% del valor del producto. Así una vez seleccionada,

“Dicha suma quedará retenida hasta que termine la entrega y se haga el ajuste definitivo, con la obligación de que ella servirá para cubrir cualquiera diferencia o saldar cualquiera cuenta que resulte en contra”.³¹

³⁰ Eguiluz, p.471.

³¹ Eguiluz, p.472.

La aplicación de este mecanismo facultaría a la Empresa llegar a determinar un índice del valor del producto conforme a su calidad, índice que para dichos efectos debería ser medido en unidades termales británicas por libra de combustible. En el caso de que el carbón adquirido no reuniese los requisitos de calidad contratados, se procedería a ajustar su valor conforme a una tabla, pudiéndose llegar incluso a determinar su rechazo, si en las pruebas prácticas se advirtiese un porcentaje de cenizas o escorias más allá de lo permitido.³²

En definitiva, las proposiciones formuladas por el Delegado de Ferrocarriles pusieron de manifiesto la necesidad de modificar sustancialmente los mecanismos de provisión de carbón vigentes hasta ese momento y que habían convertido a Ferrocarriles del Estado en una de las Empresas con los costos de explotación más altos en el mundo. Afortunadamente, varias de sus propuestas fueron consideradas a partir de 1912, cuando la Empresa tomó la firme decisión de introducir sustanciales reformas a su sistema de administración y explotación, tendientes en último término a garantizar la viabilidad y economía del hasta entonces deficitario pero vital, servicio ferroviario estatal chileno.

Figura N°2

**LISTA DE LAS COMPAÑIAS AUSTRALIANAS DE
CARBÓN, PERTENECIENTES A LA COMBINACIÓN DE
VENDEDORES PARA LA EXPORTACIÓN.**

Nombre de las Minas	Dueños o Agentes
East-Greta	Earp Brothers
Stanford Merthyr	Earp Brothers
Habburn	Australia Agricultural Coy
Abermain	Seaham Colliery Company
Neath	Wickham & B.I. Company
Aberdare	Caledonian Coal Company, Ltd.
Aberdare Extended	Caledonian Coal Company, Ltd.
Pelaw-Main	James & Alexander Brown
Witbarn	Newcastle Coal Company, Ltd.
Dukenfield	James & Alexander Brown
Back Cresk	
Lymington	Lymington Colliery Coy
C.Pit	Australian Agricultural Coy

³² Eguiluz, p.472.

Elernore Vale	Elernore Colliery Coy
Cooperative	W. Dudley & Coy Laid Ley & Coy
Sneddons	Sneddon's Collieries
Lambion B	Scottish Australian Mining
Waratah	Caledonian Coal Company Ltd.
New Lambton	Delgaty & Coy
Dudley	Delgaty & Coy
Burwood	Scottish Australian Mining
Borehole	Stockton Coal Coy
Rhonda	W. Dudley & Coy Laid Ley & Coy
Seaham 1 y 2	Seaham Colliery Company
West-Wallsend	Caledonian Coal Company
Killinworth	Caledonian Coal Company
Northern Extended	Northern Extended Coal Coy
Pacific	Delgaty & Company
Northumberland	F.R. Croft
Hetton	Hetton Coal Company
Shortland	Shortland Colliery Coy

Fuente: "Informe Relativo a la Provisión de Carbón para los Ferrocarriles del Estado". **En:** Anexo del Boletín de Sesiones Ordinarias del Senado. Santiago, 1910.