



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE LA SANTÍSIMA CONCEPCIÓN**

Facultad de Comunicación, Historia y Ciencias Sociales
Licenciatura en Historia y Geografía

**“Los inicios del ramal Concepción-Curanilahue. Conexión económica y
poblacional en la zona del carbón. 1890-1913”**

Seminario II

Estudiante

Matías Andrés Bizama Mella

Profesor guía

Dr. Juan Andrés Medina Aravena

Concepción, campus San Andrés a tres de diciembre de dos mil veinticuatro.

Agradecimientos

A mis padres y hermana Paula por estar siempre acompañándome en este largo camino y a mi novia Catalina que me ha apoyado en todo momento.

En segundo lugar, agradezco a mis profesores y al Programa de Investigación histórica en estudios regionales del Departamento de Historia de la Universidad de Concepción (PIHR) por apoyarme con material para este seminario y darme una buena orientación.

A Colo-Colo, por recordarme siempre que la perseverancia y la pasión son claves para alcanzar las metas más importantes.

A todos ellos, muchas gracias.

ÍNDICE

Capítulo I:

1.1. Introducción.....	pág. 4
1.2. Pregunta de investigación.....	pág. 5
1.3. Objetivo general.....	pág. 6
1.4. Objetivos específicos	pág. 6
1.5. Hipótesis	pág. 7
1.6. Metodología de la investigación.....	pág. 8
1.7. Estado de la cuestión.....	pág. 9

Capítulo II

Los inicios de la explotación carbonífera en Curanilahue y la construcción del ramal.....	pág 13
---	--------

Capítulo III

El ferrocarril Concepción-Los Ríos y el servicio comunitario de la Compañía de Arauco.....	pág 22
Conclusiones.....	pág 41

Fuentes Bibliográficas

1. Fuentes primarias.....	pág. 43
2. Fuentes secundarias.....	pág. 49

Capítulo I

1.1 Introducción

La presente investigación tiene como principal motivación indagar en los inicios del Ramal Concepción-Los Ríos de Curanilahue, previo a la fundación de Curanilahue como comuna. Esto, en una mirada comparativa desde la fundación del Ramal, en conceptos como la composición demográfica e implicaciones sociales y económicas para la Zona del Carbón¹, esto entendiendo además su conexión con Concepción, ciudad que estaba conectada desde mediados de la década de 1870 por ferrocarril hacia las ciudades más importantes del país, como Santiago y Valparaíso.²

Los inicios de la comuna de Curanilahue se basan principalmente en los movimientos carboníferos a partir de la segunda mitad del siglo XIX, por lo que además, se evidencia un inicio y desarrollo de la comuna a partir del ferrocarril. Esto aportó al desarrollo económico a partir de la exportación del carbón y el traslado de pasajeros con un enlace directo entre la Compañía de Los Ríos de Curanilahue y Concepción, del mismo modo uniendo los más importantes centros carboníferos de la época.

De esta manera, en esta investigación se espera abordar en profundidad los inicios del ramal, a partir de su construcción hasta la fundación de Curanilahue como comuna, esto mediante la influencia que tuvo la llegada del ferrocarril a la zona de Los Ríos de Curanilahue entendiendo que para la época, la zona era un asentamiento carbonífero el cual no tenía conexión con los demás centros carboníferos en la zona del carbón. Así entonces, la presente investigación realizará un aporte historiográfico a Curanilahue, entendiendo que diferentes autores que han abordado los inicios de la comuna plantean que esta, nace a partir de los asentamientos carboníferos, dejando de lado la potente influencia que otorgó a la formación de Curanilahue el ramal. La investigación busca detallar el desarrollo socioeconómico e indagar el impacto que tuvo el instalar un ramal entre los Ríos de Curanilahue y Concepción, lo cual además, aportó a la unión con los centros carboníferos Lota y Coronel.

¹ Entiéndase como zona del carbón al área geográfica que comprende las ciudades carboníferas desde Coronel, Lota, Arauco y Curanilahue. Concepto definido así por Carlos Ibarra en “Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886 – 1891”. Avance de investigación, en *Raíces de expresión*. pp. 39

² María Allende, “Historia del ferrocarril en Chile”, Providencia: Pehuén, 2006. pp 10.

1.2 Pregunta de investigación

- ¿Cuál fue el impacto socioeconómico que tuvo la llegada del ferrocarril entre la zona de Los Ríos de Curanilahue y Concepción?

1.3 Objetivo General:

- Analizar el impacto poblacional y económico que provocó la llegada del ferrocarril entre Concepción y la zona de Los Ríos de Curanilahue.

1.4 Objetivos Específicos:

- Examinar los principales factores que permitieron la construcción del ramal para evaluar el impacto que trajo consigo a la economía y población de la zona del carbón.
- Comparar el comportamiento poblacional de la zona de Los Ríos de Curanilahue desde que comienza la construcción del ramal con los años previos a la fundación de Curanilahue como comuna.

1.5 Hipótesis

La llegada del ferrocarril trajo consigo un movimiento poblacional en la zona del carbón, esto mediante la conexión ferroviaria producida gracias a la construcción del ramal lo que unió los puntos carboníferos. Del mismo modo, Curanilahue se transforma en un importante centro ferroviario, lo que permitió conectar las carboníferas de Los Ríos de Curanilahue con Lota y Coronel hacia Concepción y así aumentar un desarrollo económico en la zona.

1.6 Metodología de investigación:

La investigación se desarrollará a partir del análisis de fuentes de prensa dentro del período de 1890 hasta 1913. De esta manera, la investigación se abordará a partir de un enfoque mixto, entendiendo los tipos de fuentes y el análisis que se debe dar a las mismas. Por una parte, se debe analizar la prensa local, para entender la opinión pública de la época sobre el ferrocarril y su llegada a la zona. Por otro lado, se debe analizar las monografías entregadas en la época por los ingenieros, entregando información, por ejemplo mediante tablas. Este método es abordado por Hernández:

“Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (meta inferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio.”³

³ Roberto Hernández Sampieri, “Metodología de la investigación”. *Mc Graw Hill*, México, N°5, 2014. pp. 534.

1.7 Estado de la cuestión

El Ramal Concepción-Curanilahue ha sido investigado y analizado de una manera muy amplia, y de una manera en que las perspectivas en que se ha abordado no se torna en otorgar información completa y detallada, los autores que plantean la formación de Curanilahue a partir del ferrocarril, solo mencionan esta situación y no entregan con detalle el cómo se fue dando este desarrollo. Omar Mella es de los autores que ha abordado la historia de Curanilahue. En su obra “Breve Historia de Curanilahue” explica diferentes puntos y datos importantes sobre la fundación de la comuna, y los antecedentes carboníferos de la misma. Así entonces, plantea que el ferrocarril fue “un importante impulso al establecimiento definitivo de Curanilahue.”⁴, dando a entender que la llegada del ferrocarril a la zona de Los Ríos de Curanilahue permitió la formación como comuna a la zona. Del mismo modo, Mella explica que la llegada del ferrocarril permitió el transporte de pasajeros, el desarrollo de la actividad carbonífera, y además de la actividad forestal, donde se transportaba madera nativa mediante este.⁵ El autor, plantea que se vio un aumento poblacional debido al transporte de pasajeros mediante el ferrocarril, lo que generó un nuevo comercio el cual atendía a las personas que utilizaban este nuevo medio de transporte.⁶ Es así, como el autor da una reflexión sobre este nuevo medio de transporte: “el símbolo más notable de progreso y de consolidación social y productiva del siglo XIX.”⁷, dando a entender que el ferrocarril en la zona significó un importante avance modernizador para la zona, con un mineral que estaba aumentando las posibilidades para las personas que venían en busca de mejores condiciones de vida, y del mismo modo, aportando al desarrollo económico.

Del mismo modo, Claudia Inostroza en su tesis para optar al grado de Magíster en Investigación Social y Desarrollo, “Microhistoria territorial de Plegarias”, menciona que la construcción del ferrocarril impulsó el surgimiento de Curanilahue. Al igual que Mella, Inostroza plantea la exportación de madera mediante el ferrocarril. Para la autora, son 3 factores que permitieron el desarrollo urbano en Curanilahue, los yacimientos carboníferos, la explotación forestal y el ferrocarril.⁸

⁴ Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, Concepción: Cuadernos del Bío-Bío, 1999. pp. 38

⁵ *Ibidem*, pp. 39

⁶ *Ibidem*, pp. 41.

⁷ *Ibidem*, pp. 39.

⁸ Claudia Inostroza, “Microhistoria territorial de Plegarias”. Tesis para optar al grado de Magister en Investigación Social y Desarrollo. Universidad de Concepción, 2017. pp. 30.

Sottorff entrega una perspectiva a la instalación del ramal en la zona carbonífera al sur de Concepción, entendiendo que Los Ríos de Curanilahue era una sociedad atrasada. El autor plantea si el objetivo de instalar el ramal en la zona fue netamente modernizar a esta sociedad carbonífera. Además da a entender que esto significó un potenciador económico y poblacional.⁹ Del mismo modo, detallada las causas que permitieron la instalación del ramal en la zona, entendiendo la aprobación del Gobierno a los capitales que otorgaron a la construcción.¹⁰

Sanhueza y Pérez en su obra “Curanilahue: huellas del habitar desplegado por la minería carbón” plantea, que la creación de la estación ferroviaria en la zona de los Ríos de Curanilahue fomentó la instalación de viviendas del personal que operaba en el ferrocarril, una escuela y una central de correos y hacia 1904 se instala la Parroquia San José.¹¹

Guajardo, en “Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile” explica la forma en que se logró la realización de la línea ferroviaria, la cual fue otorgada por el Gobierno mediante una concesión en el año 1884 a una empresa extranjera con una garantía del 5% de utilidad sobre el capital invertido.¹²

Esta idea es también expuesta por Marín en “Los Ferrocarriles de Chile”, quien explica de una manera más detallada esta concesión, y del mismo modo, aborda de gran manera aportando datos claves sobre el ramal Curanilahue-Concepción y los ferrocarriles. En el capítulo XXI, comienza explicando que la concesión brindada parte por ley el 23 de octubre del año 1884 y por decreto el 4 de julio de 1886, año en el que se le entregó el capital a la explotación. A modo general, los datos más relevantes que aportan son que el largo de la vía principal es de 95 kms, y que el peso de los rieles es de 25 kgs.¹³

Así, por su parte, el Archivo Ferroviario plantea que la llegada del tren tiene como principal objetivo el traslado del carbón, lo que a posterior, provoca un desarrollo en la zona, lo que permitió la fundación de Curanilahue como comuna, lo cual fue autorizado por

⁹ Carlos Sottorff, en XXV Jornadas de Historia Económica, a “El ferrocarril Concepción-Curanilahue y el potencial efecto modernizador en una zona atrasada. La cuenca carbonífera de Arauco, Chile (1880-1891)”, Salta: Asociación Argentina de Historia Económica, Facultad de Humanidades, septiembre de 2016. p 4.

¹⁰ *Ibidem*. p 8.

¹¹ Felipe Sanhueza, Leonel Pérez, “Curanilahue: huellas del habitar desplegado por la minería de carbón”, 2015. pp. 14.

¹² Guillermo Guajardo, “Tecnología, Estado y Ferrocarriles En Chile, 1850-1950”, México: Colección de Historia Ferroviaria, 2007. pp. 42.

