

CAPITULO III

LA OBRA DE DON MATIAS COUSIÑO

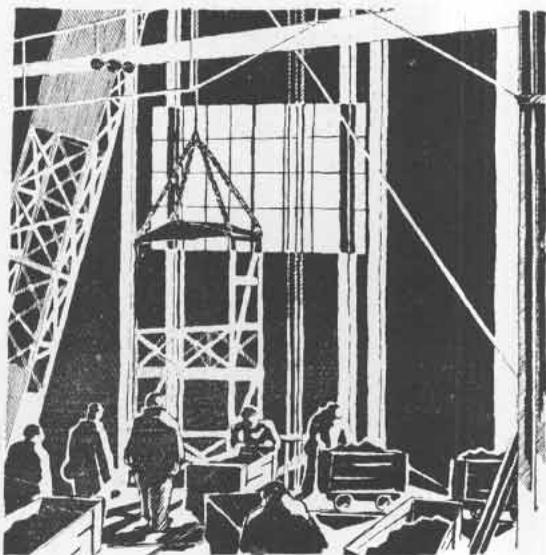
Opinión de un contemporáneo.

El doctor don Juan Mackay, por su ilustración, sus conocimientos en materias científicas e industriales, su larga experiencia en la explotación de carbón (a la que dedicó largos años en Andalién, Coronel y Lebu), y por haber presenciado los acontecimientos que relata en sus "Recuerdos", debe ser considerado como la voz más autorizada de su tiempo en la materia que nos ocupa.

He aquí cómo se expresa al apreciar los efectos de la llegada a Lota de don Matías Cousiño, en 1852:

"La adquisición de las minas de Lota por el señor don Matías Cousiño forma una época en la industria carbonera de Chile. Desde entonces se puede notar su ensanche y la importancia que más tarde había de tomar en el progreso y engrandecimiento del país.

El poderoso ímpetu dado a la minería de carbón por el espíritu emprendedor y patriótico del señor Cousiño, auxiliado por el talento mercantil del señor Tomás B. Garland, muy luego había de producir sus efectos.



Para probar al mundo que el carbón chileno era tan bueno como el mejor extranjero, la casa de Cousiño y Garland mandó cargamentos tras cargamentos a varias partes, a San Francisco, a Panamá y muchos otros puntos en la costa del Pacífico, donde pronto llegó a tener la mejor aceptación. La Compañía Inglesa de Vapores también principió a usarlo en sus naves”.

En otra parte dice:

“Desde el momento en que el señor Cousiño compró las minas de Lota, su desarrollo adquirió gran actividad.

“Se abrían nuevos trabajos, se perforaba la tierra con piques para alcanzar el carbón en varios puntos.

“Allí, por primera vez en Chile, se vió colocar máquinas a vapor para la extracción del carbón por los piques, y bombas movidas por el mismo poderoso agente para sacar el agua. Todo era vida y auguraba días prósperos para la naciente industria”.

Pocos años después, el señor Mackay visitó Lota y deja constancia de su impresión en estos términos:

“Su importancia, no sólo por sus ricos y extensos mantos de carbón, sino por sus numerosas industrias, es tan grande que en pocas partes del mundo se encuentra en pie otro establecimiento mejor. Sus numerosos hornos de fundición para cobre indican el gran desarrollo que ha tomado allí esta industria; su fábrica de ladrillos a fuego, para hornos de fundición y en que también se fabrican un sinnúmero de otros objetos, como ser: cañerías para agua, objetos artísticos para decoraciones de casas, parques y jardines, como ser: estatuas, figuras, jarrones, etc., su maestranza y fundición para fierro, donde se hace toda clase de trabajos y se funde y construye la maquinaria que se emplea en las minas; en fin, todo aquello constituye un adelanto y progreso que no se encuentra en otro punto de este continente.

“A un inglés que llega de paso del viejo mundo se le apodera por un momento la ilusión de haber sido transportado a un pedazo de su patria: tal es el movimiento y actividad que por allí reina”.

Para dar un impulso tan vigoroso a la industria del carbón y obtener un resultado tan completo, don Matías Cousiño tuvo que desplegar una actividad extraordinaria y proceder guiado por un entusiasmo y un espíritu de progreso que causan la más profunda admiración.

Debe tenerse presente que en todo el tiempo de la tenaz campaña que absorbió los últimos diez años de su vida, el señor Cousiño no obtuvo éxitos pecuniarios de la explotación del carbón. Como dice un contemporáneo del señor Cousiño: “Lota no le dió en vida los resultados que esperaba; tuvo que sufrir pérdida sobre pérdida, pero él siempre perseveró”. (Martín Palma, “Un viaje a Lota”).

Sólo después de su muerte se empezaron a recoger los frutos de la copiosa y fecunda siembra que él había hecho. Sus trabajos no le sirvieron a él, sino a sus sucesores, al numeroso pueblo que vive de las minas de Lota, y al país que cuenta, merced a sus esfuerzos, con una base sólida de provisión de un elemento fundamental de progreso, como es el carbón.

Los detalles de la obra.

