

Departamento de Historia  
Universidad de Santiago de Chile  
Revista de Historia Social  
y de las Mentalidades  
Volumen 16, Nº 1, 2012: 139-169  
Issn: 0717-5248

## **“TAN LEJOS, TAN CERCA...” AUGE Y DECADENCIA EN LA FRONTERA CARBONÍFERA. EL CASO DE CURANILAHUE Y LEBU. 1880 – 1930.\***

**“FAR AWAY, SO CLOSE...” RISE AND FALL IN THE COAL- MINING BORDER.  
THE CASE OF CURANILAHUE AND LEBU. 1880- 1930.**

FELIPE DELGADO VALDIVIA\*\*

### **RESUMEN**

El siguiente trabajo versa sobre el dispar desarrollo que registraron dos importantes campamentos mineros de la zona del Golfo de Arauco durante un período en el cual la industria del carbón experimenta un gran auge gatillado por el crecimiento del mercado interno en nuestro país, el trazado de nuevas rutas de transporte a nivel internacional y, hacia fines de este período, el estallido de la Primera Guerra Mundial. Bajo estas condiciones, mientras Curanilahue nace como un centro minero de primer orden a nivel nacional con un fuerte impacto económico en la zona producto de la construcción de ferrocarril que une a esta ciudad con Concepción, Lebu, uno de los primeros y más tradicionales asentamientos carboníferos del país, se ve fuertemente afectado por el período de recesión económica de la década de 1870, el cual no logra superar en los años posteriores, exhibiendo evidentes

### **ABSTRACT**

The following piece of work deals with the unequal development registered by two important coal- mining camps in the Gulf of Arauco. During this period, coal industry experiences its greatest development, which is triggered by the market growth in our country, the creation of new routes of transport at an international level and the beginning of World War I. Given these circumstances, Curanilahue becomes the most popular mining center of its time, with a great economical power. The railroad construction which joins this city with Concepción and Lebu, one of the first and most traditional coal-mining centers in Chile, is greatly affected by the 1870 recession, which cannot be defeated in the future. This crisis reveals signs of decay

---

\* Recibido: Mayo 2010; Aceptado: Noviembre 2011.

\*\* Profesor de Estado. Estudiante del Doctorado en Historia Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile. Email: felipedelgado27@gmail.com

signos de declinación y decadencia que relegan a este puerto a un lugar muy secundario respecto al resto de los centros mineros esparcidos por la cuenca carbonífera de Arauco.

**Palabras claves.**

Historia regional, Curanilahue, Industria del carbón, Industrialización.

and decline that subjugate this place to a lower position compared to the rest of the coal- mining centers of that time.

**Keys words.**

Economic History, Regional History, Coal industry, Curanilahue History, Lebu History, XIX century modernization.

## I. INTRODUCCIÓN.

Hasta la década de 1860 la provincia de Arauco era una zona de frontera de difícil penetración para el Estado chileno, el cual no podía imponerse sobre la inexpugnable presencia de las reducciones indígenas allí apostadas que dificultaban la efectiva incorporación de este territorio al diseño político - administrativo de la nación y que lo sumieron en un aislamiento y postergación que vino a revertirse en parte sólo con el desarrollo exhibido por los dos centros mineros de la zona como lo fueron Curanilahue y Lebu. Ambos poblados al localizarse en esta región de difícil acceso adquirieron con propiedad las características de sociedades fronterizas insertadas en una situación limítrofe respecto al esquema político-administrativo desplegado por el gobierno chileno y a la presencia predominante de población indígena en la provincia, lo que las hacía debatirse constantemente, a ellas y a la provincia de Arauco en general, entre la integración al territorio chileno o su transformación en bastión irreductible para la resistencia indígena en el período republicano.

Los años que transcurren entre 1880 y 1920 resultan ser particularmente trascendentes para el devenir de la industria del carbón al registrarse en este tiempo una evidente época de auge para esta economía, la que permite poner en marcha la actividad salitrera en el Norte Grande de nuestro país, el avance del ferrocarril por gran parte del territorio nacional y abastecer de combustible al comercio internacional interrumpido por la coyuntura de la Primera Guerra Mundial. Curanilahue y Lebu fueron dos campamentos mineros ubicados en el corazón de la frontera carbonífera que corrieron distinta suerte en el ciclo de reactivación económica experimentado por la industria del carbón<sup>1</sup>.

---

1 El concepto frontera carbonífera es extraído del trabajo de Ortega, Luis, “La frontera carbonífera, 1840 – 1900”, *Revista Mapocho*, N° 31, Santiago, 1992, pp. 131-148.

A pesar de pertenecer al mismo departamento, mientras en 1880 Curanilahue recién aparecía como un activo centro minero, para Lebu ese año marcó la superación de la aguda crisis que asoló la minería del carbón en la zona durante la década de 1870. Ambos hechos expresaron el repunte de este sector minero el cual se mantendrá hasta 1920, con el despegue de Curanilahue en oposición a la declinación de Lebu, y que marcará el fin de este período de auge del carbón en la zona simbólicamente con dos episodios: el primero dice relación con la compra que realizó de la Compañía Carbonífera “Los ríos de Curanilahue” la Compañía de Lota y Coronel el 1 de enero de 1920 que restó de la posibilidad a los centros mineros de Arauco de seguir constituyéndose en epicentros del desarrollo de la minería del carbón en Chile para postergarlos finalmente a un rol tributario del desarrollo económico de las minas de Lota y Coronel, situación que perfectamente se podría evaluar como la génesis del estado de abandono y pauperización que acosa actualmente a la provincia de Arauco.

El otro episodio que revela el fin de un ciclo de crecimiento para la explotación del carbón en la zona fue la *Huelga Grande* de 1920 iniciada en Curanilahue, difundida posteriormente a toda la zona del carbón y desplegada luego a gran parte de los centros industriales del país. Esta huelga manifiesta el malestar y la incertidumbre frente a las condiciones económicas y laborales establecidas por los empresarios del carbón que, sin embargo, se mantuvieron impávidos al pliego de peticiones redactados por los trabajadores de la Compañía Los ríos de Curanilahue, dando inicio a un fuerte período de crisis que repercutirá en una inestabilidad laboral y en la acción cada vez más concertada de organizaciones sindicales y federales de mayor significancia tanto en la región como en el plano nacional que lograron dilatar, sin mayor éxito, el conflicto por lo menos hasta 1927<sup>2</sup>.

## II. LOS RITMOS DEMOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS EN LA PROVINCIA DE ARAUCO.

La provincia de Arauco fue creada bajo el gobierno de Don Manuel Montt en 1852 y abarcaba un territorio que se extendía desde el océano Pacífico hasta la Cordillera de los Andes, y del río Toltén por el sur hasta el río La-

---

2 Para un análisis y revisión exhaustiva de la gran huelga de 1920, véase Venegas, Hernán, “Crisis económica y conflictos sociales y políticos en la zona carbonífera. 1918 – 1931”, En *Contribuciones Científicas y Tecnológicas* N° 116, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 1997, pp. 142 – 147.

raquete por el norte; esta división administrativa-territorial se reduce en 1875 cuando los departamentos de Laja y Nacimiento y la provincia de Biobío son anexadas a nuevas reparticiones territoriales. Así la provincia quedó acotada a los departamentos de Arauco, Lebu, Cañete e Imperial, haciendo que finalmente este último fuera incorporado a la provincia de Cautín en 1887<sup>3</sup>.

Con estas modificaciones la provincia de Arauco quedó reducida a tres departamentos: Arauco, Lebu y Cañete, con límite sur en el río Imperial, delimitación que con pequeñas variaciones se mantiene hasta la actualidad.

La población de la provincia tuvo un importante crecimiento entre 1854 y 1875, al alero del primer *boom* de la minería del carbón registrado en la zona. Sin embargo, respecto a estas cifras existen dudas si efectivamente corresponde a un flujo migratorio procedente de los centros urbanos más activos del sur de nuestro país, como Concepción y Chillán, o si este fenómeno demográfico es encabezado por población natural de la zona vinculada a las etnias aborígenes de la provincia, antes no incluidas en los catastros censales<sup>4</sup>. Es probable que ambos factores interactúen en el crecimiento demográfico y que hacia 1885 den por resultado una población estimada para la provincia de 93.623 habitantes<sup>5</sup>. Este sostenido crecimiento demográfico pudo haberse visto interrumpido hacia 1920 con la emigración de un grueso de la población resentida por la fuerte recesión de la industria carbonífera que motivó a emprender rumbo en dirección al norte salitrero o a las actividades agrícolas del Valle Central.

Si durante el siglo XIX Arauco y Lebu se transformaron en los polos de atracción para los movimientos de población dentro de la provincia, entrado el siglo XX, en virtud de la pujante actividad carbonífera, Curanilahue irrumpe como un importante polo de desarrollo urbano preparado para recibir la llegada de sucesivos flujos migratorios. Esto motiva el insistente clamor de los vecinos de Curanilahue por otorgarle mayor autonomía a este asentamiento minero que, amén a su vertiginoso crecimiento demográfico, reclamaba por que se le inyectaran de modo más directo recursos públicos que dejaran de ser distribuidos y administrados exclusivamente por la gobernación de Lebu, apelando a su virtuoso ciclo económico que paralelamente se oponía al estancamiento general que se registraba en la economía local de Lebu. Las

---

3 En Rosenblitt, Jaime y Nazer, Ricardo, *Entre el mar y Nahuelbuta. Historia del asentamiento humano en Arauco*, disponible desde Internet: [http://www.archivochile.com/Historia\\_de\\_Chile/otros\\_artic/HCHotrosart0010.pdf](http://www.archivochile.com/Historia_de_Chile/otros_artic/HCHotrosart0010.pdf), p.8.

4 Rosenblitt y Nacer, *ob.cit.*

5 Estimaciones del censo de 1885 registradas en la *Memoria del Ministro del Interior*; Tomo II, 1887, p. 241.

aspiraciones autonomistas de los vecinos de Curanilahue se verán premiadas recién en 1913 cuando por Decreto Supremo la ciudad sea declarada comuna.