¹³ Santiago Marín, “Los Ferrocarriles de Chile”, Santiago de Chile: Imprenta Cervantes, 1916. pp. 104-107.

el gobierno en representación de Gustavo Lenz, el cual fue el empresario encargado de realizar la creación del ramal¹⁴

Paz Pereira en “La colonia inglesa en la zona de Concepción 1853-1910” plantea que la construcción del ramal se logra gracias a capitales ingleses. Agrega además, que la garantía del 5% entregada por el Gobierno de Chile es por 20 años sobre 4.500 libras por cada kilómetro que se haya construido. La autora además señala que debido a la llegada del ferrocarril el carbón se integra definitivamente al país. Del mismo modo, explica sobre la construcción del puente Bío-Bío construido para la unión desde Concepción hacia el sur del río Bío-Bío.¹⁵

Del mismo modo, Hernán Venegas apoya esta idea. El autor, plantea que a partir del establecimiento de compañías carboníferas, nuevas y en sectores que ya habían sido explotados en partes, se logró realizar una unión entre la Compañía de Los Ríos de Curanilahue y la Compañía Explotadora de Lota y Coronel, dando a entender que el principal factor del establecimiento del ramal, son causas económicas provenientes del carbón.¹⁶

Es así que el Diario Concepción, plantea que el desarrollo en Chile producto del mineral, provocó la adquisición de las locomotoras a vapor, entendiendo que el fenómeno se replicó, además, en las mineras del norte, esto para el traslado de los minerales. Además, se explica las dificultades que se presentó en la extracción del carbón, teniendo como principal problema la distribución del mineral, el cual sería comercializado a nivel nacional e internacional.”¹⁷

El sitio web Resumen.cl en el apartado de Historias Comunes, explica en una breve síntesis, la construcción del ramal y los inicios del ferrocarril, dando a entender el detalle de las locomotoras que iniciaron el tránsito, explicando que se importaron 25 locomotoras a vapor de procedencia británica, 17 coches de pasajeros y 550 carros de carga, debido a que el ramal tenía como principal objetivo lograr abastecer de carbón a la red ferroviaria existente en Chile durante la época.. Del mismo modo, se plantea una comparación entre el sistema ferroviario de la época con el actual, planteando que el

¹⁴ Archivo Ferroviario, “Curanilahue”. 2022.

¹⁵ Paz Pereira, “La colonia inglesa en la zona de Concepción 1853-1910”, s/f. pp. 12.

¹⁶ Hernan Venegas, “Desafíos de la industria carbonífera en Chile”, 1998. pp. 152.

¹⁷ Alejandro Mihovilovich, “Tren a Curanilahue”, Diario Concepción, 2021.

presente hoy en día es una vergüenza, las estaciones tienen una escasa arquitectura y estética.¹⁸

Del mismo modo, Carlos Ibarra explica la construcción del ramal ferroviario a partir de los obreros que construyeron esta, explicando que llegaron trabajadores desde Londres a partir de noviembre del año 1886. Ibarra plantea que la Compañía de Arauco, la empresa constructora asentó su campamento en el puerto de Coronel, entendiendo las facilidades que esto otorgaría al tener el desembarco de todos los materiales que se necesitan provenientes desde Europa. Así, el autor relaciona la situación compleja que atravesaba la ciudad en la época, en la cual habían altos índices de violencia, entendiendo la inexistencia de un juzgado de letras y precarias autoridades de seguridad, y la llegada de los carrilanos, quienes se enfrentaron a este escenario, marcado por el alcoholismo, robos y diferentes dificultades. Ibarra desarrolla una comparativa entre los carrilanos y los mineros de la Zona del Carbón. la cual da a entender una sociedad precaria.¹⁹

¹⁸ Resumen, “El Tren del Carbón: 131 años del primer cruce sobre el puente ferroviario del Biobío”. En *Historias Comunes*, 2021.

¹⁹ Carlos Ibarra, “Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886 – 1891”. Avance de investigación, en *Raíces de expresión*. 2007. pp. 39-42.

Capítulo II

Los inicios de la explotación carbonífera en la zona de Curanilahue y la construcción del ramal.

El inicio del siglo XX en la zona del carbón fue de un gran avance económico comprendido por la llegada de nuevos empresarios a la zona que buscaban extraer el carbón descubierto décadas atrás. Esto significó un importante avance para la economía nacional entendiendo que este proceso modernizador sirvió para las nuevas energías eléctricas del país, además de la productividad minera y actividades económicas.²⁰ Así, el carbón es establecido como un importante mineral para la zona a partir de fines del siglo XIX, lo que convertirá en los siguientes años a la industria carbonífera, como una potente alternativa en la economía regional.²¹

En primera instancia, la zona de Curanilahue era una extensa hacienda de propiedad del empresario Mackay, quien le vendió el terreno a Luis Cousiño en 1864.²² Las causas de la formación de los asentamientos mineros surgidos en el sur de la zona del carbón, se debe en gran parte a la crisis proveniente a partir de la segunda mitad del siglo XIX en las mineras de Lota y Coronel. Los obreros comenzaron a buscar nuevas oportunidades hacia Lebu, lo cual provocó así, una movilización de trabajadores por el sector sur de la zona del carbón, donde llegan en primera instancia a la zona de Lebu.²³

Luego del gran auge minero en la zona de Lebu se inicia un proceso económico carbonífero complejo hacia fines del siglo XIX, lo que provocó un proceso migratorio hacia otras zonas buscando mejoras laborales, lo que generó un declive en la zona de Lebu. Ortega, señala que esta caída minera se debió a una fuerte crisis económica en el país a partir del año 1875:

“En 1875, la minería del carbón se vio gravemente afectada por la crisis. 1874 había sido un año de crecimiento extraordinario de la producción, pero mercados deprimidos en el norte y las provincias centrales hicieron que la producción cayera el año siguiente en un 43 por ciento.”²⁴

²⁰ Hernán Venegas, “Desafíos de la industria carbonífera en Chile”. 1998. pp. 152.

²¹ Alejandro Pizarro, “De la Leufumapu a su Centenario.” 1991. pp. 122.

²² *Ibíd.*, pp. 123.

²³ Alejandro Pizarro, “De la Leufumapu a su Centenario.” 1991. pp. 131.

²⁴ Ortega, Luis. 1982. *The First Four Decades of the Chilean Coal Mining Industry, 1840-1879*. pp. 23.

Además, según Pizarro, a este factor se le suma que los trabajadores lebulenses sufrían de malas condiciones de salud, una alta tasa de mortalidad infantil, malas condiciones del clima, fuertes inundaciones, lo que significaba no poder aguantar los inviernos, y además el húmedo suelo de la ciudad; a esto, se le suma el alcoholismo, lo que significó un grave problema de debilidad física y seguridad en los mineros. Estos trabajadores comenzaron a buscar oportunidades hacia los centros mineros de Quilachanquin, Yanes y Curanilahue.²⁵

“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.”²⁶

Es así como las minas de la Compañía de Curanilahue comienzan a tener una mano de obra potente y un fortalecimiento en la explotación de las minas por parte de los mineros llegados desde Lebu. Por su parte, Delgado explica que los primeros asentamientos carboníferos nacen con viviendas completamente rústicas que hacen los mismos mineros: “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.”²⁷

Las causas de la formación de Los Ríos de Curanilahue van desde la llegada de empresarios interesados en la explotación minera, lo que también dio paso a la migración de obreros en búsqueda de nuevas oportunidades de vida. Así, la formación social queda compuesta en dos clases sociales. Por un lado, estaba la clase empresarial, la cual estaba conformada por los empresarios dueños de los yacimientos y sus familias, administradores, profesionales y técnicos extranjeros, a los cuales se le incluye algún personal de confianza. Por otra parte, estaba el sector obrero, en la cual habían trabajadores de diferentes sectores laborales, quienes estaban unidos en la lucha por mejores condiciones laborales y una vida digna.²⁸

Hacia 1883, luego de las inspecciones por parte de los profesionales, comienza a generarse las posibilidades para la explotación carbonífera en la zona y como ya se planteó

²⁵ Alejandro Pizarro, “De la Leufumapu a su Centenario.” 1991. pp. 257.

²⁶ Felipe Delgado, “Tan lejos, tan cerca...” Auge y decadencia en la frontera carbonífera. El caso de Curanilahue y Lebu, 1880-1930.”, 2012, pp. 142.

²⁷ *Ibidem*, pp. 143.

²⁸ Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, 1999. pp. 36.

anteriormente, la zona era de importante interés para empresarios y trabajadores. Es así que comienza a trabajar en la zona la empresa “Sociedad de Arauco Ltda. en el año 1885²⁹, la cual comenzó el trabajo en las minas a partir de Plegarias y Colico.³⁰

Más adelante, en el año 1890, la explotación en la zona inicia con el empresario Ramón Rabal quien compra los terrenos, los que nombrarán a la zona del actual Curanilahue, como el fundo “Los Ríos de Curanilahue”:

“Por otra parte, el empresario Ramón Rabal inició la compra de terrenos hacia 1890 a diversos propietarios. como 105 sucesores de Cirilo Fuentealba y a la familia Sáez. Llegando a adquirir el fundo "Los Ríos de Curanilahue" e inicia trabajos de exploración minera con un gran número de trabajadores.”³¹

Los inicios de la explotación en los Ríos de Curanilahue cuenta con 7.530 trabajadores, este alto número de obreros era principalmente de chilenos, y el capital invertido era de ingleses:³² “En todo caso, la empresa inglesa poseía una mayor presencia en el área dado que en 1890 totalizaba 8 piques y una decena de vetas con una producción diaria de 70 toneladas.”³³

Los Ríos de Curanilahue, también presenta explotación de árboles nativos, producción de trigo y ganadería, lo que lo transforma en un área con altos recursos y propicia a la economía.³⁴ Esto da a entender que el nacimiento de Curanilahue no es un hecho fundacional que se haya planificado, lo que ocurrió, por ejemplo, en localidades como Lebu, Cañete y Concepción.³⁵

Los inicios del siglo XX, significaron un gran desarrollo en Los Ríos de Curanilahue, lo que motivó en los vecinos residentes de la zona, a querer ser autónomos, lo que significaba, dejar de depender de la gobernación de Lebu, entendiendo su gran aumento demográfico y el gran ciclo económico que estaban viviendo.³⁶ Es publicado en el Diario Oficial por Decreto del Ministerio del Interior, el 23 de mayo de 1913, que se oficializa la nueva comuna de Curanilahue, teniendo como límites al norte a la comuna de

²⁹ *Ibidem*, pp. 38.

³⁰ Claudia Inostroza, “Microhistoria territorial de Plegarias”. Tesis para optar al grado de Magíster en Investigación Social y Desarrollo. Universidad de Concepción, 2017. pp.27.

³¹ Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, 1999. pp. 33.

³² *Ibidem*, pp. 38.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Felipe Delgado, “Tan lejos, tan cerca...” Auge y decadencia en la frontera carbonífera. El caso de Curanilahue y Lebu, 1880-1930.", 2012, pp. 143.

³⁶ *Ibidem*, pp. 142.

Carampangue, al sur la comuna de Cañete, al poniente, la comuna de Los Álamos, y al oriente la comuna de Nahuelbuta.³⁷

Esto motivó una inversión por parte de los empresarios ingleses para lograr una conectividad carbonífera a partir de Curanilahue y el resto de la Zona del Carbón: “Desde sus comienzos el F.C. de Arauco prestó primordialmente servicios a las compañías de: Lota y Coronel, Carbonífera Schwager y de Curanilahue, empresas “coligadas” a la propiedad del ferrocarril.”³⁸

El ramal Concepción-Los Ríos de Curanilahue nace con la necesidad existente en la Zona del Carbón para lograr una conexión entre los principales centros carboníferos que existían en la época con el Estado. El difícil acceso que había para llegar a Curanilahue se realizaba por caminos locales los cuales se tornaban intransitables en días de lluvia.³⁹ Así un ferrocarril en la zona se volvería de vital importancia, entendiéndose que se podría realizar una conexión con el puerto de Coronel:

“Este ferrocarril, nadie desconoce que está llamado a desempeñar el papel mas importante de muchos otros ferrocarriles, puesto que los buques que vienen a Chile con mercaderías, vendrán directamente a Coronel, por las razones de aquí pueden descargarlas i cargar carbon a un mismo tiempo, surtiendo nuestro pueblo con gran facilidad, mercaderías no tan solo a los pueblos del sur sino tambien hasta la misma capital.”⁴⁰

En un principio, en el año 1884, la construcción del ramal estuvo a cargo de Gustavo Lenz. Dos años después, Lenz transfiere la concesión a la Sociedad Anónima “The Arauco Company Limited”, empresa inglesa. El presidente de esta compañía es el empresario John Thomas North, el cual era apodado como el “rey del salitre”⁴¹, quien se interesó plenamente en el carbón de la zona⁴²

“Por decreto de 29 de octubre de 1884, el señor Lenz obtuvo del Gobierno una concesion para construir un ferrocarril, entre la ciudad de Concepcion i i las minas de

³⁷ Diario Oficial, 26 de mayo de 1913, p. 1.

³⁸ Thomson Ian. y Angerstein Dietrich. 2000. Historia del ferrocarril en Chile. pp. 64

³⁹ Carlos Sottorf, en XXV Jornadas de Historia Económica, a “*El ferrocarril Concepción-Curanilahue y el potencial efecto modernizador en una zona atrasada. La cuenca carbonífera de Arauco, Chile (1880-1891)*”, 2016, p. 3.