Antes de venir a Lota, don Matías Cousiño había participado, desde su juventud, en numerosas empresas mineras, comerciales e industriales.

Trabajó varias minas en el norte, instaló molinos en el sur, organizó compañías navieras y empresas comerciales de variada índole, construyó hermosos edificios en Santiago y Valparaíso y dedicó a la agricultura buena parte de su tiempo.

En la obra del señor Hernández, antes citada, se lee lo siguiente:

“Dueño ya de una gran fortuna, arrancada toda de los senos de Chañarillo, don Matías Cousiño invirtió sus capitales en cuanta obra de progreso se presentaba en el país, y así lo vemos figurar como accionista para la construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó y también del de Valparaíso a Santiago.

“Cuando se produjo la fiebre aurífera de California, no fué como otros a buscar oro en aquellos lavaderos sino que amasó el precioso metal en su propia patria, organizando una gran Asociación de Molineros, que produjo trigo y harina para surtir, no sólo el mercado californiano, sino toda la costa del Pacífico.

“Cuando estas operaciones estaban en todo su auge, le ofrecieron en venta a don Matías las minas de carbón de Lota y, aunque la perspectiva del negocio era incierta, pues se ignoraba aun la verdadera calidad de los carbones, él aceptó la compra y de ahí vino un impulso poderoso para una de nuestras más grandes industrias”.

Impresionado el señor Cousiño por la enorme influencia que empezaba a ejercer en la actividad comercial y fabril de ciertos países el empleo del vapor, comprendió la importancia de que Chile dispusiera de fuentes propias de combustibles, y resolvió a principios de 1852, dedicar su tiempo y su fortuna a organizar y fomentar la industria del carbón.

Esta atravesaba por un período bien difícil, según hemos visto anteriormente, pero, en vez de atemorizarse, el señor Cousiño cobró mayores bríos ante las dificultades.



Un pique de mina en 1853.

El 21 de Mayo de 1852 compraba a don José Antonio Alemparte la hacienda "Colcura", en la cual se suponía que existían grandes yacimientos de carbón, pues lo había en cantidad apreciable en los terrenos de indígenas, situados a la orilla del mar, que deslindaban con esa hacienda.

Luego se vió que los mantos de carbón no se extendían hacia el lado de la hacienda, sino hacia el mar, y que era preciso hacer las instalaciones dentro de los terrenos ocupados por los indios, donde ya existían labores mineras instaladas desde años atrás por los señores Alemparte y Arteaga.

Para salvar diversas dificultades y facilitar la fundación del proyectado establecimiento carbonífero, organizaron una Comunidad los señores Matías Cousiño, Tomás Blard Garland, José Antonio y Juan Alemparte.

Esta fué la primera **Compañía de Lota**, nombre que figura en una **entrega de minas de carbón** de fecha **9 de Septiembre de 1852**. Por lo tanto, el 9 de Septiembre del presente año, la Compañía de Lota cumple **noventa años de existencia**.

Esta Compañía o Comunidad, compró a los indios Carbullanca los **terrenos** que ocupaban en las vecindades del mar, donde actualmente se encuentra el Establecimiento de Lota, por escritura de 30 de Enero de 1854.

En Marzo de 1856, don Juan y don José Antonio Alemparte vendieron a la sociedad comercial "Cousiño y Garland", sus derechos en la comunidad.

Poco después se organizaba la sociedad "Cousiño e hijo", entre don Matías y su hijo Luis, y compraba a Cousiño y Garland todos sus derechos a las minas de carbón.

La firma "Cousiño e hijo" continuó como propietaria de las minas de Lota hasta el fallecimiento de don Matías Cousiño, en Marzo de 1863.

Durante todo el tiempo transcurrido entre 1852 y 1863, don Matías dirigió personalmente la empresa, para lo cual se rodeó de un personal competente, que contrataba en Europa, principalmente en Inglaterra, donde eran aplicados los mejores métodos entonces conocidos en minas de carbón.

Este fué el origen de la instalación en Lota de numerosas familias inglesas, cuyos jefes participaron en forma eficaz en la primitiva organización de nuestra industria carbonífera, y cuyos descendientes, en su mayor parte, han seguido hasta hoy dedicados a las mismas actividades.

Entre los principales colaboradores de don Matías Cousiño, en esa época, debe mencionarse al ingeniero don Marcos B. Whyte, que dirigió la instalación de los primeros piques de extracción con la mejor maquinaria a vapor conocida en aquellos tiempos (1852); a don Carlos Ochsenius, ingeniero alemán que tuvo a su cargo las minas que poseía la firma Cousiño e hijo en Coronel; a don Juan y don José Simpson, ingenieros especialistas en el laboreo y explotación de yacimientos carboníferos; a don Thompson Matthews, que llegó a Chile en 1855 para tomar a su cargo la sección industrial del Establecimiento de Lota, en especial lo referente a la instalación de hornos de fundición con materiales refractarios

que debían fabricarse en el mismo Establecimiento, lo que permitía incrementar notablemente el consumo de carbón en los minerales del norte; a don Guillermo Matthews, que secundó a su hermano don Thompson en aquellos trabajos; a don Leonidas García, que tuvo a su cargo la fundición de cobre; a don Nicolás C. Möller, distinguido marino dinamarqués que, en los primeros tiempos de su permanencia en Chile, actuó como capitán de los buques "Carlos Roberto" y "Antonio Varas" y en seguida continuó su carrera en la Armada Nacional, donde alcanzó el grado de capitán de fragata; a don Mateo J. Wilson, que desde 1854 hasta 1870 desempeñó puestos de confianza, en las oficinas de la Administración del Establecimiento y fué más tarde Agente Consular Británico en Coronel.