Los orígenes de Curanilahue los encontramos en la instalación de un campamento minero que alberga tanto a todas aquellas dependencias vinculadas a estas faenas como a las rústicas viviendas de sus operarios, construidas por ellos mismos. Por tanto, el origen de Curanilahue no corresponde a un hecho fundacional planificado como sí ocurrió en el caso de ciudades vecinas como Concepción, Cañete y el propio Lebu<sup>6</sup>.

Hasta principios del siglo XX Lebu se consideraba como el asentamiento humano más importante de lo que en esa época se conocía como la zona de la “Baja Frontera” y su fundación, realizada por Cornelio Saavedra en 1862, resultó ser un hito en el avance y ocupación de la Araucanía. Registros de la instalación en las riberas del río *Leufu* (Lebu) de los primeros asentamientos humanos datan desde principios de la segunda mitad del siglo XIX motivados por la presencia de carbón piedra en el lugar.

Los movimientos de población en el Departamento de Lebu estaban íntimamente ligados con los ciclos de expansión y contracción de la minería del carbón. El período en el cual se inscribe nuestro estudio se define como un período de auge para el sector de la minería del carbón que ve cómo la Guerra del Pacífico abre un nuevo ciclo de repunte económico para esta industria y que redundó en sucesivos flujos de migración dentro de la región aludida. Tal es así, que si en 1885 la población sólo en el Departamento de Arauco sumaba 27.077 habitantes, hacia principios de la década de 1890, la población de ese departamento se calculaba en alrededor de los 32.000 habitantes a consecuencia de la inmigración minera a los establecimientos carboníferos de Colico, Huenapidén y otros ubicados en la zona<sup>7</sup>.

A diferencia de Lebu, podríamos considerar que Curanilahue no se vio implicada en la fuerte recesión que afectó a la industria del carbón entre 1876 y 1879 producto de que la explotación carbonífera en aquel asentamiento se inaugura formalmente a partir de la década de 1880, gracias a la concertación y sistematización de las faenas extractivas. Esto atrajo un fuerte contingente de fuerza de trabajo, gran parte de ella perteneciente al campesinado de la zona<sup>8</sup>, que, sumado a sus grupos familiares, produjo un crecimiento demográfico

---

6 Respecto a los orígenes de Curanilahue véase Etchepare, Jaime, García, Víctor y Valdés, Mario, *Historia de Curanilahue. La búsqueda de un destino*, I. Municipalidad de Curanilahue – Universidad de Concepción, San Pedro, Concepción, 1986, pp. 14 a 17.

7 En *Memoria del Ministro del Interior*, Vol., 111, Tomo III, 1892, p. 908.

8 Mella, Omar, *Breve Historia de Curanilahue*, Universidad de Concepción – Universidad del Bio-Bío y Municipalidad de Curanilahue, Chile, 1999, pp. 36 – 38.

que casi duplicó la población de Curanilahue y sus alrededores en el curso de una década (entre 1875 y 1885).

**Tabla Número 1.**  
**Crecimiento demográfico en Curanilahue.**

CENSO	NÚMERO DE HABITANTES
1875	4.300
1885	7.530
1895	10.848
1907	14.430
1920	16.732
1930	8.527

Fuente: Censo de población de 1930.

Podemos observar en la tabla número 1 que el crecimiento de la población de Curanilahue es sostenido hasta 1920. Las dificultades económicas, consecuencia del término de la Gran Guerra, sumadas a una disminución de los mercados potenciales del carbón, conducen al cierre de importantes yacimientos carboníferos de la zona, luego del desenlace de esta conflagración. Estas circunstancias provocan el éxodo de los trabajadores y de sus grupos familiares hacia otras zonas en busca de mejores oportunidades de trabajo.

Los efectos de la Gran Depresión se hacen presentes a partir de 1926, fecha en la que se cierran nuevos yacimientos carboníferos. Esto nos explica la gran caída registrada por la población curanilahuina en 1930, año que se alcanza un nivel casi del 50% inferior a la población existente en 1920. La reapertura de los referidos minerales en 1936 marca la afluencia de nuevos grupos de trabajadores y sus familias, que se expresa en un incremento en la población de este asentamiento minero, hecho que marcará una constante en tiempos recientes producto de las condiciones ofrecidas por la industria forestal<sup>9</sup>.

Sorprendentemente, el comportamiento demográfico de la ciudad respecto a la concentración urbana y rural muestra una clara tendencia de la población a situarse en las zonas de dispersión rural. A partir de los datos proporcionados se advierte una constante en la población curanilahuina hasta la década de 1910 en donde históricamente, desde el decenio 1870, la población

rural (54,8%) superaba en un 9,7 % a su población urbana (45,1%), situación que se explica por la instalación de las actividades económicas mineras y agrícolas en las zonas eminentemente rurales. Asimismo, entre 1907 y 1930 la presencia femenina en el ámbito urbano supera el 50%, lo que se explica por la alta concentración de fuerza de trabajo masculina en el área rural, zona en donde se desarrolla mayoritariamente las actividades económicas y laborales que caracterizan a Curanilahue.

Entre 1876 y 1891 se establece una de las crisis más profundas de la industria del carbón en Lebu. Esta crisis estuvo asociada a los siguientes fenómenos: el aislamiento geográfico de la ciudad, el fracaso de las innovaciones técnicas iniciadas en 1872, la crisis económica que afecta al país a partir de 1875 y que reduce el mercado interno para la venta del carbón, la nula carga arancelaria que se le impone al carbón extranjero, lo que sumado a la falta de inversión en la industria carbonífera local llevan a la paralización casi total de ésta, generando índices extremadamente altos de cesantía. Producto de todo esto gran parte de los habitantes de Lebu comienzan a emigrar hacia el resto de los centros carboníferos localizados en las proximidades del Golfo de Arauco, e incluso a ofertarse de modo intermitente en las actividades del agro desempeñadas en los predios circundantes a Lebu<sup>10</sup>.

**Tabla Número 2.**  
**Crecimiento demográfico en Lebu.**

CENSO	NÚMERO DE HABITANTES
1875	14.520
1885	17.217
1895	16.038
1907	17.010
1920	15.428
1930	14.751

Fuente: Censo de población de 1930.

La evolución demográfica de Lebu refleja la importancia de esta ciudad como centro minero desde los albores de la explotación del carbón en Chile a mediados del siglo XIX. De acuerdo al censo de 1930 la población de Lebu

10 Pizarro, Alejandro, *Lebu. Del leufumapu a su centenario. 1560 – 1962*, Editorial Ñielol, Santiago, 1991, p. 187.

entre 1880 y 1930 no sufre variaciones tan apreciables en el número de sus habitantes. Sólo en la década de 1875 – 1885 experimenta su más notable crecimiento con un poco más del 18, 5%, lo que al parecer no se ve afectado por la situación de crisis que se apodera de la industria del carbón que normalmente hubiera significado una estampida de población minera desde Lebu.

Al contrario de los datos expuestos en la tabla número dos, parte de la literatura consultada sostiene que los años inmediatamente posteriores a la declinación del auge carbonífero son los de un abrupto descenso en la población lebulense, cuestión que derivó en que parte de ésta, abocada a la actividad del carbón, estuviera constituida por una masa flotante de trabajadores que en tiempos de cosecha se ofrecían como fuerza de trabajo campesina en los predios aledaños a la ciudad<sup>11</sup>. Esto presumiblemente pudo haber derivado en un movimiento migratorio reversible desde y hacia la ciudad de Lebu que manifestaba el constante ir y venir de sus habitantes entre los yacimientos mineros apostados en la ribera del río Lebu y las faenas del agro que se desarrollaban en el ámbito rural circundante a la ciudad. Esto explicaría de alguna manera la poca variación que exhibe la población de Lebu hasta la primera década del siglo XX, pues se mantuvo estable en la medida que sus habitantes no abandonaban del todo su residencia en la ciudad, sólo en las épocas de cosecha.

Quizás el cambio más evidente que asomó en el comportamiento demográfico de Lebu marcando una tendencia a la baja en la población de este asentamiento lo establece la década de 1920 en donde se registra por primera vez una leve baja de la población, fenómeno probablemente aparejado a un nuevo contexto de crisis post Primera Guerra Mundial, en donde especialistas han identificado un período de inestabilidad e incertidumbre económica para Chile<sup>12</sup>, y en el cual la industria del carbón en Chile nuevamente se resiente. Finalmente las cifras nos muestran que a pesar de todas las vicisitudes aparecidas, Lebu siguió siendo el principal polo de atracción para los movimientos de población al interior de la provincia de Arauco.

---

11 Cfr. con Ortega, Luis, “El mundo del carbón en el siglo XIX”, En Marcela Orellana (et.al), *Mundo Minero. Chile, siglos XIX y XX*, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 1991, p. 102. Incluso la información demográfica avala la migración rural observada en Lebu. El censo de 1930 estima que en el radio urbano la población es de 3.393 habitantes, la que contrasta notablemente con la población rural la cual es de 11.358. Se debe precisar si que esta población rural se repartía tanto en faenas mineras como agrícolas.

12 Ortega, Luis y Venegas, Hernán, *Expansión productiva y desarrollo tecnológico, Chile: 1850-1932*, Editorial Universidad de Santiago, Santiago, 2005. p. 113.



### III. CURANILAHUE Y LEBU EN EL CORAZÓN DE LA INDUSTRIA CARBONÍFERA.

El auge del carbón en el Golfo de Arauco comenzó hacia la década de 1840 estimulado por la industria de fundiciones de cobre, el desarrollo de los ferrocarriles y la navegación a vapor, y la implementación del alumbrado a gas. En este caso el especial sistema de posesión minera que aseguraba, a diferencia de otros casos, la concesión plena de los yacimientos subterráneos marcó el desarrollo de esta actividad, el cual fue muy distinto al de la minería del cobre, con la concentración de la explotación en unas pocas empresas verticalmente integradas y una permanente modernización de las faenas productivas. Existe pleno acuerdo en sostener que dentro del sector minero e industrial de nuestro país la explotación del carbón resulto ser la actividad mejor emprendida de acuerdo a la lógica capitalista<sup>13</sup>.