⁴⁰ “*FERROCARRIL*”, periódico La Esmeralda, 14 de noviembre de 1886, p. 3.

⁴¹ Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, 1999. pp. 39.

⁴² Mazzei de Grazia, L. 1997. Expansión de gestiones empresariales desde la minería del norte a la del carbón, Chile, siglo XIX. pp. 262.

Curanilahue, pasando por los puertos de Coronel i Lota i los asientos mineros de Carampangue, Peumo i Colico.”⁴³

El día 22 de octubre del año 1885, se reunieron ingenieros para examinar los planos del ramal, y así el 3 de julio de 1886 se aprobaron los planos presentados por Gustavo Lenz para la construcción. En su artículo 1º, se plantea que en caso de que cuando comience a correr el ferrocarril al público, si se llega a interrumpir el tráfico se interrumpe por causas de falta de solidez en el trabajo de realización del ramal, se suspenderá el pago de la garantía fiscal por el tiempo en que transcurra la interrupción. El artículo 2º, detalla que la estación de Concepción debe ser aprobada por las autoridades de los Ferrocarriles del Estado. Además, el puente que se realizará sobre el río Bio-Bio se construirá en tramos que tengan 25 metros de luz, así no se interrumpirá el tráfico de balsas.⁴⁴

El periódico La Esmeralda informa el decreto redactado por el Ministerio del Interior el 9 de julio del año 1886. Se decreta que las tarifas de carga establecidas por la Compañía de Arauco para el ferrocarril, se clasifican en tres categorías, ajustándose así el precio. Del mismo modo, se realizará la clasificación a la tarifa de pasajeros, las cuales deben replicarse al precio de las que son realizadas en el ferrocarril Valparaíso-Santiago.⁴⁵

En una carta enviada por Gustavo Lenz a un vecino de Coronel, Lenz contaba que los trabajos no quedarían inconclusos ya que no había escasez de dinero, por lo que las obras comenzarían en octubre del año 1886.⁴⁶ La noticia, fue de grata aceptación por parte de la gente, y en Coronel se reflejaba en la satisfacción por estar a tan solo media hora de distancia de Concepción, lo cual era un acercamiento con las autoridades superiores.⁴⁷

Aunque la empresa contaba con capitales suficientes para poder financiar la construcción del ferrocarril, consideraron pertinente obtener la concesión en el Gobierno chileno, comprometiéndose a la construcción con un capital garantizado para el Gobierno: “(...) a razón de 5% de interés, de 36 peniques por peso, sobre \$ 30,000, también de 36 peniques por peso, que se invirtieran por cada kilómetro de línea férrea.”⁴⁸

⁴³ Julio Duplaquet *Estudio de la zona carbonífera de Chile. Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*. Santiago. 1907. pp. 403.

⁴⁴ “FERROCARRIL A LOS RIOS DE CURANILAHUE”, periódico La Esmeralda, 11 julio de 1886, p. 2.

⁴⁵ “FERROCARRIL DE CONCEPCION A CURANILAHUE”, periódico La Esmeralda, 25 de julio de 1886, p. 2.

⁴⁶ “FERROCARRIL A CURANILAHUE”, periódico La Esmeralda, 18 de julio 1886, p. 2.

⁴⁷ “MAS CERQUITA”, periódico La Esmeralda, 18 de julio de 1886, p. 2.

⁴⁸ “Observaciones al folleto de la Compañía de Arauco Limitada”, 1902. p 4.

La construcción del ramal se dividió en seis secciones:

1. Concepción - San Pedro.
2. San Pedro - Coronel.
3. Coronel- Lota.
4. Lota - Laraquete.
5. Laraquete - Carampangue.
6. Carampangue - Curanilahue.⁴⁹

Para noviembre de 1886, el ferrocarril ya se convertía en una realidad: “El proyecto del ferrocarril de Concepción a los rios de Curanilahue, que se creía un sueño se ha convertido en una verdadera i positiva realidad.”⁵⁰ El ingeniero de la construcción, el señor Guillemard, llegó a la zona y comenzó inmediatamente a hacer los trazados y señalamientos de las vías.⁵¹

Así finalmente, y luego de muchos inconvenientes, hacia fines de noviembre del año 1886, se anunciaron los inicios de la construcción del ramal. Los trabajos iniciaron al norte de Coronel con un número de 80 obreros aproximadamente y 5 ingenieros, los cuales no eran más debido a que hasta la fecha no habían llegado más herramientas.⁵²

Las obras del ramal avanzaron de gran manera hacia inicios del año 1887, donde hacia la fecha había entre 4 y 5 kilómetros de terraplenes.⁵³ Así también, aumentó el número de trabajadores los cuales ya eran 300 aproximadamente, teniendo un retraso en la llegada de más herramientas y rieles por parte del navío que las traía desde Europa, vapor que sufrió deterioros por el viaje y en la fecha se encontraba en Montevideo solucionando estos problemas.⁵⁴ A este contratiempo, se le suman muchos casos de envenenamiento por parte de los obreros, los cuales en el villorrio de San Pedro, comenzaron a consumir un supuesto aguardiente de grano de muy bajo costo, el cual en realidad era un veneno. Esta situación provocó que el Gobernador tomara medidas para eliminar esta bebida.⁵⁵

⁴⁹ Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, 1999. pp. 39.

⁵⁰ “*FERROCARRIL*”, periódico La Esmeralda, 14 de noviembre de 1886, p. 3.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² “*FERROCARRIL*”, periódico La Esmeralda, 28 de noviembre de 1886, p. 3.

⁵³ Según RAE, *Terraplén* se refiere a “Macizo de tierra con que se rellena un hueco, o que se levanta para hacer una defensa, un camino u otra obra semejante. Extraído de Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., versión 23.7 en línea. <https://dle.rae.es>.

⁵⁴ “*FERROCARRIL*”, periódico La Esmeralda, 20 de marzo de 1887, p. 2.

⁵⁵ “*EL COLERA EN SAN PEDRO*”, periódico La Esmeralda, 1 de enero de 1887, p. 2.

Hacia junio del año 1887 llega la primera locomotora del ramal. Este llegó desde Inglaterra a través del buque Cotopaxi. Este primer navío, en primera instancia, era para cooperar con los trabajos en las vías férreas, la cual estaba con retrasos por los casos mencionados anteriormente.⁵⁶ Al siguiente mes, llega una segunda locomotora, la cual venía acompañada de más herramientas.⁵⁷ Las obras fueron avanzando progresivamente a lo largo del año 1887, donde a finales de octubre el número de trabajadores era superior a 700.⁵⁸

Del mismo modo, en la construcción se ejecutaron dos grandes obras en el ramal. Por un lado, el túnel que atraviesa el cerro Chepe y por otra parte el puente que cruza el río Bío-Bío. Para la época, se reflejó una favorable imagen sobre la Compañía al realizar tremendas obras industriales: “Estas dos obras impresionan agradablemente al viajero y dan una idea mui favorable de la empresa, tanto de su valor industrial como de su mérito científico.”⁵⁹ Por su parte, el túnel mide 220 metros de longitud, por 5 metros de ancho y 5.5 de alto en su eje longitudinal, en forma de arco con 300 metros de radio. Por dentro está forrado por un revestimiento de 400.000 ladrillos con 60 centímetros de espesor.⁶⁰

El túnel toma dirección a la siguiente obra, el nuevo puente ferroviario, y ya a inicios del año 1888 se anunciaban los inicios de la construcción de este:

“SE NOS INFORMA que dentro de pocos días principiarán los trabajos del puente que sobre el rio Bio-Bio construirá la empresa del ferrocarril de Concepcion a los rios de Curanilahue.

Por los datos recibidos podemos asegurar que ese será monumental ; que hará honor a nuestro pais i a sus constructores.”⁶¹

Esta obra se ejecutó trayendo por partes el puente desde Europa: “Los trabajos de la línea marchan con toda rapidez, i segun nos dijo el señor Gerente de la empresa, viene ya en camino la mayor parte del puente para el Bio-Bio.”⁶² Este tiene 1865 metros de largo, construído por 63 machones de seis pilotes tubulares de hierro fundido, los cuales tienen 38 centímetros de diámetro y 4 de espesor⁶³, estos tienen una profundidad de 10 metros en la mayor hondura del río y con pilotes de 14 metros de largo. Toda la estructura está hecha con

⁵⁶ “LA PRIMERA LOCOMOTORA”, periódico La Esmeralda, 5 de junio de 1887, p. 2.

⁵⁷ “UTILES PARA EL FERROCARRIL”, periódico La Esmeralda, 3 de julio de 1887, p. 3.

⁵⁸ “FERROCARRIL”, periódico La Esmeralda, 30 de octubre de 1887, p. 3.

⁵⁹ Román Espech, “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue”, 1890, p. 9.

⁶⁰ *Ibidem*, pp. 10.

⁶¹ “Noticias diversas”, periódico El Imparcial, 29 de enero de 1888, p. 3.

⁶² “Noticias diversas”, periódico El Imparcial, 12 de febrero de 1888, pp. 2-3.

⁶³ Román Espech en “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue” en la página 10, explica que por primera vez en Chile se utilizó el sistema hidráulico de clavado.

barandas de hierro, la cual tiene 4,20 metros de ancho y 9 especies de balcones que resguardan a los obreros. En total se utilizaron casi 2.000 toneladas de hierro y costó alrededor de 690.000 pesos chilenos de la época.⁶⁴

El periódico El Imparcial señala que el Gobernador de Lautaro puso a disposición de la Compañía de Arauco los terrenos fiscales, municipales y edificios particulares que estén dentro del trazado entre el pueblo de Lota hasta el río de Laraquete, esto bajo el respectivo desalojo y el compromiso por parte de la compañía en pagar la consignación de estos en la tesorería fiscal de Coronel.⁶⁵

En marzo de 1888, se estaba finalizando parte del ramal, la cual abarca la orilla del río Bio Bio a partir de San Pedro hacia el sur, teniendo los cortes de cerro y terraplenes listos hasta Curanilahue. A esta fecha, se esperaba tener listo en un año las líneas hasta Colico, y la gente ya empezaba a exigir la entrega del ramal para el tráfico de pasajeros.⁶⁶ El progreso de la obra es avanzado, y en abril del 1888 llegan diariamente al puerto de Coronel materiales para la construcción.

“Los grandes trabajos emprendidos i los numerosos materiales i útiles con que ya cuenta la compañía, todo esto unido al entusiasmo i competencia de los señores empresarios, es una garantía mas que suficiente para que podamos confiar en la pronta terminación de una obra que irá a influir poderosamente, tanto en el bienestar de los distintos pueblos que con ella van a ser favorecidos, como también en el progreso jeneral de la República.”⁶⁷

La construcción del ramal se vio atrasada en su fecha de entrega, por lo que el 30 de agosto de 1889, se solicitó una prórroga en la entrega del ramal al público ante la Cámara de Senadores y Diputados. Los motivos de esta solicitud fueron las condiciones del terreno, lo cual complicó la construcción:

“El puente del Bío-Bío, con una extensión de mil ochocientos ochenta i nueve metros, los numerosos túneles, cortes, terraplenes, viaductos i obras de mampostería, i mui especialmente la inclemencia de los inviernos en 1887 i 1888, han dado a aquella obra vastas proporciones.”⁶⁸

⁶⁴ Román Espech, “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue”, 1890, pp. 10-11.

⁶⁵ “*FERROCARRIL DE CONCEPCION A CURANILAHUE*”, periódico El Imparcial, 19 de febrero de 1888, p. 3.

⁶⁶ “*A PROPÓSITO*”, periódico La Esmeralda, 18 de marzo de 1888, p.3.

⁶⁷ “*FERROCARRIL*”, periódico La Esmeralda, 15 de abril de 1888, p. 2.

⁶⁸ Sesión 28ª parlamentaria, 30 de agosto de 1889. pp. 283.

La solicitud fue aceptada por parte de la Cámara, brindándole una prórroga de tres meses al plazo que ya estaba establecido.⁶⁹

La construcción del ramal concluye hacia octubre del año 1889 iniciando recorridos para el transporte público con dos trenes al día entre Lota y San Pedro.⁷⁰

Dirección Lota a San Pedro

Dirección San Pedro a Lota

	Tren N°1	Tren N°2			Tren N°1	Tren N°2
Sale de Lota	8:30	14:15		Sale de San Pedro	10:30	16:30
Llega a Coronel	9:00	14:45		Llega a Coronel	11:20	17:20
Sale de Coronel	9:15	15:00		Sale de Coronel	11:30	17:30
Llega a San Pedro	10:00	15:50		Llega a Lota	12:00	18:00

⁶⁹ *Ibidem*, pp. 284.