También llegaron a Lota, en ese tiempo y en los años siguientes, y desempeñaron puestos de importancia, varios técnicos ingleses y de otras nacionalidades, que cooperaron en la obra iniciada por don Matías Cousiño y proseguida por su hijo don Luis, como luego se verá. Muchos de ellos se radicaron definitivamente en Chile y fueron, como los ya mencionados, fundadores de las principales y más antiguas familias de Lota, tales como los señores Condon, Miller, Perry, Raby, Dodds, Bull, Koeppen, Pucheu, Davis, Henriksen, etc.

Antes de iniciar sus trabajos en Lota don Matías Cousiño, la cantidad de carbón que se extraía no alcanzaba a 60 toneladas al día, y los obreros ocupados eran escasamente 100.

No existía población alguna regularmente formada. Había sólo ranchos en los alrededores.

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCIÓN CHILENA



Lota Alto en 1860.

Diez años después, la situación del Establecimiento y de la población había cambiado por completo. Las instalaciones que dejó hechas el señor Cousiño comprendían, en escala reducida, naturalmente, casi todas las secciones de que actualmente consta el Establecimiento de Lota. Sólo se escaparon a su afán progresista aquellas instalaciones que los descubrimientos técnicos modernos han hecho necesarias posteriormente, como las relacionadas con la electricidad, por ejemplo.

Una descripción del aspecto que presentaba el Establecimiento de Lota cuando falleció don Matías, puede dar una idea más clara de lo que decimos.

De las diferentes informaciones recogidas, se desprende que dicho aspecto, en 1862, en su conjunto y detalles, era como sigue:

La población total llegaba a 5,000 habitantes.

El número de obreros ocupados en las minas y en los trabajos de la superficie (Maestranza, Fundición, Fábrica de Ladrillos, etc.), era de 500 a 600.

Se extraían, por término medio, 200 toneladas diarias de carbón.



Lota Bajo en 1860.

En **Lota Bajo** existía bastante comercio, no sólo de primera necesidad, sino de artículos de lujo. La planta del pueblo era todavía reducida, pues el mar llegaba hasta cerca de la actual plaza de armas en las altas mareas. En el punto en que se encuentra hoy la Caja de Ahorros (calle Cousiño esquina de Monsalves), había un astillero para la reparación de lanchas y botes. La Iglesia Parroquial, que era de madera, estaba en el extremo sur-oriente de la plaza, donde hoy está el Correo. No existía el edificio que ahora ocupa el Cuartel de Carabineros, pues dicho edificio se construyó solamente el año 1882, para

la guardia cívica que entonces se formó, por iniciativa del Administrador del Establecimiento, don Benjamín Squella. Del antiguo fuerte español, ubicado, como antes se ha dicho, en las laderas del cerro situado al sur de la ciudad, quedaban todavía restos, y cerca de allí había una Capilla y un cementerio.

En **Lota Alto**, las habitaciones de los obreros ocupaban el espacio comprendido entre la actual oficina de Población, la Plazuela Central y el Barrio de la Fundición.

Todas las casitas, aunque eran de madera, tenían chimeneas de ladrillos, y cada familia recibía gratuitamente una ración de carbón para el uso doméstico.

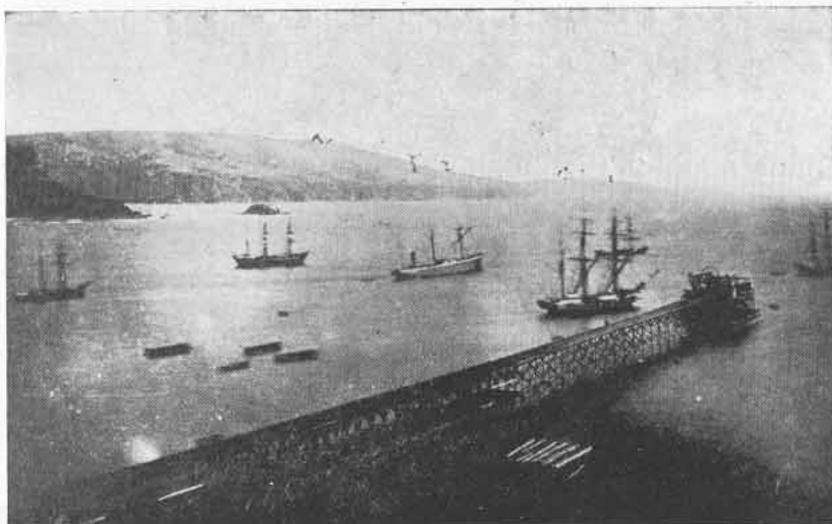
Existía un Hospital, atendido por un médico residente, situado en el extremo nor-oriental de la Población,



Cancha de carbón en 1856.