También surge la necesidad de extraer carbón en esta época, gracias al tráfico marítimo internacional existente por el Cabo de Hornos que obligaba a las embarcaciones a abastecerse de este combustible en toda la zona próxima al Golfo de Arauco. La primera evidencia de la alta demanda que tendría el carbón sería la presencia en nuestras costas de los vapores de la *Pacific Steam Navigation Company*, que iniciarían lo que en algún momento no se dudó en catalogar como la “fiebre del carbono”<sup>14</sup>.

Sin lugar a dudas, el centro del auge del carbón en Chile se situó en Lota y Coronel, dos ciudades muy bien dispuestas sobre la cuenca carbonífera desplegada sobre el Golfo de Arauco, de las cuales se ha llegado a sostener -sobre todo para el caso de Lota- que habrían sido las primeras ciudades propiamente industriales de Chile y hervidero social para la instalación de un incipiente proletariado<sup>15</sup>. Ambos centros mineros mantenían una fuerte interacción con otros asentamientos del mismo tipo como Puchoco, Carampangue y el mismo Curanilahue, que pasaron a formar parte del *hinterland* económico que la franja carbonífera de Coronel y Lota urdió sobre el Golfo de Arauco. En este sentido, es preciso hacer notar que la construcción del ferrocarril Concepción – Curanilahue fue proyectado, en un primer momento, para satisfacer las demandas de estos boyantes centros industriales que por medio del transporte de sus distintos productos y el traslado de pasajeros desde y hacia Lota

---

13 Véase Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850 – 1880*, LOM Ediciones – DIBAM, Santiago, 2005, pp. 203 – 231.

14 Pizarro, Alejandro, *ob.cit.*, p. 64.

15 Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo, ob.cit.*, p. 230.

o Coronel, hacían de este ferrocarril uno de los más activos a nivel nacional, sólo comparable al de la red central o a los ferrocarriles del norte minero, impulsando un efecto dinamizador en la zona que impactó notablemente en Curanilahue, que mediante el incesante tráfico ferroviario logró acelerar su proceso de urbanización y modernización económica sacando a la ciudad de la letanía en que se encontraba como frontera minera<sup>16</sup>.

Junto con lo anterior, el despliegue desde la zona de Lota y Coronel hacia el resto de la cuenca carbonífera de esta suerte de *hinterland* económico quedó reflejado palmariamente en diciembre de 1919 cuando la “Compañía de Lota y Coronel” adquiere todos los intereses de la “Compañía Carbonífera Los ríos de Curanilahue”, garantizando la fusión entre ambas empresas alentada por su proximidad geográfica, por la utilización de un ferrocarril de propiedad de la segunda y por el abaratamiento en costos de producción en virtud de la concentración de las funciones administrativas y del propio uso del ferrocarril por ambas empresas. Finalmente el 1º de enero de 1920 la “Compañía de Lota y Coronel” asume la administración de las actividades mineras en Curanilahue. Al año siguiente todo el capital y los factores productivos adquiridos por ésta se traspasan a manos de la “Compañía minera e industrial de Chile”, quien en 1933 pasa a constituirse en la “Compañía carbonífera e industrial de Lota”<sup>17</sup>.

Pese a las excepcionales condiciones que se presentaron para la minería del carbón en la zona y al carácter capitalista de su industria, durante el siglo XIX la producción carbonífera en nuestro país no logró cubrir satisfactoriamente la demanda interna, esto atribuido a la baja calidad del mineral. Por este motivo aquellos sectores de la economía nacional demandantes de carbón –como la industria salitrera y de gas, la minería del cobre y el ferrocarril– resolvieron por una combinación de carbón nacional e importado desde Inglaterra y Australia para cubrir las exigencias de su producción. Al comenzar el siglo XX, el consumo anual de carbón en el país era de 1.574.099 toneladas, siendo un 48% nacional y un 52% importado<sup>18</sup>.

---

16 Para dimensionar la envergadura e impacto del ferrocarril Concepción – Curanilahue sobre la zona del Golfo de Arauco sólo se puede mencionar que el número de pasajeros movilizados por este ferrocarril en 1919 fue de 414.756 personas, superando en ese mismo año a ferrocarriles de la misma región como el que corría de Concepción a Talcahuano, a los ferrocarriles transandinos y a los ferrocarriles de la minería del Norte Chico. Véase *Anuario Estadístico de la República de Chile*, Vol. XII, 1920, pp. 138 – 139.

17 Etchepare, Jaime; García, Víctor y Valdés, Mario, *ob.cit.*, p. 50.

18 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol, VIII Minería y Metalurgia, 1910.

Para 1911, en tanto, la producción nacional de carbón como las importaciones de este mineral se han elevado sobre los dos millones de toneladas (1.188.063 toneladas de producción interna y 1.493.073 importadas)<sup>19</sup>. El carbón nacional se extraía en 19 minas ubicadas entre el Golfo de Arauco y el Estrecho de Magallanes, cuya propiedad se repartía en 14 empresas.

Durante la Primera Guerra Mundial la industria carbonífera nacional se vio estimulada positivamente por la abrupta disminución de los envíos de carbón extranjero debido a un alza en sus precios. Esto provocó elevar la producción nacional en un 40% llegando al millón y medio de toneladas anuales. Este cuadro de prosperidad duró hasta el fin de la Gran Guerra, después de ésta la actividad carbonífera en Chile se vio envuelta en un ciclo de declinación, el cual sólo se superó a mediados de la década de 1930, una vez terminados los efectos de la depresión económica de 1929.

Este ciclo de prosperidad económica basado en la explotación del carbón asociado principalmente al Golfo de Arauco, tuvo en los asentamientos de Curanilahue y Lebu particularmente, importantes frentes pioneros<sup>20</sup>. Desde mediados del siglo XIX se tenía conocimiento de importantes reservas minerales en las proximidades del Golfo de Arauco lo que concitó el interés de renombrados empresarios nacionales y extranjeros como Luis Cousiño, José Tomás Urmeneta, Agustín Edwards Ross y el ciudadano inglés Juan Mac Kay, quienes personalmente o enviando delegaciones se dedicaron a explorar la zona y eventualmente adquirir vetas mineras. Este avance pionero sobre territorio araucano coincide favorablemente con los recursos empleados para la incorporación efectiva de las zonas ubicados al sur del río Biobío al proceso de expansión económica dirigida por el Estado chileno y a la violenta acción con que éste repasa el territorio y reduce a las etnias aborígenes a fin de integrar estas tierras a la organización productiva nacional.

Entre las décadas de 1860 y 1880 se establece como el período inaugural para la explotación del carbón a escala industrial en nuestro país, aparejado con la creación de toda una infraestructura minera expresada en centros urbanos, ferrocarriles, caminos y puertos, todo lo cual le dio un inusual impulso modernizador a toda la zona comprendida entre el río Biobío, el Golfo de Arauco y la baja frontera.

En la provincia de Arauco, los inicios de la industria carbonífera se remontan hacia 1851 cuando Juan Mac Kay, asociado con los empresarios

---

19 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII Minería y Metalurgia, 1911.

20 Para ver la definición de “frente pionero” véase Ortega, Luis, *La frontera carbonífera*, *ob.cit.*, p. 131.

fundidores don José Tomás Urmeneta y don Maximiano Errázurriz, inician las faenas extractivas en Lebu y sus alrededores<sup>21</sup>. Por otro lado, Luis Ortega sostiene que en 1856 se dieron los primeros pasos para trabajar las minas en la boca del río Lebu, donde el carbón es bueno y abundante<sup>22</sup>. Casi una década después, las faenas carboníferas adquieren un evidente repunte con la demanda suscitada por la actividad de fundición vinculada a la minería del cobre. Es así como Lebu se transforma en el principal mineral que provee de carbón a la industria de fundición en Guayacán de propiedad de José Tomás Urmeneta, por lo cual la ciudad se vio beneficiada de las importantes inversiones que hizo este destacado empresario nacional.

Tan destacado en los círculos empresariales como José Tomás Urmeneta fue el hacendado santiaguino Maximiano Errázurriz, mencionado en una curiosa lista divulgada en 1882 por Benjamín Vicuña Mackenna, que lo sitúa como la duodécima fortuna más grande del país<sup>23</sup>. Este empresario en 1878 crea la “Sociedad Chilena de Fundiciones”, la primera empresa minera de la provincia, la cual, junto con hacerse cargo de las minas que antiguamente pertenecieron al empresario Juan Mac Kay, invirtió en importantes obras de infraestructura para la ciudad de Lebu (caminos, campamentos, servicios básicos, puertos, etcétera)<sup>24</sup>. Como vemos, desde muy temprano Lebu se posiciona como la ciudad cabecera de la provincia de Arauco producto de su crecimiento como núcleo urbano al alero de la minería del carbón.

En cuanto a Curanilahue, la primera aproximación que tiene este caserío hacia la actividad minera se registra a mediados del siglo XIX con la explotación aurífera en los lavaderos de los ríos de la zona. Este fue el prelude para que luego, en 1885, se inaugurara la explotación industrial de las minas de carbón en la zona con la instalación de la empresa minera Sociedad Arauco Limitada, la cual inició los trabajos sobre las formaciones carboníferas de Peumo, Colico, Descabezado y Plegarias. Por otro lado, en el fundo “Los Ríos de Curanilahue” comienza la actividad pionera del empresario español Ramón Rabal, quien abre socavones e inicia en 1890 las faenas mineras en aquel fundo ocupando 7.530 trabajadores<sup>25</sup>.

En 1905 se formaliza la existencia de la “Compañía Carbonífera Los ríos de Curanilahue”, la cual explotará los yacimientos carboníferos ubicados

---

21 Pizarro, Alejandro, *ob.cit.*, pp. 68 - 69.

22 Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo*, *ob.cit.*, p. 209.