⁷⁰ “*COMPAÑÍA DE ARAUCO ITINERARIO*”, periódico El Imparcial, 10 de octubre de 1889, p. 3.

Capítulo III

Ferrocarril Concepción a Los Ríos de Curanilahue y el servicio entregado a la comunidad por parte de la Compañía de Arauco

La inauguración oficial del ramal fue realizada el 18 de febrero del año 1890, con el primer tren que transitó por las líneas férreas compuesta por una locomotora de tres coches de pasajeros y un carro que transportaba el equipaje. Las personas que iban dentro del tren eran los Ministros del interior y relaciones exteriores; además de algunos empleados fiscales y turistas que iban a conocer la ruta, entregando así oficialmente el tráfico público entre las secciones Concepción y Lota. Del mismo modo, este tren, se transformó en el primero en atravesar el río Biobío por el nuevo puente, el cual fue construido por la Compañía de Arauco.⁷¹

El recorrido completo del ramal quedó de la siguiente forma: parte desde la estación en Concepción, la cual se encuentra al costado poniente de la estación de Ferrocarriles del Estado, así el ferrocarril se interna en el túnel del cerro Chepe y se conecta al puente, llegando así a la ribera sur del río, en el cual se encuentra el caserío de San Pedro. Esta parte del ramal, incluyendo el túnel, puente, rieles y la estación de Concepción, tuvo un coste total de 940.000 pesos. La segunda sección parte desde San Pedro hasta la ciudad de Coronel, en una extensión de 25 kilómetros en línea recta. La tercera sección inicia desde la estación de Coronel, y en su avance hacia el sur, se enlazan las líneas del ramal con las minas de Buen Retiro, para avanzar hacia la costa para internarse en dos túneles de 100 y 360 metros de largo, para lograr llegar a la ciudad de Lota, ciudad que tiene su estación en el sector de Lota Bajo, teniendo así, un total de 9 kilómetros de extensión. La cuarta sección, tuvo grandes dificultades para su construcción, esto por las inaccesibles laderas en la cuesta de Villagrán, trabajos que contaron con 1800 obreros por las complejidades presentadas en la zona, teniendo que realizar 9 túneles, dos entre Lota y Colcura, cinco entre Colcura y Chivilingo junto a dos puentes, y dos túneles entre Chivilingo y el puerto de Laraquete. Esta sección tuvo un coste total de 1.000.000 de pesos. La quinta sección comprende desde Laraquete hasta el pueblo de Carampangue, en la cual hay una estación que une la línea ferroviaria que va hacia Arauco. Y la sexta y última sección va desde Carampangue, recorriendo en línea recta hacia el sur por una altiplanicie que llega a la estación de Colico en la cual hay varias minas de carbón, avanzando así, al final del recorrido, en la estación de Curanilahue, zona

⁷¹ Román Espech, "Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue", 1890, p. 3.

que está asentada en un valle con una alta cantidad de centros carboníferos y un río atravesado por un puente de madera para que cruce el tren.⁷²

Los inicios del ramal fueron anunciados por el diario El Sur, en el cual reflejaban entusiasmo debido a la falta de conectividad que había en la época para poder atravesar el río Biobío⁷³, además El Sur solicita transparencia en el precio de los pasajes, ya que, previo a la llegada del ferrocarril los lancheros y cocheros que trabajaban transportando pasajeros a través del río abusaban de los precios:

“Desde hoy empezará a salir el tren de la estación del ferrocarril a Curanilahue directamente a Lota.

Por fin ese bendito tren va a prestar mas positivas ventajas al público.

Ya era tiempo de que se cortara el abuso que cometían los lancheros y cocheros; aquellos cobraban cuarenta centavos o mas por atravesar el río en los botes y estos últimos un peso por conducir un pasajero a la orilla del río.

Ahora ya no se les presentará la ocasión de explotar a los viajeros impunemente.

Creemos que sería una medida muy acertada la de reglamentar el precio que se debe pagar por la conducción de las personas a la estación del ferrocarril a Curanilahue. Entendemos que no se puede pagar mas de veinte centavos por persona y ojalá que los empresarios de carruajes pusieran en conocimiento del público por algun cartel u otro medio esta tarifa, para evitar abusos como los que todos los días se veían a la orilla del río. Esto a mas de perjudicar al público perjudica también a las empresas y por eso, y en bien de ambas partes, hacemos esta indicación que deseáramos fuese atendida por las personas a quienes va dirigida.”⁷⁴

Los inicios del ramal fueron bastante complejos. El Diario el Sur expone quejas de los usuarios del ferrocarril en sus inicios. Esto por el itinerario del tren, el cual pasa cada dos horas, lo que es muy poco tiempo para visitar los pueblos de la zona de Lota por ejemplo y además, los carros van llenos de gente:

“Hemos visto por el itinerario que el tren de la mañana llega a Lota a las 12.10 y sale a las 2.15 P.M.

Varias veces se han quejado pasajeros que van a ese puerto, del poco tiempo de que disponen para permanecer ahí: en dos horas no se puede ni conocer los pueblos, que

⁷² Román Espech, “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue”, 1890, pp. 9-21.

⁷³ Para la época, Román Espech en “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue” en la página 4, plantea que el Río Bío-Bío era de los más grandes y caudalosos de Chile, esto por su confluencia con los ríos Laja, San Rosendo y Vergara.

⁷⁴ “*Ferrocarril a Lota*”, diario El Sur, 20 de febrero de 1890, p. 2.

como se sabe, estan distantes uno de otro

Ya anteriormente se habian acercado algunas personas a pedirnos hiciéramos ver ese inconveniente a la empresa y ver si seria posible hacer que el tren de Lota saliera a las cuatro de la tarde. De esta manera el que sale de esta estacion a las 4.25 podia salir a las cinco o cinco y media, hora mui apropósito para regresar.

Verdaderamente que el itinerario está mal combinado y presta mui pocas ventajas a las personas que de aqui van a Lota o Coronel, y que son muchas, como habrá tenido ocasion de notarlo la empresa, pues los domingos van los carros repletos.

Ojala pues se hiciere una pequeña reforma a ese itinerario, asi se dejaria satisfecho al publico, ofreciendole mas facilidades.”⁷⁵

Comienza así el trayecto de los trenes para el público a lo largo de la zona del carbón desde el día 7 de abril de 1890, con un tren al día hacia Curanilahue y tres entre Lota y San Pedro. A continuación el itinerario informado por La Esmeralda, en el cual se evidencia una demora de casi una hora entre las estaciones de Curanilahue y Colico, las cuales se encuentran a solo 12 kilómetros de distancia.⁷⁶

Trenes dirección sur

Trenes dirección norte

	Tren N°1	Tren N°3	Tren N°9			Tren N°2	Tren N°8	Tren N°10
Sale de Concepción	7:00	9:45	16:40		Sale de Curanilahue			12:55
Llega a San Pedro Sale de San Pedro	7:10 7:15	10:00	16:50 16:55		Llega a Colico Sale de Colico			13:50 13:55
Llega a La Posada Sale de La Posada	7:40 7:45	10:25 10:30	17:20 17:25		Llega a Carampangue Sale de Carampangue			14:50 14:55
Llega a Coronel Sale de Coronel	8:05 8:15	10:50 10:55	17:45 17:55		Llega a Laraquete Sale de Laraquete			15:25 15:40
Llega a Lota Sale de Lota	8:40 8:50	11:15	18:15		Llega a Lota Sale de Lota	7:40	14:00	16:15 16:25
Llega a Laraquete Sale de Laraquete	9:25 9:35				Llega a Coronel Sale de Coronel	8:00 8:10	14:20 14:30	16:45 16:55
Llega a Carampangue Sale de Carampangue	10:00 10:05				Llega a La Posada Sale de La Posada	8:30 8:35	14:55 15:00	17:20 17:25
Llega a Colico Sale de Colico	10:50 10:55				Llega a San Pedro Sale de San Pedro	9:00 9:05	15:30 15:35	17:50 17:55

⁷⁵ “A propósito de ese ferrocarril”, diario El Sur, 20 de febrero de 1890, p. 2.

⁷⁶ “ITINERARIO DE LOS TRENES”, periódico La Esmeralda, 4 de mayo de 1890, p. 4.

Llega a Curanilahue	11:45				Llega a Concepción	9:15	15:45	18:05
---------------------	-------	--	--	--	--------------------	------	-------	-------

Los primeros meses del 1890 fueron complejos, el Periódico La Esmeralda, informó diferentes incidentes ocurridos en el mes de mayo. Un accidente ocurrido por el tren, el cual provocó la muerte de una mujer: “El viénes fué atropellada, a la entrada de la ciudad, por el tren que venia de Lota, una mujer de nombre María Morales, causándole lesiones gravisimas. Se nos dice que en la noche dejó de existir.”⁷⁷. También informan sobre una pelea y posterior asesinato por parte de trabajadores de la estación de Colico. “Se nos asegura que en la estacion de Colico, en una reyerta trabada por dos trabajadores, uno mató a garrotazos al contrario; habiendo huido el asesino”⁷⁸. Además las fuertes lluvias desencadenaron importantes derrumbes de tierras, los cuales cubrieron las vías impidiendo llegar trenes hasta Curanilahue, realizando el servicio hasta Lota.⁷⁹

Para los años comprendidos entre 1891 y 1892, no se encontró en los archivos periodísticos revisados, información detallada sobre el servicio del ferrocarril.

Para mediados de 1893, se informan atrasos en la llegada del ferrocarril, esto por errores de los mismos maquinistas del tren:

“El viénes el tren de la mañana que viene del sur llegó a las 10 A. M, por habersele tambien cortado el convoi frente a Colico y el maquinista vino a notarlo cuando ya estaba en Carampangue.

‘Como esto ocasiona perjuicios de consideración a los pasajeros seria conveniente que el gerente de la Compañía Arauco hiciera algunas observaciones a sus empleados, para que tuvieran un poco mas cuidado en el servicio.’⁸⁰

Hacia octubre de 1893, los precios del ferrocarril entre Lota y Coronel en primera clase eran de \$0,60; de Coronel a Concepción \$1,75 y de Lota a Concepción \$2,30. Estos precios eran muy similares a los de la empresa de coches que transitaba entre estas localidades, y que al igual que el ferrocarril, entregaba servicio de transporte para los pasajeros.⁸¹ Estas tarifas, dejaron a los usuarios del ferrocarril disconformes por los precios, los cuales eran considerados como elevados, situación que llegó a discusión en el Senado el 17 de noviembre de 1893, ya que era considerado como un abuso realizado por parte de la

⁷⁷ “ATROPELLO”, periódico La Esmeralda, 11 de mayo de 1890, p. 2.

⁷⁸ “ASESINATO”, periódico La Esmeralda, 11 de mayo de 1890, p. 2.

⁷⁹ “EFECTOS DEL TEMPORAL”, periódico La Esmeralda, 4 de julio de 1890, p. 2.

⁸⁰ “Atraso de trenes”, periódico La Semana, 13 de agosto de 1893, p. 2.

⁸¹ “A GUISA ESTADISTICA.”, periódico La Esmeralda, 1 de octubre de 1893, p. 2.

Compañía de Arauco: “el señor Ross pide correccion para los abusos cometidos por la Compañía del Ferrocarril de Arauco i pide se dé lectura a las notas cambiadas entre el gobierno i los agentes de dicha Compañía.”⁸² El periódico La Prensa de Lota, señala que esta situación afecta plenamente a Curanilahue, ya que no llegan los suficientes carros de transporte de mineral a la zona, prefiriendo los intereses de la compañía:

“Los señores Fuente Alba propietarios del extenso i rico fundo denominado Curanilahue, son los mas directamente perjudicados en sus intereses. Del inapreciable mineral que poseen estos caballeros, explotan diariamente inmensas cantidad de carbon, pero tropiesan con el inconveniente de no poder conseguir oportunamente los carros para transportarlo a Concepcion ó á otros puntos en donde tienen compromisos que cumplir, carros que la empresa tiene obligacion de poner a favor no solo de ellos sinó tambien de todo el público.”⁸³

Las tarifas de los pasajes seguían siendo elevadas hacia febrero de 1894, y se seguía solicitando modificaciones en el precio:

“Con las tarifas de hoi dia una gran parte del pueblo queda privada en absoluto de poder hacer uso de las ventajas que el ferrocarril en cuestion estaba llamado a reportarle.