La Capilla Católica, que prestó servicios hasta el 19 de Marzo del año 1928, fecha en que se inauguró la Iglesia actual de Lota Alto, estaba ya construida, y en su altar mayor se veía el gran Cristo de bronce que hoy sigue venerándose. Únicamente, en aquel tiempo la imagen no estaba pintada como ahora: el bronce, al natural, brillaba como oro, lo que hacía creer al pueblo que era realmente de oro. Para evitar que esta idea diera lugar a profanaciones, fué posteriormente pintada. Había también un local para el culto protestante, donde actualmente está la Hortaliza y Criadero de Arboles, a cargo de un pastor que venía a Lota una vez por semana.

En los terrenos situados al frente de la Capilla, ocupados hoy por varias casas de empleados, estaba la Maestranza, la cual fué trasladada a su actual ubicación, en el Chambeque, solamente en 1870.



Muelle de embarque en 1862.

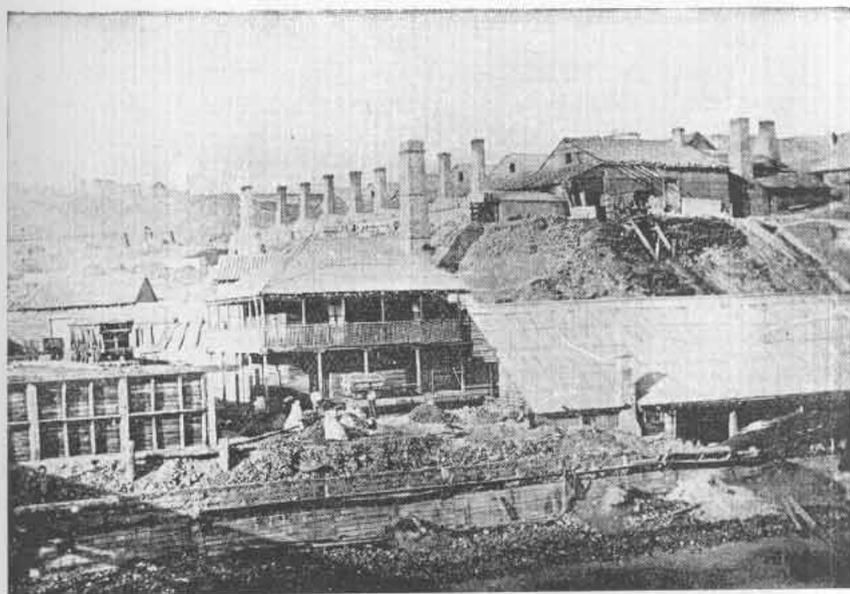
El **Muelle de Embarque** de carbón estaba construído, y en ese tiempo era el mejor de Chile. Tenía 850 pies de largo, estaba enrielado en toda su longitud y disponía de un winche a vapor. Entraban al puerto alrededor de 200 buques al año, que traían metales para la Fundición y mercaderías, y regresaban con carbón. Había un astillero en el Chambeque, y en él se construía, en 1863, un vaporcito con casco de maderas del país y maquinarias importadas de cuya armadura se ocupaba la Maestranza. En Europa se había adquirido un buque de fierro para el Establecimiento con capacidad de carga de 1,000 toneladas. Cuando llegó, después de la muerte de don Matías, fué bautizado con el nombre de "Matías Cousiño".

La **Fundición de Cobre** funcionaba desde 1857. Empezó con dos hornos (de reverbero), por vía de ensayo, para demostrar la buena calidad del carbón chileno.

En 1862 había ya 14 hornos en plena actividad, que producían más de 5,000 quintales de cobre en barra al mes.

El combustible usado era el carboncillo, el cual también se empleaba en algunos buques, entre otros el "Antonio Varas", de 1,000 toneladas.

La **Fábrica de Ladrillos** fué fundada en 1854 con el objeto de proporcionar material refractario barato a los mineros del norte del país, para que se decidieran a instalar hornos de fundición y consumieran después el carbón. Al principio se tropezó con muchas dificultades y hubo que hacer numerosos ensayos hasta conseguir que los ladrillos refractarios hechos en Chile fueran usados con igual confianza que los importados. Por fin, se obtuvo un material de primera clase, que tuvo amplia aceptación, hasta el punto de que en 1863 se despacharon dos millones de ladrillos fabricados en Lota. La materia prima era la arcilla que se encuentra en la misma localidad, en forma de mantos, como



Fábrica de ladrillos en 1855.

el carbón; y el combustible para la cocción era el carboncillo. La fábrica elaboraba también cañerías para alcantarillados, baldosas, jarrones, y aún estatuas artísticas y bustos de personas célebres.

En ese año había ya una colección de estos bustos, entre los cuales los más notables eran los de don Manuel Montt, don Antonio Varas, el General Aldunate, don Andrés Bello, etc.