23 Villalobos, Sergio, *Origen y ascenso de la burguesía chilena*, Editorial Universitaria, Santiago, 1998, p. 54.

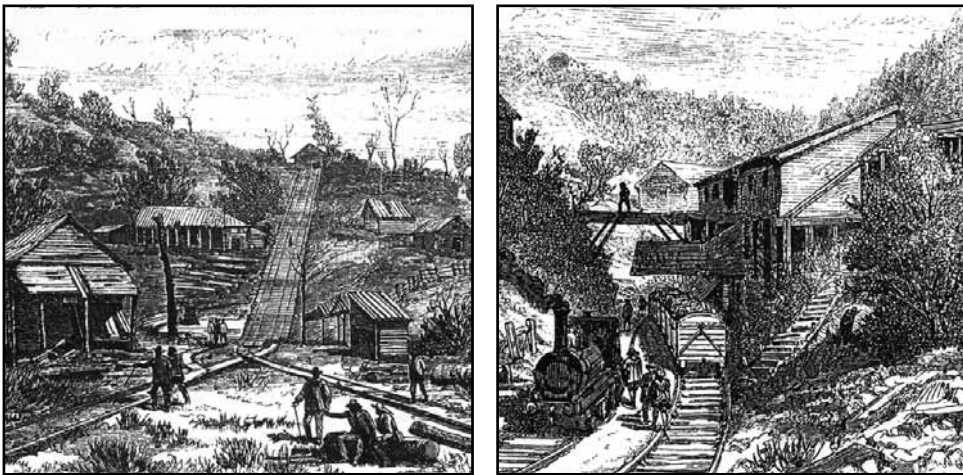
24 Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo*, *ob.cit.*, pp. 190 – 192.

25 Mella, Omar, *ob.cit.*, p. 38.

en la provincia de Arauco (incluido el Departamento de Lebu) que serán comprados a Ramón Rabal, el cual se mantendrá como accionista de la Compañía como parte del pago<sup>26</sup>.

Los inicios del siglo XX marcan la consolidación de Curanilahue como el centro minero más dinámico de la provincia de Arauco, relegando a Lebu a un segundo plano frente a un rendimiento productivo que se mostró incapaz de competir con la pujante minería curanilahuina.

### Ilustración I. Minas de Carbón en Arauco.



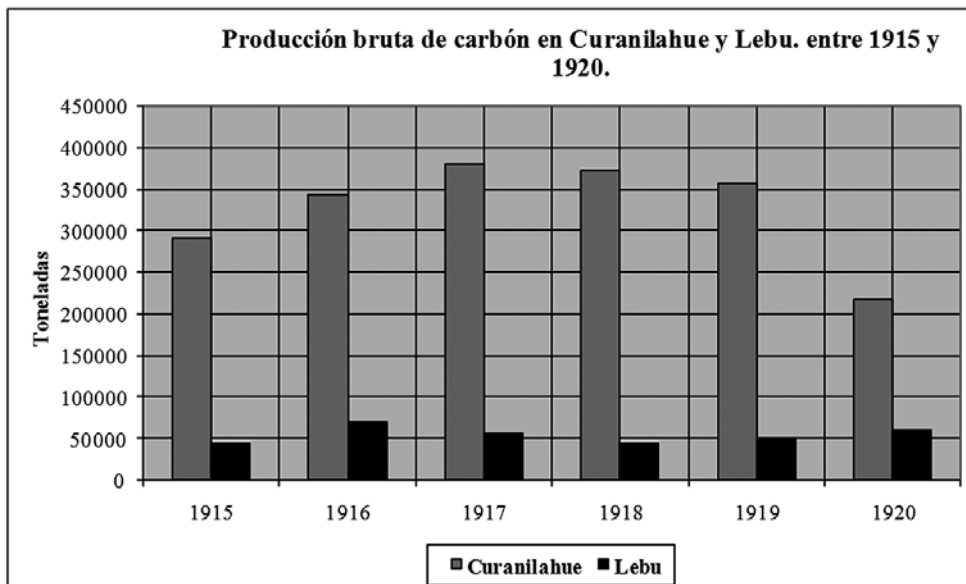
Fuente: María Piedad Alliende, Historia del ferrocarril en Chile, Pehuén Editores, Santiago, 1993, p. 62.

De acuerdo a la documentación disponible, hacia fines del siglo XIX la actividad carbonífera en Lebu todavía se empinaba claramente por sobre la de Curanilahue tanto en su producción anual como en la fuerza de trabajo empleada. El contraste entre la actividad productiva practicada por la empresa Errázuriz y Compañía y por la Compañía Arauco Limitada, era notablemente dispar. Mientras la primera, dedicada casi con exclusividad a la extracción de carbón en la zona de Lebu, tuvo para 1893 una producción de 639.755 toneladas, para el mismo año la segunda empresa minera, que fue la primera en extraer carbón de Curanilahue, sólo bordeó las 21.286 toneladas.<sup>27</sup>, situación que cambia radicalmente hacia el siglo XX y así lo señalan las cifras:

26 Etchepare, Jaime, García, Víctor y Valdés, Mario, *ob.cit.*, p. 49.

27 Véase *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo III, 1893, p. 651. En la misma fuente se registra la información que manejaban las autoridades de la época en relación a la fuerza

**Gráfico Número 1.**



**Fuente:** Anuario Estadístico de la República de Chile, Vol. VIII, Minería y metalurgia, años 1915-1920.

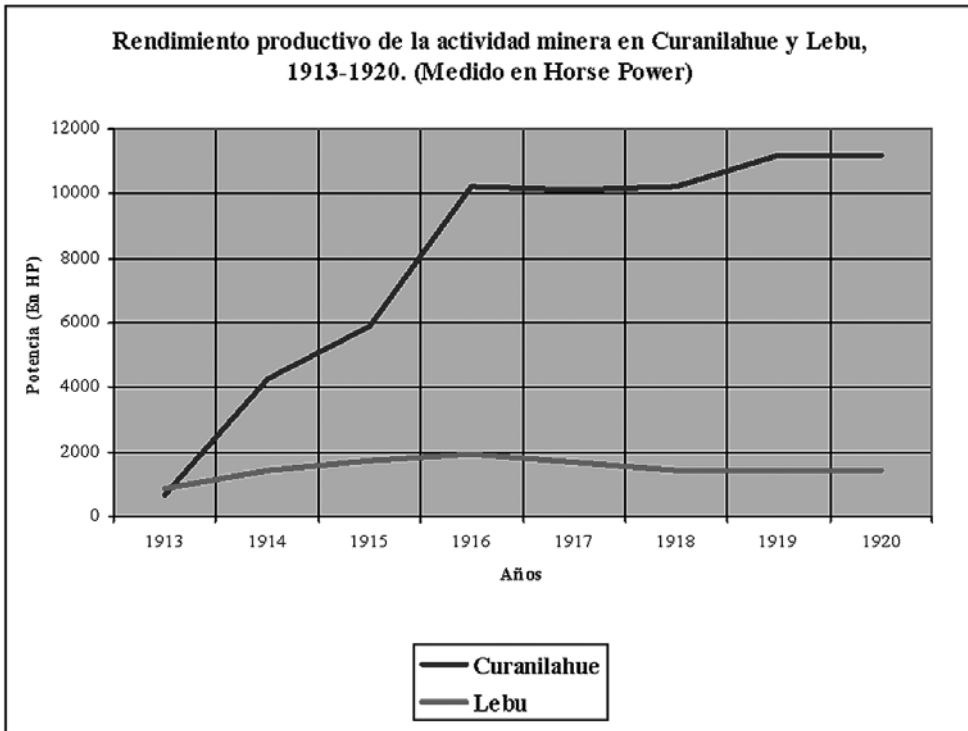
La producción de carbón en las minas de Victoria y Amalia, que eran los principales yacimientos ubicados en Lebu, sólo alcanzó en el lustro 1915-1920 un 16 % en relación a la producción total de las minas Chiflón y Nivel, Curanilahue y Plegarias encontradas en la zona de Curanilahue y que aportaban un 24 % de la producción nacional como muestra el gráfico anterior y sólo superadas por la industria del carbón desarrollada en Lota y Coronel. Esto no es más que la confirmación de un proceso productivo altamente tecnificado e inspirado bajo las directrices de una lógica industrial que conducen a Curanilahue entre los años 1913-1920 a un fuerte proceso de capitalización con una alta inversión en material para la producción como calderas para triturar y moler el carbón extraído, bombas extractoras de agua para evitar las inminentes inundaciones en las minas, máquinas perforadoras y de extracción,

---

de trabajo minera en la provincia de Arauco, mientras la empresa Errázurriz y Compañía utilizaba 765 personas diariamente para las faenas de extracción en Lebu, la empresa minera Compañía Arauco Limitada, instalada en Curanilahue, sólo ocupaba 250 personas como mano de obra.

entre otros<sup>28</sup>, que contribuyen de manera directa al crecimiento productivo e industrial de este asentamiento minero.

**Gráfico Número 2.**



**Fuente:** Anuario Estadístico de la República de Chile, Minería y metalurgia, Años 1913-1920.

En el caso de este último gráfico, la evidencia empírica muestra la significativa importancia que adquiere Curanilahue dentro de la industria carbonífera nacional -casi a la par con las emblemáticas minas de Lota y Coronel- con una infraestructura y equipamiento productivo altamente desarrollado. La fuerte inversión en material para la producción condujo a un excepcional incremento del rendimiento industrial de la minería curanilahuina hacia la dé-

28 Entre los años 1913 y 1920 la industria carbonífera de Curanilahue incorporó a sus faenas 135 calderas, 323 bombas a máquina, 133 máquinas de extracción y 15 perforadoras a aire comprimido, innovaciones productivas que no sólo superan ampliamente a la minería de Lebu y otras, sino que además compiten productiva y tecnológicamente con los principales centros mineros carboníferos del país como lo son Lota y Coronel. En *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII, Minería y metalurgia. Años 1913-1920.

cada de 1910, superando ampliamente entre los años 1914-1920 la potencia y el vigor productivo que registraba la industria carbonífera asentada tanto en Lebu como en Lota y Coronel. Las cifras confirman esto, al constatar que la industria minera en Curanilahue tuvo –en esos años- un aumento promedio en su potencia productiva del orden de los 8.012 HP, muy superior a lo registrado en la minería de Lota (4.350 HP) y Coronel (3.987 HP), y qué decir de las minas de carbón de Lebu, que para este período sólo alcanzaron a reportar una potencia productiva promedio de alrededor de los 1.480 HP<sup>29</sup>.