Creemos que se podría llevar a buen término una modificacion que armonice los precios tanto con los intereses del público como los de la empresa misma.”⁸⁴

Para marzo de 1894, a pesar del elevado costo de los pasajes, el ferrocarril permitió mejoras en el servicio de correos, permitiendo el envío de estos entre Curanilahue y Concepción, a través del tren que transitaba diariamente hacia esta localidad. Además, entre Lota y Concepción, el envío de correos es realizado a través de dos ferrocarriles diariamente.⁸⁵

En 1895, se vio reflejado la irresponsabilidad de los mismos usuarios del tren afectando el servicio. El periódico La Prensa reflejó el dilema de los pasajeros ya que se estaba haciendo costumbre de algunas personas de llevar animales y mariscos, lo que era permitido por los conductores de los trenes⁸⁶

⁸² “LA COMPAÑÍA ARAUCO LIMITADA”, periódico La Prensa, 19 de noviembre de 1893, p. 2.

⁸³ *Ibidem*.

⁸⁴ “PASAJES POR LOS TRENES”, periódico La Esmeralda, 11 de febrero de 1894, p. 2.

⁸⁵ “MEJORAS EN EL SERVICIO DE CORREOS”, periódico La Esmeralda, 11 de marzo de 1894, p. 2.

⁸⁶ “En los carros”, periódico La Prensa, 2 de junio de 1895, p. 3.

Además, el servicio presentaba diferentes retrasos producidos por la mala organización de los trabajadores que ordenaban la remisión de carros.⁸⁷ Estas situaciones se volvieron reiteradas hacia inicios de 1896: "Mui continuo vienen siendo estos atrasos, i como es el público el que mas se perjudica con ellos, no habrá modo de que sean remediados."⁸⁸ A pesar de complicaciones, el servicio del ferrocarril tuvo una mejora en el precio de los pasajes. Hacia marzo del año mencionado se redujo el valor en un 10%:

"La Compañía Arauco ha reducido los precios de pasaje en un diez por ciento.

Mui bien viene esta pequeña reduccion, hoi sobre todo, que atravesamos por una crisis monetaria espantosa.

No sabemos que se han hecho las *chauchas* que hasta hace tres meses con profuncion las hacian circular en el comercio."⁸⁹

Asimismo, las muertes provocadas por el ferrocarril aumentaban, en algunos casos ocurrían por suicidio.⁹⁰

Los diferentes problemas entregados por el servicio ferroviario de la Compañía de Arauco, empezaron a provocar fuertes descontentos en sus usuarios. Diario El Sur entrega una opinión respecto a esto, en la cual critican la garantía entregada por el Estado para la ejecución de las obras del ramal y además la poca ayuda del Gobierno a la comunidad, ya que no han intervenido ante las alzas de precio y su mal servicio, siendo de interés particular la producción para el Gobierno y la misma compañía:

"Deseamos llamar la atencion a una cuestion de sumo interes, porque ataño en sus efectos a muchas empresas, que, bien cimentadas, habrán de contribuir al fomento de la produccion nacional, en bien de la riqueza particular i pública del país.

Con motivo de una injustificada exigencia de una compañía inglesa, que cuenta con la garantía del Gobierno para la explotacion de un ferrocarril de Concepcion a Curanilahue, se ha producido una corriente de opinion contraria a la idea capital de la garantía del Estado, en la ejecucion de obras que requieren fuertes capitales, i que es preciso buscar en el extranjero.

La lei que otorgó la concesion del ferrocarril de Concepcion a Curanilahue, tuvo en su orijen un objeto de interes público, o cuanto el concesionario formuló en peticion i presentó sus planos i presupuestos, para buscar la linea desde Concepcion a Cañete i Lebu, sirviendo a los intereses de muchas poblaciones intermedias i a diversas empresas

⁸⁷ "Atraso del tren", periódico La Prensa, 23 de junio de 1895, p. 3.

⁸⁸ "Atraso de trenes", periódico La Prensa, 1 de marzo de 1896, p. 3.

⁸⁹ "Mui bien hecho", periódico La Prensa, 8 de marzo de 1896, p. 3.

⁹⁰ "Muerto por el tren", periódico La Prensa, 31 de mayo de 1896, p. 3.

ya creadas, que habrían tenido un gran desarrollo con la ejecución de ese ferrocarril.

Este proyecto encontró una fuerte oposición en la Cámara de Diputados, debido a causas que no es hoy oportuno señalar.

La concesión, sin embargo, se obtuvo reduciéndola hasta los primeros yacimientos de carbón; creyendo los que la otorgaron, que así la obra sería irrealizable de aquel territorio, ni llegaría a crear la explotación de aquella zona carbonífera, base industrial y segura del proyecto primitivo, que llegaba a Cañete y Lebu.

La obra se realizó, firmándose una sociedad particular, que adquirió las minas de carbón de Laraquete y Curanilahue, bajo la base del ferrocarril.

(...) entorpecida en la Cámara de Diputados, por influencias de la misma compañía inglesa, interesada ya en mantener el monopolio del carbón, y en impedir el desarrollo de otras industrias por medio de un ferrocarril que lo ha considerado de su exclusivo interés particular; y todavía, porque había esta segunda intervención de cobrar fácilmente al Gobierno, por medio de altas influencias el valor de una garantía que no tiene razón de ser, desde que ello solo sirve a un interés particular.

La misma ley de concesión deja en manos del Presidente de la República el medio expedito de cortar el abuso que quiere hacer la compañía inglesa cobrando hoy lo que había renunciado antes, lo que bien sabe ella que no debería cobrar.

Las tarifas de acarreo deben ser decretadas por el S. E. el Presidente de la República, según la ley de concesión; luego, si las tarifas vigentes para el acarreo no alcanzan a cubrir los gastos con el 50 por ciento de la entrada bruta ¿qué razón habría para no elevarlas hasta que ellas produzcan lo suficiente para hacer los gastos, sin comprometer en un centavo la garantía del Estado? Esto sería justo, pues el interés de una empresa particular, que ha hecho grandes ganancias en Londres cuadruplicando su capital primitivo que era de £ 200.000, no puede ser servido con dinero del Estado y con perjuicio directo de los contribuyentes.

(...) La aplicación del principio de la garantía del Estado como medio directo de fomentar la producción y la riqueza es solo aplicable a aquellas empresas, que sirven a los intereses nacionales, o una gran porción de intereses que, encadenados, van a contribuir al bien general; pero, en el caso de la Compañía de Arauco, no hay ninguna de estas consideraciones.

Esta empresa ni siquiera trajo capitales al país; levantó crédito con la concesión del ferrocarril; puso en circulación en la Bolsa de Londres títulos de acciones, por tres veces el valor con que adquirió las propiedades de minas de carbón y dejó burlados los derechos de los primitivos concesionarios, adecuándose hasta hoy el valor de derechos de que entraron en posesión.

(...) En manos de S. E. el Presidente está decretar una tarifa de transporte para el

ferrocarril de Concepcion a Curanilahue no solo que sea suficiente para cubrir los gastos, sino de que dé utilidad, a fin de que el Estado sea reembolsado de lo que hoy se exige.⁹¹

En agosto de 1898, el valor del pasaje tuvo un aumento de 30%, teniendo un precio superior al de los Ferrocarriles del Estado. Además, esta alza provocó la disminución de pasajeros que utilizan los trenes de la compañía. “Puede decirse que actualmente se ocupan esos trenes por el público solo en casos de la mas absoluta necesidad”⁹²

Hacia abril del año 1899, el servicio del ferrocarril seguía presentando problemas con los atrasos producto de los descarrilamientos de los carros del tren.⁹³

“Seria de desear que la direccion de ese ferrocarril advirtiera, tanto a los conductores como a los maquinistas, que es necesario que las horas de llegada i salida de cada tren deben ser esactamente las que marcan los itinerarios respectivos.

Lo que está sucediendo al presente es que por cualquier fútil pretesto se demora a los trenes en las estaciones mas del tiempo necesario, produciéndose así atrasos absolutamente inustificados i que acusan un mal servicio.”⁹⁴

Además de los constantes atrasos de los trenes, la Compañía de Arauco presentaba interrupciones por derrumbes en las vías. En un fuerte temporal en el invierno de 1899 se generaron desmoronamientos de tierra de diez metros y aproximadamente cinco metros de altura en el lado sur de Playa Blanca, Playa Negra, Colcura, Laraquete, Carampangue y Colico. Esto afectó, además del tráfico de pasajeros, el transporte de correos.⁹⁵ Por su parte, las reparaciones en la línea férrea se realizaron con gran actividad, además, teniendo que arreglar una parte del puente del río Bio-Bio y hacer un nuevo puente en Ramadillas.⁹⁶

El tránsito normal de trenes de todo tipo a Concepción se reanudó a partir de octubre del 1899, aunque con una lentitud en el recorrido de los ferrocarriles: “Una hora i media para salvar en ferrocarril una distancia de veintiocho kilómetros es mucho, señor jerente.”⁹⁷ Esto provocó un descontento en la opinión pública, siendo reflejada en el periódico La Esmeralda:

⁹¹ “*La garantía del Estado (De La Lei)*, diario El Sur, 20 de enero de 1897, p. 2.

⁹² “*EN EL FERROCARRIL DE ARAUCO*”, periódico La Esmeralda, 28 de agosto de 1898, p. 3.

⁹³ “*TRENES ATRASADOS*”, periódico La Esmeralda, 16 de abril de 1899, p. 3.

⁹⁴ “*NUEVO ITINERARIO*”, periódico La Esmeralda, 23 de abril de 1899, p. 3.

⁹⁵ “*INTERRUPCIONES EN LA VIA FÉRREA*”, periódico La Esmeralda, 16 de julio de 1899, p. 3.

⁹⁶ “*LA LÍNEA FÉRREA A CURANILAHUE*”, periódico La Esmeralda, 30 de julio de 1899, p. 3.

⁹⁷ “*TRENES FLOJOS*”, periódico La Esmeralda, 22 de octubre de 1899, pp. 2-3.

“En repetidas ocasiones hemos hecho notar que los trenes de la Compañía de Arauco no se sujetan en su marcha estrictamente a los itinerarios respectivos.

Ya es una rareza que llegue o parta un tren de una estación cualquiera a la hora debida. La regla jeneral, lo que sucede a diario, es que los trenes salgan o lleguen con atrasos mas o menos considerables.

Ademas hemos notado que el tren que sale de Concepcion para este pueblo a las 4:30 P.M. tiene que soportar en La Posada una estadía de cerca de media hora esperando ahí al tren que viene del sur i con el cual debe cruzar.”⁹⁸

El alza del valor del pasaje y de carga eran altas, y el tránsito de los trenes, provocaron quejas del pueblo, lo que llegó a ser informado a los legisladores de la época, a los cuales, se les solicitaba la adquisición del servicio del ferrocarril:

“No se extrañara, por esto, que pidamos la inmediata adquisición por el Estado del ferrocarril que une a Concepcion con los rios de Curanilahue.

Este es el único medio de poner fin a una situación que ya no puede continuar tolerándose por mas tiempo.

(...) La compra del ferrocarril a Curanilahue por el Estado es, pues, algo que no se impone.”⁹⁹

El ferrocarril a inicios del siglo XIX seguía manteniendo complicaciones en su servicio. El día 22 de abril de 1900, era informado un accidente ferroviario por parte de un tren proveniente de Colico se descarrilaron tres carros, los cuales generaron desperfectos en las líneas.¹⁰⁰ Además, los atrasos en la llegada del tren seguían manteniéndose y las quejas de los usuarios se intensificaban.¹⁰¹ A estos problemas, se le sumaba la seguridad en el servicio. Para julio de 1900, se informaba de un atentado por parte de una persona que disparó a un tren que transitaba a la altura de Puchoco, en la cual se daba como recompensa de cien pesos a quien denunciara al autor del hecho.¹⁰²

Los inviernos seguían siendo un problema para el tránsito del ferrocarril. Los fuertes temporales ocurridos en el año 1900 provocaron enormes derrumbes entre Lota y Laraquete, lo que provocó la interrupción de la marcha de los trenes por casi dos semanas. Posterior a la suspensión, el servicio se volvió aún más lento de lo que ya estaba, provocando quejas

⁹⁸ “*EL ITINERARIO DE LOS TRENES*”, periódico La Esmeralda, 31 de diciembre de 1899, p. 3.