Estaba a cargo de la Fábrica de Ladrillos, en ese tiempo, don Ruperto Vergara, asesorado por técnicos competentes.

Las **Minas**, que al principio eran sólo insignificantes boca-minas en los barrancos situados junto a la Fábrica de Ladrillos, estaban constituidas por dos Piques en activa explotación, el de **Lotilla** y el de **Chambeque**, con una profundidad de 100 metros cada uno; otro Pique de menor importancia cerca del túnel de la actual cancha de carbón; y el Pique **Carlos**, que se iniciaba y tenía 30 metros de profundidad, ubicado un poco al norte del actual Chiflón.

En 1857, don Matías Cousiño contrató en Europa, por intermedio de la Casa Gibbs, los servicios de un reputado ingeniero inglés, Mr. William W. Stephenson, para que hiciera un estudio detenido de los yacimientos carboníferos de Lota e informara sobre su importancia y el porvenir de su explotación.

Dicho ingeniero estuvo en Lota desde Marzo a Octubre de ese año y después de prolijos sondajes, mensuras y cubicaciones, pudo comprobar la existencia de "tres mantos de carbón a lo menos", cuyo grueso fluctuaba entre 1.20 y 1,80 metros.

La inclinación de estos mantos era hacia el oeste, o sea, hacia el mar. A medida que avanzaran las labores, se seguiría explotando el carbón existente **debajo de la bahía de Arauco**, en lo cual Mr. Stephenson no veía ningún peligro, puesto que la inclinación de los mantos dejaría cada vez un techo o protección de mayor espesor o solidez, constituido por roca impermeable, entre el fondo del mar y la mina. Concluía calculando en 10 millones de toneladas el carbón existente, lo que se estimó muy satisfactorio en aquellos tiempos.

Los hechos han venido a demostrar después que ese cálculo estaba muy lejos de representar la riqueza real de los yacimientos. Ya se ha extraído más de tres veces esa cantidad y los reconocimientos hechos metódicamente como medida de previsión, para tener siempre a la vista un stock que asegure la continuidad de los trabajos durante cincuenta años a lo menos, revelan que

los medios de investigación usados por Mr. Stephenson sólo le permitieron cubicar una pequeña parte del carbón existente en Lota.

En todo caso, ese informe contribuyó poderosamente a consolidar la industria y a despejar la atmósfera de incertidumbres que la rodeaba.

Esto permitió al señor Cousiño intensificar sus actividades con mayor confianza en el éxito final y ampliar y mejorar las instalaciones que había iniciado en medio del escepticismo general.

AMIGOS FIELES DEL MINERO

Los caballos y los perros

El transporte de carbón y material en el interior de la mina se hacía antiguamente en vagonetas tiradas por caballos, animales que allí mismo eran guardados en cómodas y bien acondicionadas pesebreras.

Estos cuadrúpedos, que tanto ayudaban en sus faenas a los operarios, eran objeto de esmerados cuidados y era fama en la época que "caballo minero" equivalía a decir caballo gordo y bien tenido.

Una vez al año, los caballos tenían sus "vacaciones". Se les subía a la superficie para el Año Nuevo, teniendo la precaución de venderles previamente los ojos por algún tiempo, hasta que se acostumbraban a la luz del sol.

Las "vacaciones" de los caballos duraban seis a ocho días; después eran llevados nuevamente a las entrañas de la tierra, para seguir ayudando al hombre, fiel y sumisamente, en su pesada labor.

Algunos perros solían también acompañar diariamente a sus amos al interior; se echaban cerca de sus ropas y ahuyentaban a los ratones y a los extraños que pudieran acercarse.

A los trabajadores les servían de compañía, para alejar a los "espíritus".

Al presente, los caballos y los perros — fieles servidores y amigos del hombre — no se cuentan entre los habitantes de la mina.

El progreso ha desplazado el transporte a sangre en el interior, y hoy potentes locomotoras eléctricas y sin-fines realizan esta labor. Por otra parte, las medidas de seguridad, alumbrado interior, vigilancia, ventilación y aseo hacen innecesarios a los perros "guardianes".

Se colocaron máquinas a vapor para la extracción del carbón y la ventilación de las labores. Se construyeron vías férreas en el interior y en la superficie para llevar el carbón hasta el muelle de embarque o hasta Lotilla, donde también se embarcaba carbón. En 1863 ya había 18 máquinas a vapor con 400 caballos de fuerza en total.

La longitud enriolada, tanto en las minas como en la superficie, alcanzaba a varios kilómetros y se había construido un túnel de 300 metros de largo. Existían locomotoras a vapor en algunos sectores, pero en el interior se usaban caballos para la tracción de los pequeños carros que transportaban el carbón desde el frente de los laboreos hasta los piques. En el muelle, para el servicio entre la cancha y los puntos donde atracaban los vapores, se empleaban carritos sobre rieles, pero tirados por bueyes. En la superficie de los piques había harneadoras para separar el carbón granado del carboneillo.