La introducción de la energía eléctrica al servicio de la explotación minera en Curanilahue es otro de los hechos que marcan la fuerte inversión en tecnología que el empresariado minero de la zona inyectó a este sector. Baste mencionar que hacia 1914 las minas de Chiflón y Nivel en Curanilahue contaban con dos motores eléctricos respectivamente<sup>30</sup>, que eran utilizados para mecanizar y optimizar las labores mineras al transformar la energía eléctrica en mecánica. Al año siguiente se incorporaron cincuenta y dos de estos mismos motores<sup>31</sup>, y en 1916 ya esta contaba con cincuenta y siete motores eléctricos<sup>32</sup>. Finalmente hacia fines de la segunda década del siglo XX la mina de Chiflón y Nivel ya había adquirido sesenta y cinco unidades de este tipo de maquinaria<sup>33</sup>.

En la incorporación de nuevas fuentes de energía como la eléctrica, la minería del carbón de Lebu tampoco se quedó atrás. Incluso antes que las minas de Curanilahue, Lebu ya contaba –hacia 1913- con cuatro motores y dos perforadoras eléctricas ubicadas en la mina Amalia<sup>34</sup>, y a medida que avanzaba

---

29 *Id.* En el caso del resto de los centros carboníferos del país, ubicados en diferentes zonas del territorio como Penco, Tomé, Valdivia y Punta Arenas, éstos exhibieron un desarrollo y un rendimiento productivo muy inferior a los localizados en las proximidades del Golfo de Arauco. Por ejemplo las minas Lirquén y El Rosal localizadas en Penco entre los años 1913 y 1920 aplicaron en sus faenas una potencia productiva promedio de 917 HP y el yacimiento carbonífero de Loreto, en Punta Arenas, sólo alcanzó a promediar en esos años una potencia de 98 HP. En *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VII, Minería y Metalurgia. Años 1913-1920.

30 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VII, Minería y Metalurgia. Año 1914, pp. 63-64.

31 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII, Minería y Metalurgia. Año 1915, pp. 36-37.

32 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII, Minería y Metalurgia. Año 1916, p. 42.

33 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII, Minería y Metalurgia. Año 1920, pp. 26-27.

34 *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VII, Minería y Metalurgia. Año 1913, pp. 77-78.



ese decenio la minería lebulense siempre contó con cierta innovación técnica asociada al uso y aplicación de material para la producción como los motores eléctricos<sup>35</sup>.

Otro de los factores que ayudan a explicar el auge del carbón en Curanilahue a principio del siglo XX en detrimento de la minería en Lebu es el impacto económico que significó la construcción del ferrocarril Concepción-Curanilahue para este poblado minero. Probablemente los intereses que movían la construcción de este tendido ferroviario tenían que ver con la incorporación efectiva de toda la cuenca carbonífera del Golfo de Arauco al sistema económico nacional y al transporte más rápido y expedito del carbón desde sus centros de producción hacia los distintos puntos de embarque. A partir de los documentos oficiales, se deduce que el elemento decisivo en el estancamiento y retroceso de la economía minera en Lebu fue la construcción del ramal Concepción-Curanilahue, pues marginó a este puerto de las posibilidades que sí tuvo Curanilahue para, en primer lugar, establecer una conexión directa con el principal núcleo urbano e industrial del sur de Chile como era en esa época Concepción y uno de los principales puntos de embarque que era Talcahuano y, en segundo lugar, de verse favorecido por el *hinterland* económico articulado desde los centros mineros más dinámicos de la región como Lota y Coronel, del cual el ramal operó como una correa de transmisión que irradiaba los beneficios propios del *boom* del carbón a las zonas colindantes. Por esto las autoridades locales afirmaban que el retraso de la industria del carbón en el departamento de Lebu estaba vinculado al poco desarrollo en materia de infraestructura de transporte y vías de comunicación. Según el intendente de la zona, salvo el ferrocarril Concepción-Curanilahue, el resto de los centros mineros se encuentra sin una vía de transporte o punto de salida de su producción carbonífera, cosa que hace elevar innecesariamente la carestía de este mineral<sup>36</sup>.

Durante el lustro 1915-1920, años álgidamente sacudidos por la Primera Guerra Mundial, la producción carbonífera de Curanilahue y Lebu en relación al total nacional bordeaba el 28%, superada sólo por dos puntos porcentuales por la minería en Lota que llegaba para la misma época al 30 % y la de Coronel que registraba el 38% de la producción nacional, como lo muestra el gráfico siguiente, demostrando que Curanilahue y Lebu, junto a Lota y Co-

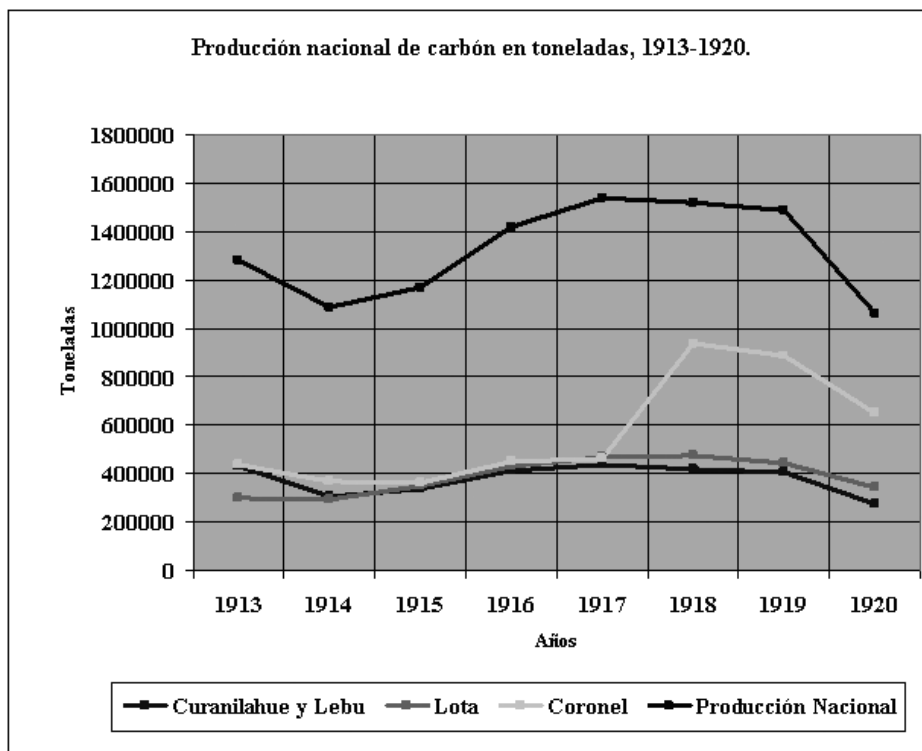
---

35 En 1918 las minas Victoria y Amalia en Lebu contaron con su más alta dotación de motores eléctricos para la época con 6 y 8 motores respectivamente para cada yacimiento, lo que explica que, a lo menos en este rubro, la minería del carbón en Lebu no estuvo rezagada en lo referido a la incorporación de la energía eléctrica a labores mineras. En *Anuario Estadístico de la República de Chile*. Vol. VIII, Minería y Metalurgia. Año 1918, pp. 42-43.

36 En *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo I, 1908, pp. 810-811.

ronel a comienzos del siglo XX representaban el corazón de la industria del carbón en Chile.

**Gráfico Número 3.**



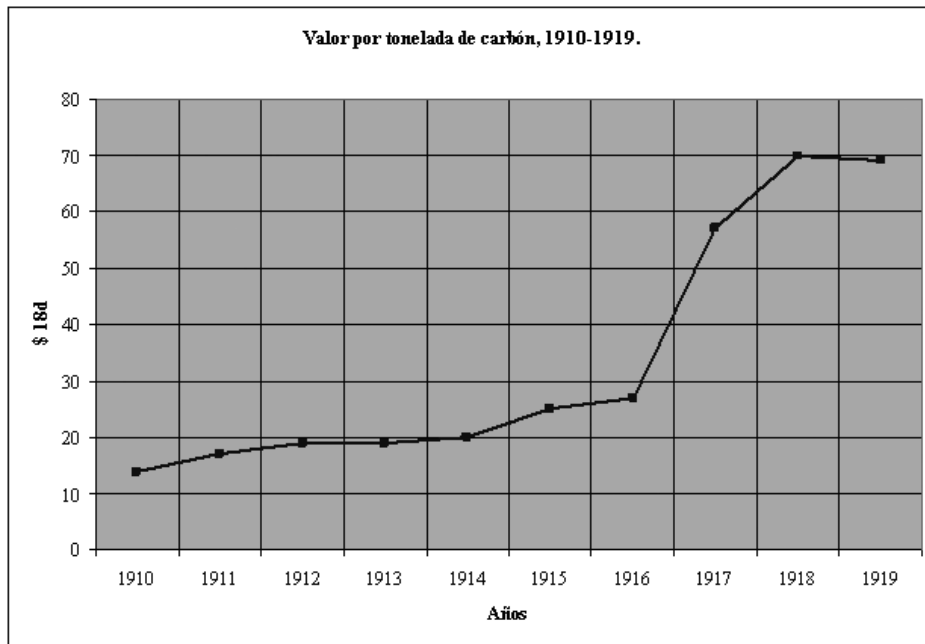
Fuente: Anuario Estadístico de la República de Chile, Minería y metalurgia, años 1913-1920.

El gráfico muestra claramente que con la emergencia de la Primera Guerra Mundial, la demanda de carbón aumentó considerablemente en el mercado nacional, situación que propició un nuevo ciclo de expansión económica en la zona: de hecho la producción nacional de carbón aumentó de 1.086.946 toneladas en 1914 a 1.516.524 toneladas en 1918, que, sin embargo, con el fin de la Gran Guerra sufrirá una violenta caída en sólo dos años, registrándose una producción para el año de 1920 de 1.063.185 toneladas, la producción más baja desde 1909<sup>37</sup>.

En tanto los precios por tonelada de carbón aumentaron de \$20 en 1914 a \$70 en 1918, situación que repercutió en que el precio del carbón se quintuplicara en el curso de los años que duró la Primera Guerra Mundial, pues si durante el año en que ésta se desata el valor total de la producción de carbón se estimó en \$ 21.738.920, hacia el final de la guerra (1918) el precio llegó hasta los \$ 106.156.680<sup>38</sup>.