⁹⁹ “*EL FERROCARRIL DE CURANILAHUE*” (*Extracto del diario El Sur*), periódico La Esmeralda, 24 de diciembre de 1899, p. 3.

¹⁰⁰ “*ACCIDENTE FERROVIARIO*”, periódico La Esmeralda, 22 de abril de 1900, p. 3.

¹⁰¹ “*EL NUEVO ITINERARIO*”, periódico La Esmeralda, 6 de mayo de 1900, p. 2.

¹⁰² “*C.ª Arauco. - - Coronel - - GRATIFICACION*”, periódico La Esmeralda, 8 de julio de 1900, p. 2.

reiteradas por parte de los usuarios:¹⁰³ “Las interrupciones en el tráfico de los trenes, en los telégrafos i teléfonos, destruccion de puentes, anegamientos al por mayor, bravesas de mar i otros males sin cuento estan hoi a la orden del día.”¹⁰⁴

En los inicios de 1901, las muertes y atropellos causados por el ferrocarril seguían frecuentándose, como el caso del mutilamiento de un pie y mano a un niño sordo mudo en Lota por parte de un tren de la Compañía de Arauco.¹⁰⁵ Este mismo ferrocarril había provocado una muerte previamente en el mismo trayecto.¹⁰⁶

Además, se evidencia un alza del 20% en el precio de los pasajes. El billete de primera entre Lota y Coronel es de 60 centavos, el cual anteriormente tenía un precio de 50 centavos.¹⁰⁷ Este aumento trajo consigo la llegada de dos ferrocarriles a Curanilahue por día, lo que se diferencia de los primeros once años del servicio, en el cual solo llegaba uno. Además la distancia entre las estaciones de Curanilahue y Colico es mucho más rápida a comparación de años anteriores, demorando aproximadamente 20 minutos, a diferencia de los casi 60 minutos que tardaba en los primeros años. El itinerario funcionaba de la siguiente manera:¹⁰⁸

Trenes dirección sur

Trenes dirección norte

	Tren N°3	Tren N°5	Tren N°9		Tren N°2	Tren N°8	Tren N°10
Sale de Concepción	6:40	10:05	17:00		Sale de Curanilahue	4:25	13:40
Sale de San Pedro	6:50	10:15	17:10		Sale de Colico	5:05	14:30
Sale de La Posada	7:20	10:45	17:40		Sale de Carampangue	6:05	15:30
Sale de Coronel	7:55	11:20	18:15		Sale de Laraquete	6:30	16:00
Sale de Lota	8:30	11:55	18:50		Sale de Lota	7:10	16:45
Sale de Laraquete	9:05	12:30	19:25		Sale de Coronel	7:40	17:20
Sale de Carampangue	9:35	13:00	19:55		Sale de La Posada	8:10	17:45
Sale de Colico	10:35	14:10			Sale de San Pedro	8:35	18:15
Llega a Curanilahue	11:00	14:35			Llega a Concepción	8:45	18:25

¹⁰³ “LOS TRENES”, ibidem.

¹⁰⁴ “EL FERROCARRIL A CURANILAHUE”, periódico La Esmeralda, 15 de julio de 1900, p. 2.

¹⁰⁵ “ATROPELLADO POR UN TREN”, periódico La Esmeralda, 28 de abril de 1901, p. 3.

¹⁰⁶ “UN ATROPELLO DOBLE”, periódico La Esmeralda, 5 de mayo de 1901, p. 3.

¹⁰⁷ “LOS PASAJES EN EL FERROCARRIL ARAUCO”, periódico La Esmeralda, 9 de junio de 1901, p. 3.

¹⁰⁸ “ITINERARIO”, periódico La Esmeralda, 3 de noviembre de 1901, p. 4.

A diferencia de los años anteriores, el servicio en la temporada de invierno no tuvo mayores complicaciones y a pesar de las fuertes lluvias, las líneas férreas estuvieron expeditas.¹⁰⁹ La seguridad comienza a tener importantes avances, siendo la estación de Coronel una beneficiada en este ámbito. La Compañía de Arauco instala un retén de policía, compuesta por cinco hombres para prestar los servicios de vigilancia.¹¹⁰

Para los años comprendidos entre 1903 y 1905, no se encontró información detallada sobre el servicio del ferrocarril en los archivos periodísticos revisados.

En mayo de 1906, el servicio ferroviario vuelve a tener un tren diario hacia Curanilahue, esto para prevenir problemas en invierno. Esta medida adoptada por la compañía provocó quejas por parte de los usuarios, esto por el hecho de que el primer tren que sale desde Concepción, lo hace en la madrugada.¹¹¹

Además, los trenes tienen constantes atrasos en sus salidas: “Es tal la irregularidad con que andan los trenes de la Compañía de Arauco que puede decirse que actualmente no rige en ellos itinerario alguno.”¹¹² Este problema provocó las quejas de los usuarios, lo cual se reflejaba en que la compañía cobraba mucho en sus pasajes para el mal servicio que entregaban:

“A pesar de lo acostumbrado que estamos a que los trenes de la Compañía de Arauco anden en completo desacuerdo con sus itinerarios, sin embargo, lo que está ocurriendo en este último tiempo es un verdadero colmo de mal servicio ferroviario.

Realmente que no es concebible que trenes que parten de Concepcion, que se encuentra a una hora de distancia de Coronel, lleguen a ésta con dos i hasta tres horas de atraso.

La causa no es otra que la de haber acordado la empresa que, en vez de dar a las máquinas el mejor carbon, se les dé el peor de los que la Compañía explota.

Como esos trenes son mui bien pagados por el público, esperamos que la gerencia de la Compañía de Arauco se apresurará a enmendar semejante barbaridad ántes que las numerosísimas i bien fundadas quejas de los perjudicados obliguen a una intervencion formal de los hombres de gobierno en este asunto.”¹¹³

¹⁰⁹ “*FERROCARRIL ESPEDITO*”, periódico La Esmeralda, 29 de junio de 1902, p. 3.

¹¹⁰ “*RETEN DE POLICIA EN LA ESTACION*”, periódico La Esmeralda, 14 de septiembre de 1902, p. 3.

¹¹¹ “*ITINERARIO FERROVIARIO*”, periódico La Esmeralda, 6 de mayo de 1906, p. 2.

¹¹² “*LOS TRENES*”, periódico La Esmeralda, 24 de junio de 1906, p. 3.

¹¹³ “*LOS TRENES*”, periódico La Esmeralda, 12 de agosto de 1906, p. 3.

El año 1907 inicia con una importante rebaja al recargo en las tarifas de fletes. Esto fue realizado, ya que, Ferrocarriles del Estado y las demás empresas ferrocarrileras a nivel nacional, cobraban mucho más barato que la Compañía de Arauco, por lo que tuvieron que acoplarse a los precios para no seguir recibiendo quejas.¹¹⁴

Para fines de junio de 1907, empleados del ferrocarril de la Compañía de Arauco exponen un comunicado, en el cual expresan a sus superiores, una mejora salarial, lo que se suma a los problemas que viene trayendo hace años el servicio de la compañía:

“Señor Superiotendente del Tráfico.- Coronel.- El personal a su cargo se encuentra en la imperiosa necesidad de suplicar a Ud. se sirva atender una justa petición. En vista del gran recargo que hoi día se experimentan en el valor de los artículos de consumo, agradeceramosle tomara algunas medidas para subsanar los sacrificios de que nos encontramos poseidos, por ser nuestros sueldos tan reducidos.

Ademas, el trabajo se recarga día a día, llegando al punto de no poder disponer ni de un momento de descanso aun en días festivos.

La situación actual nos obliga a tomar estas medidas, pues comparando el consumo de artículos diarios con el sueldo que tenemos es de considerar las entradas solo para el día, sin tomar en cuenta el vestuario, que depende de muchas economías, apenas podemos conseguirlo.

Ahora, si comparamos las rentas que percibe el personal de los ferrocarriles del Estado con las que perciben los exponentes ¡dejan mucho que desear!

Debemos tomar en cuenta mas todavía: ¿Cuáles son solo los gastos de pension para aquellos que no tienen en su auxilio ningun miembro de su familia, siendo su único recurso el escaso sueldo i enseguida satisfacer el mérito que exige su desempeño? Ahora, para los que tenemos que asistir un número considerable de familia ¿qué porvenir nos aguarda?

No desconfiamos en que nuestros superiores, reconociendo la crítica situación que nos aqueja se sirva garantizarnos un aumento del 40% para aquellos empleados cuyo sueldo es menor que cien pesos i un 25% para aquellos que gozan de una renta mayor que la espuesta.

Esperamos que el señor Superintendente del Tráfico se sirva contestar satisfactoriamente a los empleados de su dependencia que le hacen tan justa petición.

-Dios guie a Ud.- *Los Empleados de la Cia. Arauco.*”¹¹⁵

¹¹⁴ “REBAJA DE FLETES”, periódico La Esmeralda, 6 de enero de 1907, p. 2.

¹¹⁵ “SOLICITANDO AUMENTO DE SUELDO.”, periódico La Esmeralda, 30 de junio de 1907, p. 2.

A la fecha, la Compañía de Arauco tiene problemas con sus trabajadores ferroviarios y además con el servicio de fletes que entrega al público. El transporte de mercaderías y objetos por el ferrocarril demora más de cuatro días en ser descargados, por lo que los usuarios comienzan a presentar quejas ante esto.¹¹⁶ A pesar de esto, la compañía realiza un aumento en sus tarifas de fletes y pasajes en el ferrocarril para el mes de agosto del año 1907.¹¹⁷ Esta nueva tarifa, aumentó de gran manera afectando el comercio de la zona del carbón. El periódico La Esmeralda expresa que las alzas es por intereses políticos: “Pero es claro: los desaciertos i barbaridades de los politiqueros i farsantes que han metido mano en la administracion de este pais nos tienen patas arriba!”¹¹⁸

El día 28 de noviembre de 1907, según los datos entregados por el censo, se evidencia un aumento de población en los sectores de la zona del carbón, comparando los años 1895 y 1907. El desarrollo de las actividades ferroviarias facilitó el movimiento poblacional y el establecimiento en las nuevas comunidades surgidas por la actividad minera, como es el caso de Los Ríos de Curanilahue, perteneciente al Departamento de Lebu. Esta zona muestra un gran aumento demográfico desde la llegada del tren y el posterior desarrollo del servicio ferroviario.¹¹⁹

	1895	1907
Departamento de Lautaro	35.101	39.778
Departamento de Lebu	19.175	23.932

Para fines de 1907, una queja colectiva por parte de usuarios del ferrocarril es publicada en el periódico La Esmeralda, en el que expresaron los problemas y soluciones que se vienen pidiendo hace más de 10 años atrás a la compañía:

- “1° que el punto de partida o de llegada de los trenes que van hasta Concepcion sea la estacion de los ferrocarriles del Estado; i
- 2° que haya trenes exclusivamente para pasajeros i equipajes, evitándose con ello la gran pérdida de tiempo que tienen que experimentar los viajeros en cada estacion,

¹¹⁶ “Bodega del Ferrocarril”, periódico La Esmeralda, 7 de julio de 1907, p. 2.

¹¹⁷ “AUMENTO DE TARIFAS”, periódico La Esmeralda, 4 de agosto de 1907, p. 2

¹¹⁸ “NUEVA ALZA DE PASAJES”, periódico La Esmeralda, 3 de noviembre de 1907, p. 2.

¹¹⁹ Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo”, *Censo de la República de Chile: levantado el 28 de noviembre de 1907*. Santiago de Chile. pp. 844, 919.

debido a los cambios que desanda el servicio de los carros de carga, siendo esta también la causa por la cual los largos i pesados trenes de la Compañía Arauco anden siempre fuera de itinerario.