Entre las dificultades que tuvo que vencer el señor Cousiño en los primeros tiempos, una de las principales fué la de **formar mineros**, en donde sólo había agricultores y pescadores. Para ello adoptó disposiciones en materia de salarios, habitaciones y régimen de trabajo que muy luego hicieron comprender a los campesinos de los alrededores que su prosperidad estaba ligada a la prosperidad de las minas de carbón. Un testigo de esos tiempos dice:

“Se improvisaban mineros de los trabajadores que afluían de los campos atraídos por el mejor jornal que se les pagaba, no obstante que muchos de éstos solían volver a su “tierra” para las cosechas, a la vendimia y a las chaeras.

“Con el tiempo, esta costumbre migratoria iba desapareciendo. Los trabajadores que habían traído sus familias y que se habían establecido en buenas habitaciones proporcionadas por el Establecimiento, preferían quedarse en las minas; así es que en pocos años ya había gente que no pensaba más en moverse y que eran reconocidos como mineros constantes y adiestrados en el trabajo, como barreteros, carretilleros, etc., gente que se daba cierto aire de experimentados mineros en presencia de sus novicios amigos del campo.

“Era notable cómo esta gente novicia se acostumbraba tan luego a los trabajos interiores de las minas y el ánimo con que hacían sus tareas. En muy poco tiempo ejecutaban el trabajo que les era señalado con una destreza que manifestaba que tenían el instinto natural del minero”.

Campañas para introducir el uso del carbón chileno y para la construcción de nuestros primeros ferrocarriles.

Pero el obstáculo más formidable de esa época consistió en la desconfianza general en la calidad del carbón chileno. Se creía que era muy inferior al inglés y que jamás lograría reemplazarlo en los vapores, en las fundiciones, ni en los ferrocarriles.

El señor Cousiño, convencido de la bondad del carbón nacional e impulsado por el natural deseo de salvar los gruesos capitales invertidos en Lota, y por la patriótica aspiración de que el país contara con una base propia de combustible para sus industrias, su marina mercante y de guerra, sus ferrocarriles, etc., decidió librar la batalla con todo el empuje de que él era capaz.

He aquí como se expresaba en aquel entonces un contemporáneo de esta lucha singular: “Al principio nadie quería aceptar el carbón chileno. En balde se les ofrecía barato; en balde se les decía que lo ensayasen: todo era inútil, porque no lo habrían usado para nada”.

“Muchos experimentos se hicieron en Lota y otras partes, pero a pesar de los buenos resultados obtenidos, la preocupación triunfaba, haciendo imposible el expendio del carbón del país.

“En Llay-Llay se hicieron ensayos públicos y aún cuando se probó de una manera práctica la buena calidad del producto, nada se pudo conseguir, viéndose el señor Cousiño reducido a la extremidad de pagar a algunos indi-

viduos para que atestiguaran lo que habían visto, declarando que el carbón chileno podía emplearse con ventaja tanto en los vapores y ferrocarriles como en los hornos de fundición; pero todo esto fué también sin efecto.

“Viendo que era imposible luchar con la rutina, don Matías resolvió mandar, por su cuenta y riesgo, varios cargamentos a San Francisco, Acapulco, Panamá, etc. Algunas de esas expediciones originaron gruesas pérdidas, pero logró que lo usasen en los vapores que principiaban a hacer la carrera entre Panamá y San Francisco, y en esta última ciudad halló por fin aceptación.

“Este ensayo tuvo un éxito completamente feliz, porque nuestros hermanos de Norte América saben apreciar luego las ventajas, y ensayan y adoptan cualquier descubrimiento o cualquiera substancia que pueda aplicarse con utilidad.



Mr. William Wheelwright.

“Conociendo los consumidores la buena calidad del carbón chileno, hicieron nuevos pedidos; y los vapores americanos que venían de los Estados Unidos, sabiendo que ya podían conseguir buen combustible en Lota, no trepidaron en tocar en este puerto para surtirse allí del carbón que necesitaban en su tránsito a California.

“Nuestros fundidores del norte hicieron también ensayos que, no pudiendo menos que darles buenos resultados, operaron una reacción favorable. Sin embargo, estos ensayos se han hecho con la timidez que nos caracteriza; y, como todavía estaban persuadidos de que el carbón chileno era de inferior calidad que el inglés, lo usaban mezclando sólo una cuarta parte de aquél; más tarde emplearon una tercera parte, después la mitad, y actualmente, cuando

ya se ha probado su bondad, se han cambiado a tal punto las cosas que es costumbre general usar sólo una cuarta parte del carbón inglés, y según se nos ha informado hay algunos establecimientos de fundición que usan por completo el chileno. Esto no es, bajo ningún aspecto inverosímil, puesto que en Lota, donde existen actualmente 14 hornos de fundición en constante ejercicio, se elabora el metal hasta reducirlo a barra, no con el carbón entero, sino con el carboncillo, que antes se perdía”.