Cabe precisar que el fenómeno de auge y bonanza para la minería del carbón entre 1914 y 1918 no se verifica en una producción tan espectacular como se tiende a pensar. Los volúmenes de producción, si bien es cierto, registraron un aumento relativo, este ya se venía experimentando desde 1910 – superando el millón de toneladas la producción-. El hecho fundamental estriba en que en pocos años el precio de la tonelada de carbón se dispara, y este valor que, hasta 1913 no superaba los \$ 19, en 1918, se encumbrara por los \$70, como lo expresa el siguiente gráfico:

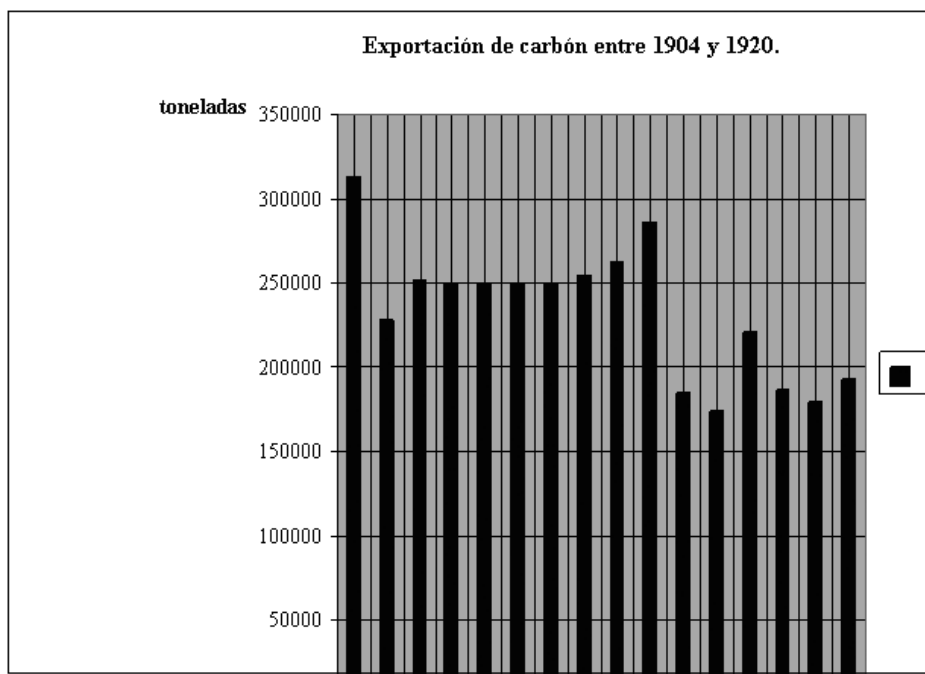
**Gráfico Número 4.**



**Fuente:** Anuario Estadístico de la República de Chile, Minería y metalurgia, años 1910-1920.

Esto conllevó a que la producción anual de carbón de 1920 que fue de \$ 1.063.185, la más baja en los últimos 10 años, adquiriera un valor en el mercado de \$ 71.233.395, altamente superior por ejemplo a 1912, que con una producción de 1.334.407 toneladas sólo tuvo una tasación en el mercado de \$ 25.353.733. Estas estimaciones nos llevan a conjeturar la posibilidad que el virtuoso ciclo que se abre para la economía del carbón entre 1914-1918 se refiera fundamentalmente a las condiciones financieras y comerciales propiciadas por la Gran Guerra que, frente a la interrupción del tráfico marítimo trasatlántico, la sostenida y alta demanda de la industria bélica europea y la reducción de la oferta internacional de carbón producto de las trabas e interferencias en el comercio mundial, disparara el precio del mineral adquiriendo el valor de un bien escaso y cotizado, del cual Chile era uno de los pocos mercados que podía responder a su demanda con regularidad.

**Gráfico Número 5.**



**Fuente:** Anuario Estadístico de la República de Chile, Minería y metalurgia, años 1914-1920.  
No se tabuló la información estadística del año 1914 por no encontrarse registrada.

El período de auge del que gozó la economía del carbón en los años de la Primera Guerra Mundial no se prolongó al comportamiento de las exportaciones de este mineral. De hecho éstas descendieron abruptamente hacia

1915 dejando de manifiesto que la interrupción del tráfico marítimo a escala planetaria incidió desfavorablemente en el sector exportador de la industria carbonífera. Recordemos que en la industria carbonífera nacional por exportación se debía entender el suministro de este mineral como combustible para la navegación a vapor que, teniendo como ruta marítima principal el Cabo de Hornos para conectar el comercio Atlántico con el de la costa Pacífico, hacía escala en los puertos de Lota y Coronel para apertrecharse del carbón de la zona y continuar su ruta. Esta modalidad para la salida y venta del carbón nacional recibió el nombre de “embarque de rancho”. El bloqueo continental que sufrió Europa producto de las circunstancias de la guerra hizo decaer el tráfico marítimo y en consecuencia la visita de navíos a los puntos de embarque de que disponía nuestro país para la salida del carbón disminuyó ostensiblemente, lo cual se vio reflejado en la actividad exportadora.

#### **IV. LUCES Y SOMBRAS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CONCEPCIÓN-CURANILAHUE.**

Entre 1880 y 1920 la actividad humana en la provincia de Arauco tendía claramente a desarrollarse en el ámbito rural, de hecho sólo se podían contabilizar cuatro centros urbanos que adquirieron tal envergadura al poseer una determinada base económica. Lebu y Curanilahue despuntaban gracias a la pujante minería del carbón piedra, Cañete se consolida como un importante núcleo urbano gracias a la actividad agropecuaria y finalmente Arauco que se desarrolla por medio de la agro-ganadería y de la rudimentaria actividad portuaria que se realiza en la litoral de Laraquete<sup>39</sup>.

Podríamos sostener que dos son los hitos que marcan el despegue definitivo de la provincia hacia un sostenido proceso de urbanización; el primero guardará relación con la definitiva demarcación territorial que el gobierno chileno traza para la provincia en 1875, subdividiéndola en tres departamentos que llevarán el nombre de sus respectivas ciudades cabeceras: Arauco, Lebu y Cañete, y que concentrarán ahí las más importantes actividades de la provincia, asimismo la transformación de estos departamentos en municipalidades a partir de 1892 determinó la existencia de tres municipios en la provincia, los mismos tres que anteriormente se habían constituido como departamentos. Esto, sumado a la decisión gubernamental de distribuir prioritariamente los recursos del erario nacional hacia los principales centros urbanos del país, co-

---

39

Rosenblitt, Jaime y Nacer, Ricardo, *ob.cit.*, pp. 12-13.

locan a la ciudad de Lebu en una condición excepcionalmente favorable para su desarrollo y consolidación, en contraste con otras zonas de la provincia que precisamente por esta situación manifestaron su malestar por la nueva división administrativa legada por la Ley de Comuna Autónoma, en donde la zona de los Lavaderos de Tucapel -donde se encontraba Curanilahue- quedaba totalmente desconectada de la ciudad cabecera del departamento que es Lebu, producto de que entre ellos dos se levanta la comuna de Los Álamos<sup>40</sup>.

El segundo hito importante para terminar de encaminar el proceso de urbanización en la provincia fue la incorporación de la “frontera mapuche”, que logró afianzar el desarrollo territorial de la zona fronteriza y darle estabilidad a su principal base productiva que fue el carbón, abastecido por las otras actividades económicas como la silvicultura, la agricultura, la ganadería y la pesca. Por lo mismo, los movimientos de población desde y hacia la provincia estuvieron sujetos a los ciclos de contracción y expansión de la economía carbonífera.

Este proceso de urbanización estuvo naturalmente acompañado por la instalación de una infraestructura de transporte y comunicaciones expresada en creación de puertos, ferrocarriles, caminos, correos y telégrafos. Muy temprano entró en servicio un sistema de caminos para caballos y carretas que facilitó las comunicaciones entre los distintos frentes colonizadores de la provincia. Con los requerimientos aparecidos a partir de la fundación de nuevas villas y asentamientos mineros se hizo indispensable la construcción de un trazado caminero más accesible a cada unos de estos lugares de la provincia, coincidiendo con la apertura tanto de un camino costero que unía las localidades de Tirúa y Llico, además de atravesar Quidico, Paicaví, Lebu y Yáñez; y de un camino central bautizado como “camino real” que atravesaba los principales pueblos interiores de la zona desde Cañete hasta Arauco.

Curanilahue, como asentamiento minero, no sólo le otorgó a la provincia un carácter más dinámico en términos económicos, sino que también de alguna manera incorporó efectivamente a esta aislada provincia al territorio nacional, incluso antes de la construcción del ferrocarril, al conectarla a los valles interiores del sur de Chile mediante un camino que unía a esta ciudad minera con el poblado de Nacimiento al otro lado de la cordillera de Nahuelbuta, camino despejado por los trabajadores rurales de la zona y que significaba una puerta de salida a la producción agrícola desarrollada en la provincia<sup>41</sup>.

---

40 En *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo I, 1908, p. 782.

41 Etchepare, Jaime; García, Víctor y Valdés, Mario, *ob.cit.*, p. 68.

Pero sin lugar a dudas la obra vial más importante por el efecto multiplicador propinado a la provincia y por la evidente integración territorial al resto del país que esto significaba para ella fue la construcción del ferrocarril Concepción – Curanilahue, iniciada en 1884. La obra, que cubría una extensión de 91 kilómetros, pasaba por los pueblos de San Pedro, Coronel, Lota, Laraquete y Carampangue, y fue inaugurada en 1890 lo cual, como era de esperarse, fue un símbolo del progreso y la modernización que alcanzaba la provincia. Es exactamente así como interpreta esta obra el Gobernador de Arauco:

[Habrá que dejar] constancia de la nueva éra (sic) de progreso que se abre para el departamento de Arauco con la terminación de la línea férrea de Concepción a los rios de Curanilahue i del ramal que se construirá a esta ciudad en breve.

Con justicia, pues, los hijos de Arauco bendecirán a los que con tanto patriotismo i abnegacion habrán dado cima a tan grandiosa e importante obra, i que tan hermosos horizontes descubre a los hijos del trabajo para un venturoso porvenir<sup>42</sup>.