Si la gerencia de la Compañía allanara los inconvenientes que pudieran presentarse sobre el particular, puede estar segura que contaría con el aplauso unánime de los pueblos que une su ferrocarril.”¹²⁰

El elevado precio de los pasajes seguía siendo un problema hacia mediados de 1908, la Compañía de Arauco tenía planes para seguir subiendo el valor. Hacia junio del año mencionado, el precio a comparación de otras empresas de ferrocarriles, tenía un recargo del 300%. Al hacerse oficial el recargo a las tarifas del servicio de ferrocarril de la Compañía de Arauco, el periódico La Esmeralda expresa:

“Se ha estimado por algunos discutible que el Spmo. Gobierno pueda, de su sola autoridad, reducir las tarifas de esa Compañía, sin el acuerdo de ésta.

Si es así, ¿que espera el Gobierno que no provoca ese acuerdo?

En cuanto al servicio de esos trenes, no guarda proporcion alguna con los precios elevadísimos que estan cobrando i que se aumentan dia á dia.

La situacion del comercio i de las poblaciones en jeneral llamadas a participar de los beneficios de ese ferrocarril es pues insostenible.

Se esta sometiendo la paciencia de una buena parte del sur de Chile a mui duras pruebas.”¹²¹

“Así, un pasaje en primera clase, de esta ciudad a Concepcion, que solo dista veintiocho kilómetros, importa *tres pesos i treinta centavos* (\$3.30). El de segunda clase corre parejas con éste.

Tercera clase no hai.

Demas está decir que semejantes cobros están mui por encima de la jeneralidad de las fortunas i mui fuera de lo natural i lo correcto.

Traslado a nuestros representantes en el Congreso Nacional i, en especial, al Ministerio respectivo, que ha manifestado verdadero interes por concluir con tan anormal estado de cosas.”¹²²

Además, a la compañía se le comienza a culpar por los atropellos que realiza a las personas. Esto, ya que se les atribuye de imprudentes por llevar carros por delante de la locomotora en zonas donde concurren muchos transeúntes:

¹²⁰ “LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”, periódico La Esmeralda, 1 de diciembre de 1907. p. 2.

¹²¹ “LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”, periódico La Esmeralda, 28 de junio de 1908, p. 2.

¹²² “LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”, periódico La Esmeralda, 5 de julio de 1908, p. 2.

“¿Qué dicen de esto señores directores del tráfico, que mas se ocupan de imponer gabelas i molestias al público que de hacer que sus trenes marchen en la forma debida i que cumplan siquiera medianamente con sus itinerarios?

(...)De todas maneras, podemos concluir que los trenes de la Compañía de Arauco Limitada, no solo son éximosen el arte de esquilmar el bolsillo ajeno, sino que tambien en el de descuartizar al prójimo.”¹²³

A partir de octubre de 1908, se anuncia que se sumarán dos trenes nuevos al recorrido diario, uno entre Lota y Coronel y otro entre Lota y Concepción. Aún así, llegan reclamos por estos nuevos ferrocarriles, ya que son solo de primera clase, lo que es inaccesible para los usuarios por el elevado costo.¹²⁴ El nuevo itinerario queda de la siguiente manera:¹²⁵

Trenes dirección sur

Trenes dirección norte

	Tren N°1	Tren N°3	Tren N°5	Tren N°9	Tren N°11			Tren N°4	Tren N°2	Tren N°6	Tren N°8	Tren N°10
Sale de Concepción		6:40	11:15	17:00	18:05		Sale de Curanilahue		5:00		13:40	
Sale de San Pedro		6:50	11:25	17:10	18:20		Sale de Colico		5:40	10:50	14:30	
Sale de La Posada		7:20	12:00	17:40	18:54		Sale de Peumo		6:15	11:55	15:05	
Sale de Coronel	6:00	7:55	12:30	18:15	19:10		Sale de Carampangue		7:00	12:05	15:40	
Sale de Lota	Llega 6:20	8:30	13:05	18:50	Llega 19:30		Sale de Laraquete		7:30	12:35	16:10	
Sale de Laraquete		9:05	13:45	19:25			Sale de Lota	6:35	8:15	13:20	16:45	21:00
Sale de Carampangue		9:40	14:35	19:55			Sale de Coronel	7:00	8:50	13:55	17:20	21:50
Sale de Peumo		10:10	15:05	Llega 20:25			Sale de La Posada	7:25	9:15	14:20	17:45	
Sale de Colico		10:45	15:40				Sale de San Pedro	7:55	9:45	14:45	18:15	
Llega a Curanilahue		11:15	16:10				Llega a Concepción	8:05	9:55	14:55	18:25	

¹²³ “*AVERÍAS FERROCARRILERAS*”, periódico La Esmeralda, 5 de julio de 1908, p. 2.

¹²⁴ “*LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO*”, periódico La Esmeralda, 11 de octubre de 1908, p. 2.

¹²⁵ “*FERROCARRIL de La Compañía de Arauco Limitada TEMPORADA DE VERANO.*”, periódico La Esmeralda, 18 de octubre de 1908, p. 3.

Este nuevo itinerario fue recibido de gran manera por parte de los usuarios, esto por estar en relación a los trenes de la empresa Ferrocarriles del Estado, lo que permite una conexión más accesible con otras zonas:

“Con verdadera satisfacción se ha impuesto el público de que la Compañía de Arauco Limitada ha confeccionado un nuevo itinerario que rejiré en sus trenes desde el día quince del presente, inclusive, i en el cual se ha consultado, con todo acierto, no solamente el interés de la Compañía, sino que también el de los viajeros.

El nuevo itinerario está en relación con el de los trenes de los ferrocarriles del Estado i se ha obtenido, lo que deseábamos desde veinte años atrás; esto es, que llegaran, siquiera algunos de esos trenes, a la estación del Estado en Concepción.”¹²⁶

Hacia el año 1909, el servicio ferroviario evidencia mejoras en su regularidad de itinerarios.¹²⁷ Aún así, las tarifas del ferrocarril seguían siendo excesivas, lo que seguía siendo un dilema para los usuarios y además para el comercio. El periódico La Esmeralda expresó:

“A pesar de lo que se ha hablado referente a una reforma de las tarifas del ferrocarril de la Compañía de Arauco Limitada, parece que no se verá tan luego esa reforma, que por cierto es reclamada por el público en general i en especial por el comercio”¹²⁸

El año 1910 inicia con problemas en el servicio postal, esto por equivocaciones en la entrega de estos ya que no contaban con personal que trabajara en la correspondencia. Además, a esto se le suma que el envío de correos realizado por tren se hacía sin medidas de protección.¹²⁹

Para fines de febrero de 1910, se presentan problemas de coordinación en la vía ferroviaria, en la estación de Lota chocaron dos trenes de pasajeros provocando potentes deterioros en ambos carros. Periódico La Esmeralda explica que el culpable del suceso fueron los mismos trabajadores de la compañía y los dos maquinistas del tren por ir a exceso de velocidad y además con sobrecarga, llevando 19 carros cargados con carbón. Estas imprudencias son constantes en los ferrocarriles de la compañía.¹³⁰

Sobre las tarifas del servicio ferroviario de la compañía el periódico La Esmeralda expresa:

¹²⁶ “*NUESTROS APLAUSOS*”, periódico La Esmeralda, 8 de noviembre de 1908, p. 2.

¹²⁷ “*TRENES DE LA CIA DE ARAUCO*”, periódico La Esmeralda, 25 de julio de 1909, p. 2.

¹²⁸ “*LAS TARIFAS DE LA COMPAÑIA ARAUCO*”, periódico La Esmeralda, 26 de diciembre de 1909, p. 2.

¹²⁹ “*LOS BUZONES DE LOS TRENES*”, periódico La Esmeralda, 30 de enero de 1910, p. 2.

¹³⁰ “*ACCIDENTE FERROVIARIO EN LOTA*”, periódico La Esmeralda, 27 de febrero de 1910, p. 2.

Anunciase que las tarifas de pasaje que la Compañía de Arauco quedó de presentar al Spmo. Gobierno en el presente mes, han sido arregladas a un tipo de cambio de 28 peniques por peso.

Si tan así, quiere decir que la Compañía de Arauco insiste en mantener sus tarifas a una altura que impide, de hecho, el desarrollo comercial de las provincias que su ferrocarril está llamado a beneficiar.

Entendemos que el Spmo. Gobierno al exigir de esa empresa la presentación de nuevas tarifas, lo ha hecho con el propósito de que esas tarifas se avengan con el actual estado económico del país.

(...)A este tipo de cambio las tales tarifas resultan subidísimas comparadas con las de los ferrocarriles más caros del país.

Hai que tomar en cuenta también que, por lo que respecta a las tarifas de los trenes de pasajeros, la Compañía de Arauco no da felicidad alguna a las personas que por su empleo o profesión necesitan viajar constantemente, pues les exige el pago íntegro como a los pasajeros de ocasión. De manera que esas personas tienen que reservar a la Compañía de Arauco la mayor parte de los emolumentos que obtienen con los sacrificios consiguientes

Para esas personas la Compañía de Arauco se les presenta como una empresa cuyo espíritu de lucro la lleva a los extremos de una usura.”¹³¹

Además, para fines del año 1910, comienzan a utilizarse trenes especiales para el transporte de personas que requieran de atención de salud desde Curanilahue, las cuales son trasladadas al Sanatorio Alemán de Concepción.¹³²

En cuanto al servicio de transporte de pasajeros, la demora de los trenes seguía ocurriendo hacia abril de 1911, provocando las quejas de los usuarios.¹³³ Del mismo modo, como la mayoría de años anteriores, las líneas ferroviarias seguían teniendo problemas por los derrumbes ocasionados en los cerros. El periódico La Comuna solicita a la Compañía de Arauco el prevenir estos problemas:

“La línea del ferrocarril de la Compañía Arauco ha sufrido una interrupción por demás perjudicial á causa de varios derrumbes acaecidos el Martes en el punto denominado Villagrán entre Lota y Laraquete, quedando los trenes de subida y bajada aislados y sin poder efectuar trasbordo por la distancia que los separaba y otras dificultades.

¹³¹ “LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”, periódico La Esmeralda, 13 de marzo de 1910, p. 2.

¹³² “DESGRACIADO ACCIDENTE”, periódico La Esmeralda, 18 de diciembre de 1910, p. 2.

¹³³ “NUEVO ITINERARIO”, periódico La Esmeralda, 9 de abril de 1911, p. 2.

(...) Según nos han dicho algunos vecinos llegados últimamente, hay otras partes de cerros en peligro de derrumbarse.

Seria conveniente que la Cia. Arauco hiciera revisar los cerros que circunda la line, á fin de evitar accidentes de fatales consecuencias.”¹³⁴

“Con motivo de la interrupcion de tráfico directo hasta Concepción, hemos estado sin correspondencia hasta el Sábado, que se habría podido traspasar mediante un poco de atención y buena voluntad de la Compañía Arauco, hacia una poblacion que le deja no pocas entradas por el fuerte valor de pasajes y transporte de carga.”¹³⁵

Además, el Gobierno aprobó nuevas tarifas en los valores de pasajes y cargas en el servicio de ferrocarril, las cuales según el periódico La Esmeralda no son favorables para el público.¹³⁶ Para la zona de Curanilahue, el tren seguía teniendo mejoras en el servicio. Hacia octubre de 1911, es anunciado por La Esmeralda que llegará otro tren hasta esta zona:

“Posteriormente a la confeccion de ese itinerario se ha resuelto por la jerencia de esa empresa que los trenes que terminaba su carrera en Colico o salian de esa estacion, prolonguen su carrera hasta Curanilahue.

Esta medida ha sido, por cierto, mui aplaudida por el público.”¹³⁷

Negligencias por parte de los trenes en abril de 1912, provocaron fuertes accidentes. Uno de estos fue el caso de una locomotora que atropelló a una mujer la cual murió inmediatamente. Este suceso tuvo como principal culpable al tren por ir a exceso de velocidad al momento de pasar por la estación de Coronel.¹³⁸ Días después, a la altura del Molino Coronel, un carro carbonero sufrió la rotura de una de las palancas de movimiento, por lo que quedó trabada y generó el volcamiento del tren quedando completamente destrozado.¹³⁹

¹³⁴ “*DERRUMBES*”, periódico La Comuna, 14 de mayo de 1911, p. 1.

¹³⁵ “*CORRESPONDENCIA*”, ibídem.

¹³⁶ “*LA COMPAÑÍA DE ARAUCO LIMITADA. FERROCARRIL DE CONCEPCION A LOS RIOS DE CURANILAHUE*”, periódico La Esmeralda, 27 de agosto de 1911, p. 2.

¹³⁷ “*LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO*”, periódico La Esmeralda, 15 de octubre de 1911, p. 2.