En esta campaña en favor del carbón chileno es justo mencionar, al lado de don Matías Cousiño, a Mr. William Wheelwright, quien, como organizador de la Compañía Inglesa de Vapores, según dijimos, y como empresario de varias obras relacionadas con ferrocarriles y vapores en el país, mostró siempre empeño por el aprovechamiento de los recursos naturales de Chile. Fué el principal propulsor de la construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera y tomó parte, junto con el señor Cousiño, en el ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

En materia de defensa del carbón chileno, se recuerda una escena de la vida de Mr. Wheelwright que da a conocer la medida de su entusiasmo en ese sentido. Navegando en uno de los vapores ingleses recién llegados al país, en 1843, se propuso conseguir que usara carbón chileno en ese viaje, pero, horas después de zarpar, el vapor "se paró del todo". Entonces Mr. Wheelwright bajó con el capitán a las carboneras y hornillas, sacó las varillas de éstas, variando su posición en todas las formas posibles. En esta faena pasó toda la noche, trabajando como fogonero, hasta que al amanecer el buque comenzó a avanzar y siguió con buen andar a su destino.

El señor Cousiño, al mismo tiempo que preveía un gran porvenir para el carbón en el campo de las industrias y de la navegación, divisaba la enorme influencia que iba a tener en el progreso del país a medida que se multiplicaran los ferrocarriles, que ya se empezaban a construir en aquel entonces.

Es oportuno recordar, con este motivo, que el primer ferrocarril a vapor que se construyó en Sud América fué el de Copiapó a Caldera, inaugurado en 1852.

El ferrocarril de Arica a Tacna es también de los más antiguos. Se inauguró en 1857.

En el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, iniciado en 1852 y terminado en 1863, don Matías Cousiño tomó parte principal, pues fué el mayor accionista después del Fisco.

Respecto de la intervención de don Matías Cousiño en la construcción de los primeros ferrocarriles del país, se lee lo siguiente en la citada obra de don Roberto Hernández:

"El 16 de Septiembre de 1849 llegaba a Copiapó don Guillermo Wheelwright para organizar la construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera y su primera entrevista fué con don Matías Cousiño y don Agustín Edwards, que eran entusiastas promotores de esta obra. Con su concurso se formó una sociedad con capital de ochocientos mil pesos.

"Los trabajos se iniciaron en Marzo de 1850 y el 25 de Diciembre de 1851 corría el primer tren entre Caldera y Copiapó, cuya distancia es de 81 kilómetros.

"Fué la primera línea férrea inaugurada en Sud-América. Le disputa este honor la línea de Callao a Lima, pero ésta se inició en Junio de 1850, y en Abril de 1851 tenía sólo 14 kilómetros, mientras que en ese mismo mes de Abril de 1851 la de Copiapó tenía en explotación 25 kilómetros.

"La construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera vino a servir eficazmente para la del ferrocarril de Valparaíso a Santiago.

HOMENAJE A WHEELWRIGHT

El 12 de Febrero de 1877 se inauguró en la Plaza de la Aduana de Valparaíso la estatua erigida por subscripción popular en homenaje a Guillermo Wheelwright.

El Intendente don Eulogio Altamirano, que fué uno de los oradores, expresó:

"La Historia ha sido hasta ahora la que el pueblo conocía, amaba y respetaba. Pero ya ha llegado el momento de estudiar y de escribir la historia del comercio, de la industria, de nuestros grandes adelantos materiales, y entonces los héroes de esa historia, Wheelwright el primero, se impone a nuestra admiración.

"La antigua civilización no conocía otra Gloria que la del guerrero; y las coronas de laurel y los vitores del pueblo le estaban reservados. Esta estatua significa que entre nosotros ha concluido la era antigua y comienza la era nueva.

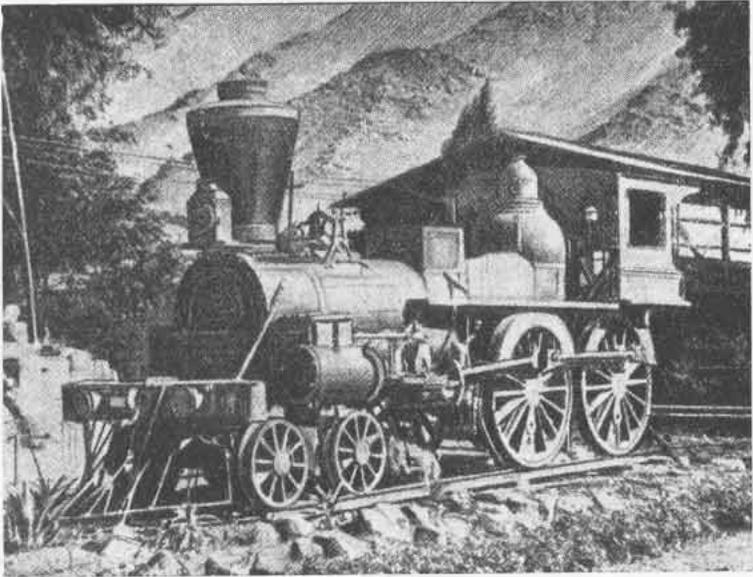
"Comienza a comprenderse, y Valparaíso tiene el honor de haber tomado la iniciativa en esa enseñanza, que, si la Gloria tiene sus héroes, la Civilización tiene también los suyos, y que estos últimos son los verdaderos bienhechores de la humanidad".