Desde un principio, la construcción de este ferrocarril fue una empresa llevada a cabo por privados, ya sea mediante la iniciativa personal del empresario Gustavo Lenz, quien aparece como el precursor de esta obra, como la de la Sociedad Anónima inglesa “The Arauco Company Limited”, de propiedad del “rey del salitre” Thomas North, que en 1886 recibe finalmente de manos de los adjudicatarios de la concesión para construir este ferrocarril de trocha angosta las faenas que continúan y culminan en 1890<sup>43</sup>. Cabe consignar que la propuesta inicial de este proyecto contemplaba el acceso a la mina de carbón Descabezados, en las proximidades de Curanilahue<sup>44</sup>.

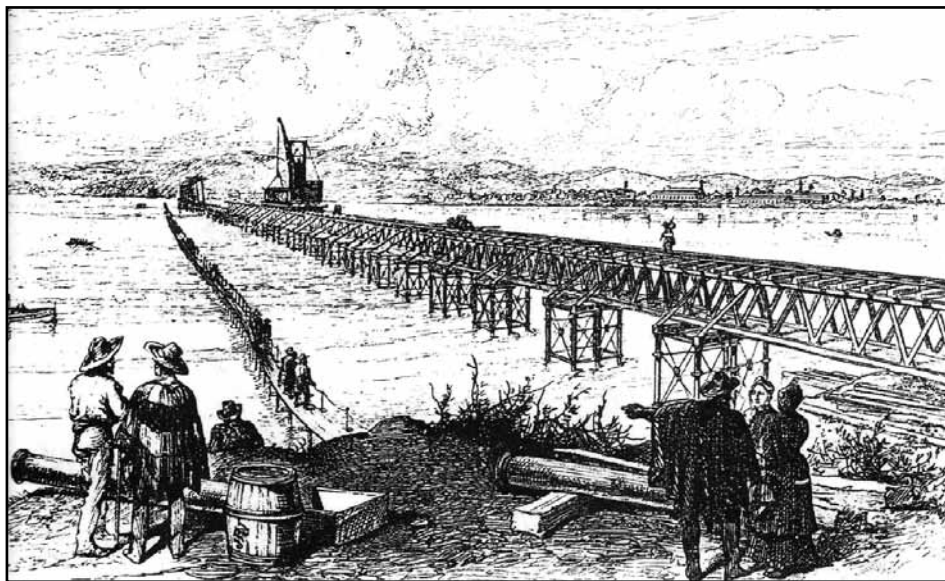
---

42 En *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo II, 1890, p. 195.

43 Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich, *Historia del Ferrocarril en Chile*, DIBAM, Santiago, 2000, p. 64.

44 *Id.*

## Ilustración II. Construcción del puente ferroviario sobre el río Bio-Bío.



Fuente: The Illustrated London News. 24 de agosto de 1889.

Con sus 1.889 metros de longitud, este puente fue uno de los más extensos del mundo.

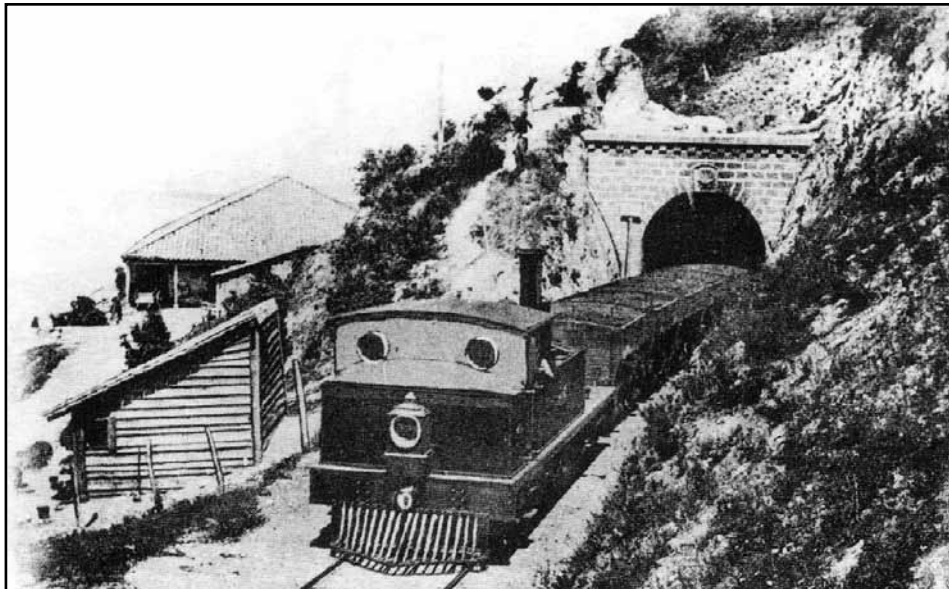
La presencia del ferrocarril en esta economía regional fue igual de gravitante como lo fue para el desarrollo de las economías capitalistas más importantes y también para el auge de la industria del carbón en el mundo<sup>45</sup>. La inauguración de este ferrocarril marcó un verdadero cambio de época para la provincia, en especial para Curanilahue, que entra, gracias a este medio de transporte a un evidente ciclo de modernización que se traduce en la agilización de los flujos de intercambio, en la aceleración de los procesos productivos asociados a la minería del carbón y en la cada vez más pronunciada tendencia hacia la aglomeración urbana. Por ende, la presencia en la zona del ferroca-

45 Para ver el caso particular del impacto de la construcción del ferrocarril en la economía británica véase Hobsbawm, Eric, *En torno a los orígenes de la revolución industrial*. Siglo XXI editores, México, 2007, p. 111. Desde su génesis el ferrocarril estuvo indisolublemente vinculado al desarrollo de la minería del carbón como el medio exclusivo y predilecto para el transporte de este mineral. A tal llega esta estrecha relación que debemos remontarnos a principios del siglo XIX cuando George Stephenson crea la primera locomotora a vapor destinada precisamente para que operara en las minas de carbón de Killingsworth. En Alliende, María Piedad, *ob.cit*, pp. 8-9.



rril Concepción – Curanilahue resulta ser la palanca dinamizadora tanto para vastos sectores de la provincia de Arauco como también para su industria carbonífera y que, de alguna manera, incorpora a esta zona del país al proceso de transición capitalista que experimenta Chile desde mediados del siglo XIX.

**Ilustración III.  
Túnel en el cerro Chepe, camino a Curanilahue.**



Fuente: María Piedad Alliende, ob.cit, p. 68.

Qué voz más autorizada que la de Don Ramón Rabal, pionero empresario carbonífero de la zona, para poner en su justa medida el desempeño del ramal hacia Curanilahue y su impacto sobre la economía de la provincia:

Inicié los trabajos mineros y la elaboración de maderas, cuando éstas y el carbón se pudieron ofrecer al comercio y entregarse a los mercados, cuando empezó a circular el ferrocarril de Arauco a mediados de 1890.

Antes de que ese ferrocarril estuviese en servicio, había sido completamente inútil y ruinoso explotar las minas y maderas en referencia,

desde el momento que no se habían podido entregar al mercado, no venderse por precio alguno, en el apartado lugar de Curanilahue<sup>46</sup>.

Qué duda cabe de la interrelación establecida entre el desarrollo de la minería del carbón y el tráfico ferroviario registrado en este ramal. En 1913 el ferrocarril Concepción – Curanilahue transportó 363.970 toneladas de carbón lo que representó alrededor de un 75 % del total de la carga anual de este ferrocarril, porcentaje que se mantuvo inalterable al año siguiente, con 300.610 toneladas de carbón transportadas<sup>47</sup>.

De acuerdo a la información recogida, los mayores volúmenes de carbón en el tráfico ferroviario de este ramal entre 1903 y 1904 corresponden principalmente a la actividad minera concentrada en Curanilahue, lo que responde a que fundamentalmente Lota era un punto de embarque de este mineral, y que si bien esta ciudad estaba contemplada dentro del trazado del ferrocarril, no significó mayormente una vía de salida y comercialización para el carbón producido en este centro minero, como sí sus propias instalaciones portuarias<sup>48</sup>. Más bien Lota contaba con su propio trazado ferroviario que la cruzaba de norte a sur, pasando por los principales hitos asociados a la producción carbonífera y a su actividad económica como eran los piques de Centinela, Arturo, Carlos, Lotilla, Chambeque y Alberto; a la fábrica de ladrillos y cristalería, para terminar en el gran muelle de fierro que sirvió de embarque para el carbón<sup>49</sup>.

Por otra parte, la construcción del tendido ferroviario provoca irrevocablemente el rezago de Lebu y su economía, y su repliegue hacia una zona marginal de la baja frontera, lo que la relega tanto de la organización productiva nacional como del progreso devenido de la modernización económica tan en boga por esos años. Resulta muy sintomático que la inflexión de la economía lebulense hacia un estado de estancamiento y postración esté dado a comienzos del siglo XX, fecha en que ya ha pasado por lo menos una déca-

---

46 En Rabal, Ramón, “Alegato pronunciado ante la I. Corte de Apelaciones de Concepción en el proceso por usurpación del fundo y minas Ríos Curanilahue”. 1895. p. 65. Citado en Etchepare, Jaime; García, Víctor y Valdés, Mario, *ob.cit.*, p. 23.

47 *Estadística de los Ferrocarriles de Chile en Explotación, Año 1913 y 1914.*

48 Para tener una aproximación al transporte de carbón desde la zona de Curanilahue realizada por el ferrocarril, véase las estimaciones estadísticas que aparecen en Etchepare, Jaime; García, Víctor y Valdés, Mario, *ob.cit.*, pp. 54-55.

49 Venegas, Hernán; Castillo, Yasna; Rubio, Pablo, *El carbón de Lota. Textos y fotografías a fines del siglo XIX. Las visiones de Francisco Marcial Aracena y Guillermo E. Raby*, Pehuén Editores, Santiago, 2008, p. 90.

da de la inauguración del ferrocarril Concepción – Curanilahue. Este hecho resulta particularmente determinante en la declinación de Lebu como núcleo económico de la provincia pues, producto de la actividad carbonífera, durante toda la segunda mitad del siglo XIX este puerto se encumbra como el centro urbano e industrial más dinámico y desarrollado de la zona.

Los habitantes de Lebu esperaban lógicamente que, pasado un tiempo prudente, este alicaído puerto minero tuviera un punto de conexión con el ferrocarril construido hacia Curanilahue, tanto para dar salida comercial a la explotación carbonífera local, como para nutrir de este combustible fósil a la maquinaria rodante que circulaba por este ramal. Sin embargo, este anhelo se mantuvo sólo como una quimera para los lebulenses al constatar que por razones de competitividad este proyecto nunca se cristalizaría, debiendo conformarse con que recién y sólo en 1908 se comenzará a construir una vía férrea de acceso al puerto de Lebu que empalmaría con la estación de Los Sauces, para conectarse luego con el ramal de Ferrocarriles del Estado Renaico-Angol-Traiguén<sup>50</sup>, la cual recién en 1914 se vio finiquitada. Esta alternativa no lograba dar una solución a las dificultades que acosaban a la economía local de Lebu, pues aún esta localidad estaba distante de los principales mercados nacionales y centros de consumo para el carbón, considerando la significativa distancia que debía cubrir el ferrocarril a Lebu para llegar a ellos. Incluso se tornaba lo suficientemente inaccesible comunicarse con centros geográficamente más cercanos como Concepción y Talcahuano, al no tener una vía de comunicación directa y expedita, que naturalmente era un ferrocarril que, empalmando con la localidad de Los Álamos, corriera en paralelo a la línea costera, conectándose con el ramal Concepción-Curanilahue. Ergo, se hizo perentorio extender este ramal hacia Lebu y sus alrededores, proyecto al que “The Arauco Company Limited” se opuso tenazmente, coartando las expectativas económicas de la minería del carbón en Lebu, esgrimiendo la competitividad que esto significaba para la industria carbonífera instalada en Curanilahue<sup>51</sup>.

Inmediatamente posterior a la entrada en operaciones del ramal Concepción-Curanilahue ya se veía, por una parte, el negativo impacto que éste tenía sobre la zona de Lebu, y, por otro lado, la importancia de este medio de transporte a la hora de inyectar un nuevo ritmo económico, que en el caso de

---

50 Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich, *ob.cit.*, p. 65.

51 *Id.* En 1934 finalmente, y a través de Ferrocarriles del Estado, se pudo finiquitar el tramo Peleco-Purén circundando el lago Lanahue y atravesando la cordillera de Nahuelbuta, disponiendo, la ciudad de Lebu, de otro vaso comunicante y vía de transporte hacia la red sur de ferrocarriles.

Lebu motivaba al intendente de la provincia, Don Benigno Rodríguez, a hacer ver la urgencia de construir un ferrocarril que uniera Curanilahue con Lebu para darle salida y comercialización al carbón de esta ciudad<sup>52</sup>, o, por las mismas razones, de construir un ramal que uniera el puerto de Lebu con la línea central de ferrocarriles, lo cual, a decir por el propio intendente, resultaría igual de beneficioso para el Estado chileno que, teniendo al carbón como combustible, lograría poner en marcha el ferrocarril nacional<sup>53</sup>.

## V. CONCLUSIÓN.

Por lo menos paradójico resulta en la actualidad emprender una reconstrucción histórica de los años más boyantes, prósperos y dinámicos de una zona del país que hoy esta notablemente deprimida, postergada y desprovista de aquel elemento vital que sustentó los años más prodigiosos de aquellos asentamientos humanos felizmente dispuestos en torno al Golfo de Arauco: nos referimos a la explotación del carbón y a toda aquella floreciente industria que se gestó a partir de él.

Por coincidencia, una vez decretado el cierre definitivo de gran parte de los yacimientos carboníferos dispuestos sobre el Golfo de Arauco, se comenzó un ciclo recesivo hasta al momento irreversible, del cual despunta una tasa de desempleo incorregible que afecta a toda la región del Biobío, posicionándola como la región con los indicadores de desocupación más altos de Chile. Particularmente los ex centros mineros de Curanilahue y Lebu encabezan estas preocupantes estadísticas a nivel nacional. Según el INE, en el periodo abril-junio del año 2010, Curanilahue acusó un nivel de desempleo de 12,6%, mientras más al sur, en el puerto de Lebu, se calcula que la cesantía en los últimos años bordea el 18%.

Estos datos resultan ser la prueba contundente del sitio ocupado por la explotación del carbón en estos pueblos por casi ciento cincuenta años. Entendemos que el carbón piedra no sólo fue el pivote económico para una industria regional que irradió pujanza y prosperidad en cada uno de los pueblos en donde se extrajo, sino que además fue el elemento vital que nutrió a una zona, como la de la Baja Frontera, lo bastante inhóspita, marginal y aislada, de un ritmo de vida que se abrió promisoriamente a los márgenes de la modernización y el crecimiento en esta zona del país.

---

52 En *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo III, 1892, p. 890.

53 Véase *Memoria del Ministro del Interior*, Tomo IV, 1895, p. 802.

Principalmente el notable nivel de contraste advertido entre Curanilahue y Lebu en un período de formidable expansión para la industria del carbón obedece al insospechado impacto que el tendido ferroviario entre Concepción y Curanilahue propinó a la economía local de la provincia de Arauco, que aparejó crecimiento y desarrollo de un lado, y postración y aislamiento del otro.

Paradójico resulta también que dos centros mineros, distantes sólo algunos kilómetros uno del otro, y, por ende, en constante simbiosis e intercambio en todo lo concerniente a flujos migratorios, comerciales y de administración territorial, hayan exhibido tan dispar desarrollo en una época de proverbial crecimiento para la actividad carbonífera. Una vertiente de explicación la puede entregar la formidable inversión y modernización productiva realizada en la industria minera de Curanilahue, en contraste con la de Lebu, que la dotó de favorables condiciones para competir con los más importantes centros de la industria carbonífera del país, instalados tanto en Lota como en Coronel.

Por otra parte, otro factor que podría explicar este contraste es la construcción de una nueva red ferroviaria hacia Curanilahue, que inyectó en este asentamiento una nueva dinámica productiva e industrial que hizo olvidar la letanía rural que caracterizó a este mismo pueblo en los años anteriores.

Resulta difícil encontrar otra zona del país en donde dos centros urbanos tan próximos geográficamente y dedicados casi a una misma actividad posean un desarrollo económico no equivalente, es decir, que la prosperidad que en algún momento entregó la industria del carbón sobre la provincia de Arauco se haya concretado sólo en el caso de uno de ellos, reduciendo el efecto multiplicador que pudo haber generado la construcción del ferrocarril entre Concepción y Curanilahue sólo a esta última ciudad.

Finalmente creemos que es clave mencionar el efecto multiplicador que imprimió el ferrocarril sobre la zona. Principalmente agilizó los flujos de intercambio y de personas desde y hacia la zona de Curanilahue, incorporando efectivamente a este campamento minero al diseño productivo del país e imponiendo una nueva dinámica productiva a la actividad carbonífera local, junto con impactar decisivamente en ésta, estimulando su incremento en los niveles de producción, al acelerar y favorecer la comercialización del carbón a través de su traslado y transporte hacia los centros de consumo.

## VI. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.

1. Alliende, María Piedad, *Historia del ferrocarril en Chile*, Pehuén Editores, Santiago, 1993.
2. *Anuario Estadístico de la República de Chile*, (1880 – 1920).
3. *Censo de Población de 1930*.
4. Etchepare, Jaime, García, Víctor y Valdés, Mario, *Historia de Curanilahue. La búsqueda de un destino*. I. Municipalidad de Curanilahue – Universidad de Concepción, San Pedro, Concepción, 1986.
5. Hobsbawm, Eric, *En torno a los orígenes de la revolución industrial*, Siglo XXI editores, México, 2007.
6. Mella, Omar, *Breve Historia de Curanilahue*. Universidad de Concepción – Universidad del Bío-Bío y Municipalidad de Curanilahue, Chile, 1999.
7. *Memoria del Ministro del Interior presentada al Congreso Nacional*, Imprenta Nacional, Santiago, (1880 – 1920).
8. Oficina Central de Estadísticas, *Estadística de los Ferrocarriles de Chile en Explotación, Año 1913 y 1914*, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago, 1917.
9. Ortega, Luis. “El mundo del carbón en el siglo XIX”, En Marcela Orellana (et.al). *Mundo Minero. Chile, siglos XIX y XX*, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 1991.
10. Ortega, Luis. “La frontera carbonífera, 1840 – 1900”, *Revista Mapocho* N° 31, Santiago, 1992, pp. 131 – 148.
11. Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850 – 1880*, LOM Ediciones – DIBAM, Santiago, 2005.
12. Ortega, Luis y Venegas, Hernán, *Expansión productiva y desarrollo tecnológico, Chile: 1850-1932*, Editorial Universidad de Santiago, Santiago. 2005.
13. Pizarro, Alejandro, *Lebu. Del leufumapu a su centenario. 1560 – 1962*, Editorial Ñielol, Santiago, 1991.
14. Rosenblitt, Jaime y Nazer, Ricardo, *Entre el mar y Nahuelbuta. Historia del asentamiento humano en Arauco*, URBE Ltda, Santiago, 2005. Disponible desde Internet en: [http://www.archivochile.com/Historia\\_de\\_Chile/otros\\_artic/HCHotrosart0010.pdf](http://www.archivochile.com/Historia_de_Chile/otros_artic/HCHotrosart0010.pdf)
15. Thomson, Ian y Angerstein Dietrich, *Historia del Ferrocarril en Chile*, DIBAM, Santiago, 2000.
16. Venegas, Hernán. “Crisis económica y conflictos sociales y políticos en la zona carbonífera. 1918 – 1931”, En *Contribuciones Científicas y*

*Tecnológicas*, N° 116, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 1997, pp. 125 – 153.

17. Venegas, Hernán, Castillo, Yasna, Rubio, Pablo. *El carbón de Lota. Textos y fotografías a fines del siglo XIX, Las visiones de Francisco Marcial Aracena y Guillermo E. Raby*, Pehuén Editores, Santiago, 2008.

18. Villalobos, Sergio, *Origen y ascenso de la burguesía chilena*, Editorial Universitaria, Santiago, 1998.