Hermosas frases que pueden aplicarse también al principal impulsador de la explotación del carbón en Chile: don Matías Cousiño.

“En efecto, habiendo Wheelwright fracasado en su proyecto de formar una Compañía anglo-chilena en Inglaterra, reuniéronse las comisiones de Valparaíso y de Santiago y acordaron que la obra se hiciera por una Compañía en que el Gobierno tomara un número de acciones bastante considerable para dar un estímulo a los particulares.

“Y así se hizo: el Gobierno entraba con la suma de dos millones de pesos y los señores Matías Cousiño, José Waddington, Francisco Ignacio Ossa, Ramón Subercaseaux y Angel Custodio Gallo, este último en representación de su señora madre, doña Candelaria Goyenechea v. de Gallo, con otros dos millones. Para los tres millones restantes, se emitirían más acciones.

Se comisionó a don Matías Cousiño para la redacción de los estatutos, que fueron presentados diez días después y reducidos a escritura pública el 8 de Julio del mismo año 1852”.



Primera Locomotora que corrió en Sud América.





RASGOS PERSONALES DE DON MATIAS COUSIÑO

Su muerte.

De noticias recogidas de quienes lo trataron de cerca y de los periódicos de aquel tiempo, extractamos los siguientes datos:

Era persona de carácter muy firme, pero de maneras suaves y finas y de costumbres muy sencillas. Trataba con cariño y cortesía a sus empleados y obreros. Cuando les ordenaba algo, parecía que les pedía un favor.

Nunca se le oyó pronunciar palabras hirientes contra las personas que lo contrariaban o ponían dificultades a sus proyectos. Algunas veces, en momentos de gran indignación, solía decir únicamente "es un infeliz", "me da lástima".

Era abierto y generoso. Siempre estaba dispuesto a ayudar a sus amigos y a los pobres, aún en los días en que él mismo tuvo grandes dificultades económicas.

Favoreció a muchas familias.

Había nacido en Santiago en el año 1802, y siendo muy joven contrajo matrimonio con la señorita Loreto Squella. De este matrimonio nació don Luis, que fué el continuador de la obra de don Matías.

En segundas nupcias casó con la señora Luz Gallo v. de Goyenechea, de quien no tuvo descendencia y que era la madre de doña Isidora Goyenechea Gallo.

El 21 de Marzo de 1862 llegaba el señor Cousiño a Valparaíso procedente de Coquimbo.



Estatua erigida a don Matías en Lota Alto.

El viaje a Santiago lo hizo en el ferrocarril que estaba terminándose en ese año. Para ello fué menester que los ingenieros obviaran algunas dificultades, lo que hicieron con placer porque el señor Cousiño había cooperado con sus capitales y su esfuerzo a la ejecución de esa vía. Cuando llegó a Santiago dijo a sus amigos: "He venido por la línea de Valparaíso y doy gracias a Dios porque no moriré sin que vea realizada esta obra a que está unido el porvenir del país".

Sólo un día permaneció don Matías en Santiago, pues se trasladó en seguida a la hacienda de "La Quinta", donde estaba su familia.

Aquí lo sorprendió una violenta enfermedad. Fué solícitamente atendido por su amigo, el sabio médico don Lorenzo Sazie; pero estos cuidados y los desvelos de su familia no consiguieron restablecerlo. Murió el 27 de Marzo.

Numerosos campesinos y el pueblo entero de Buín acompañaron sus restos hasta la estación, de donde se le condujo en un tren especial a Santiago. Se le hicieron honras solemnes en la Recoleta Franciscana. A sus funerales asistieron las autoridades, una comisión del Senado, del cual era miembro, representantes de diferentes corporaciones y una inmensa multitud de personas de todas las clases sociales.

Murió cuando todavía mucho podía esperarse de sus extraordinarias facultades, cuando recién tomaba nuevo auge su fortuna, quebrantada por rudas luchas, y podía dar una respuesta a los que criticaban sus actividades.

Así como otros ponen al servicio de las armas o de la ambición política todas sus energías, él puso al servicio de la industria su inteligencia, su actividad, su fortuna, su laboriosidad, su prudencia y su perseverancia.

Fué un cruzado del trabajo y del progreso de Chile en los momentos en que el país más necesitaba de esta clase de hombres.

En la región en que él organizara en grande escala la industria del carbón, los continuadores de su obra han rendido homenaje a las singulares condiciones de energía, previsión y abnegado entusiasmo por el adelanto de su patria, que caracterizaron al señor Cousiño, erigiéndole una estatua en la Plaza que lleva su nombre en Lota Alto. Es obra del laureado escultor francés Desruelles, quien, poco después, obtuvo Primer Premio en el Salón de París.

En el mismo monumento figura el **minero**, colaborador fiel, inteligente y abnegado del señor Cousiño.

Constituye, por lo tanto, este grupo escultórico una genuina expresión de la fecunda cooperación del Capital y el Trabajo.





Don LUIS COUSIÑO S.