¹³⁸ “*MUERTO POR UN TREN*”, periódico La Esmeralda, 7 de abril de 1912, p. 2.

¹³⁹ “*ACCIDENTE FERROVIARIO*”, periódico La Esmeralda, 21 de abril de 1912, p. 2.

A la fecha, el itinerario se componía de la siguiente manera:¹⁴⁰

Trenes dirección sur

Trenes dirección norte

	Tren N°1	Tren N°3	Tren N°5	Tren N°7		Tren N°2	Tren N°4	Tren N°6	Tren N°8	
Sale de Concepción	7:10	11:45	16:00	18:15		Sale de Curanilahue		6:10	11:00	14:00
Sale de Chepe	7:18	11:55	16:10	18:21		Sale de Colico		6:45	11:30	14:26
Sale de San Pedro	7:27	12:00	16:20	18:30		Sale de Peumo		7:07	11:57	14:49
Sale de La Posada	7:32	12:35	16:50	18:58		Sale de Ramadillas		7:17		
Sale de Coronel	8:17	13:02	17:18	19:21		Sale de Carampangue		7:37	12:25	15:12
Sale de Lota	8:38	13:30	17:46	19:40		Sale de Laraquete		8:05	12:53	15:35
Sale de Laraquete	9:05	13:58	18:15			Sale de Lota	7:00	8:37	13:24	16:00
Sale de Carampangue	9:28	14:28	18:48			Sale de Coronel	7:25	9:06	13:52	16:25
Sale de Ramadillas		14:38				Sale de La Posada	7:51	9:30	14:15	16:48
Sale de Peumo	9:52	14:53	19:13			Sale de San Pedro	8:17	9:57	14:42	17:15
Sale de Colico	10:20	15:25	19:42			Sale de Chepe	8:30	10:10	14:55	17:27
Llega a Curanilahue	10:45	15:50	20:07			Llega a Concepción	8:35	10:15	15:00	17:32

El invierno de 1913 provocó importantes derrumbes en la línea férrea, lo cual provocó la interrupción del tránsito.¹⁴¹ El temporal fue de los más grandes de los últimos años, el cual fue relatado por el periódico La Industria:

“Hacia ya varios inviernos que esta rejion no recibia la visita de un aguacero tan formidable como el que empezó en la madrugada del Viérnes para escampar solo ayer a medio día.

Durante mas de 30 horas consecutivas permanecieron abiertas las cataratas del cielo, haciendo salir de madres a los rios, interrumpiendo los ferrocarriles, cortando los telégrafos i convirtiendo en regaderas i baños de ducha los tejados de Curanilahue.”¹⁴²

¹⁴⁰ “F. C. de Concepcion a los Rios de Curanilahue. Itinerario que rige en los trenes de LA COMPAÑÍA DE ARAUCO LIMITADA”, periódico La Esmeralda, 28 de abril de 1912, p. 4.

¹⁴¹ “TRENES INTERRUMPIDOS”, periódico La Esmeralda, 18 de mayo de 1913, p. 2.

¹⁴² “Temporal”, periódico La Industria, 18 de mayo de 1913, pp. 2-3.

Conclusiones

El ferrocarril de Concepción a Curanilahue permitió la importante conexión entre los diferentes puntos carboníferos de la zona. Esto, además logró que para la sociedad, la llegada a Concepción desde Curanilahue y los intermedios, se simplificara gracias al tren, entregando un servicio que era necesario por la llegada de las personas a trabajar en los nuevos yacimientos carboníferos que surgieron hacia fines del siglo XIX al sur de Lota.

El servicio de transporte público inició oficialmente hacia 1890 con diferentes problemas, donde el tren tiene un itinerario complejo para los usuarios y ocurren fuertes accidentes. Estas situaciones son repetitivas, el itinerario se incumple por parte de los trenes y andan a horas que no son acordes a lo que se le informaba a las personas.

Es en 1893 donde los precios de los servicios entregados por el ferrocarril comienzan a tener elevados costos, los cuales para la opinión pública eran considerados como abusos. Este problema, sumado a las inseguridades de los trenes y los atrasos provocaron fuertes quejas por parte de los usuarios. A pesar de esto, en agosto de 1898 el precio del pasaje aumenta en un 30%.

Del mismo modo, los inviernos golpeaban fuertemente el tránsito, y la complejidad de los terrenos eran un gran problema en las vías ferroviarias por los derrumbes ocurridos en los temporales, situación que fue constante en la mayoría de los años investigados. Hacia 1902, la Compañía de Arauco se esforzó en entregar mejoras a la gente por los fuertes inviernos, y además comienza a invertir en seguridad en las estaciones.

Es en el año 1907, donde la compañía vuelve a aumentar los precios, situación que afecta fuertemente al comercio de las zonas que comprende el ramal. La opinión pública estaba siendo muy crítica a la compañía, quienes también culpaban a los maquinistas de los trenes por ser imprudentes para el tránsito.

Es hacia 1910 donde la zona de Curanilahue comienza a verse beneficiada por el tren. Comienza a tener acceso a la salud gracias al tren, teniendo uno especial para llegar a Concepción. Además, hacia Curanilahue el tren comienza a ser expedito y teniendo ya para 1911, tres trenes diarios. El servicio ferroviario que entregó la Compañía de Arauco a la comunidad fue de vital importancia para aquellas zonas alejadas de la zona del carbón. El ferrocarril permitió importantes avances a las carboníferas, de las cuales Curanilahue logró

obtener un acceso que no podía tener años previos al ferrocarril por la dificultad de sus caminos.

A pesar de todas las complicaciones que tuvo el servicio del ferrocarril a lo largo de sus primeros años, es indudable que gracias al tren, la sociedad logró tener una conexión económica que facilitó al comercio. Por su parte, el carbón logró tener un transporte a los puertos y su auge aumentó gracias a esto.

Fuentes Bibliográficas

1. Fuentes Primarias

1.1 Archivos ministeriales:

- *Decreto número 2616*, Ministerio del Interior. Diario Oficial, 26 de mayo de 1913.

1.2 Archivos periodísticos

Diario El Sur, Concepción:

- *“Ferrocarril a Lota”*, 20 de febrero de 1890, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“A propósito de ese ferrocarril”*, 20 de febrero de 1890, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“La garantía del Estado (De La Lei)”*, diario El Sur, 20 de enero de 1897, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico La Esmeralda, Coronel:

- *“FERROCARRIL A LOS RIOS DE CURANILAHUE”*, periódico La Esmeralda, 11 julio de 1886, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL DE CONCEPCION A CURANILAHUE”*, periódico La Esmeralda, 25 de julio de 1886, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL A CURANILHAUE”*, periódico La Esmeralda, 18 de julio 1886, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“MAS CERQUITA”*, periódico La Esmeralda, 18 de julio de 1886, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 14 de noviembre de 1886, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 28 de noviembre de 1886, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 20 de marzo de 1887, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

- *“EL COLERA EN SAN PEDRO”*, periódico La Esmeralda, 1 de enero de 1887, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LA PRIMERA LOCOMOTORA”*, periódico La Esmeralda, 5 de junio de 1887, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“UTILES PARA EL FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 3 de julio de 1887, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 30 de octubre de 1887, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“A PROPÓSITO”*, periódico La Esmeralda, 18 de marzo de 1888, p.3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL”*, periódico La Esmeralda, 15 de abril de 1888, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“COMPAÑÍA DE ARAUCO ITINERARIO”*, periódico El Imparcial, 10 de octubre de 1889, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ITINERARIO DE LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 4 de mayo de 1890, p. 4. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ATROPELLO”*, periódico La Esmeralda, 11 de mayo de 1890, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ASESINATO”*, periódico La Esmeralda, 11 de mayo de 1890, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EFECTOS DEL TEMPORAL”*, periódico La Esmeralda, 4 de julio de 1890, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“A GUISA ESTADISTICA.”*, periódico La Esmeralda, 1 de octubre de 1893, p. 2.
- *“PASAJES POR LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 11 de febrero de 1894, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“MEJORAS EN EL SERVICIO DE CORREOS”*, periódico La Esmeralda, 11 de marzo de 1894, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EN EL FERROCARRIL DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 28 de agosto de 1898, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“TRENES ATRASADOS”*, periódico La Esmeralda, 16 de abril de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“NUEVO ITINERARIO”*, periódico La Esmeralda, 23 de abril de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

- *“INTERRUPCIONES EN LA VIA FÉRREA”*, periódico La Esmeralda, 16 de julio de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LA LÍNEA FÉRREA A CURANILAHUE”*, periódico La Esmeralda, 30 de julio de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“TRENES FLOJOS”*, periódico La Esmeralda, 22 de octubre de 1899, pp. 2-3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EL ITINERARIO DE LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 31 de diciembre de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EL FERROCARRIL DE CURANILAHUE”* (Extracto del diario El Sur), periódico La Esmeralda, 24 de diciembre de 1899, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ACCIDENTE FERROVIARIO”*, periódico La Esmeralda, 22 de abril de 1900, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EL NUEVO ITINERARIO”*, periódico La Esmeralda, 6 de mayo de 1900, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“C.^a Arauco. - - Coronel - - GRATIFICACION”*, periódico La Esmeralda, 8 de julio de 1900, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“EL FERROCARRIL A CURANILAHUE”*, periódico La Esmeralda, 15 de julio de 1900, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ATROPELLADO POR UN TREN”*, periódico La Esmeralda, 28 de abril de 1901, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“UN ATROPELLO DOBLE”*, periódico La Esmeralda, 5 de mayo de 1901, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LOS PASAJES EN EL FERROCARRIL ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 9 de junio de 1901, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ITINERARIO”*, periódico La Esmeralda, 3 de noviembre de 1901, p. 4. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL ESPEDITO”*, periódico La Esmeralda, 29 de junio de 1902, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“RETEN DE POLICIA EN LA ESTACION”*, periódico La Esmeralda, 14 de septiembre de 1902, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ITINERARIO FERROVIARIO”*, periódico La Esmeralda, 6 de mayo de 1906, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

- *“LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 24 de junio de 1906, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 12 de agosto de 1906, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“REBAJA DE FLETES”*, periódico La Esmeralda, 6 de enero de 1907, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“SOLICITANDO AUMENTO DE SUELDO.”*, periódico La Esmeralda, 30 de junio de 1907, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“Bodega del Ferrocarril”*, periódico La Esmeralda, 7 de julio de 1907, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“AUMENTO DE TARIFAS”*, periódico La Esmeralda, 4 de agosto de 1907, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“NUEVA ALZA DE PASAJES”*, periódico La Esmeralda, 3 de noviembre de 1907, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 1 de diciembre de 1907. p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 28 de junio de 1908, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 5 de julio de 1908, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“AVERÍAS FERROCARRILERAS”*, periódico La Esmeralda, 5 de julio de 1908, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 11 de octubre de 1908, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“FERROCARRIL de La Compañía de Arauco Limitada TEMPORADA DE VERANO.”*, periódico La Esmeralda, 18 de octubre de 1908, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“NUESTROS APLAUSOS”*, periódico La Esmeralda, 8 de noviembre de 1908, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“TRENES DE LA CIA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 25 de julio de 1909, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 26 de diciembre de 1909, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

- *“LOS BUZONES DE LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 30 de enero de 1910, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ACCIDENTE FERROVIARIO EN LOTA”*, periódico La Esmeralda, 27 de febrero de 1910, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 13 de marzo de 1910, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“DESGRACIADO ACCIDENTE”*, periódico La Esmeralda, 18 de diciembre de 1910, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“NUEVO ITINERARIO”*, periódico La Esmeralda, 9 de abril de 1911, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LA COMPAÑÍA DE ARAUCO LIMITADA. FERROCARRIL DE CONCEPCION A LOS RIOS DE CURANILAHUE”*, periódico La Esmeralda, 27 de agosto de 1911, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“LOS TRENES DE LA COMPAÑÍA DE ARAUCO”*, periódico La Esmeralda, 15 de octubre de 1911, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“MUERTO POR UN TREN”*, periódico La Esmeralda, 7 de abril de 1912, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“ACCIDENTE FERROVIARIO”*, periódico La Esmeralda, 21 de abril de 1912, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“F. C. de Concepcion a los Rios de Curanilahue. Itinerario que rige en los trenes de LA COMPAÑÍA DE ARAUCO LIMITADA”*, periódico La Esmeralda, 28 de abril de 1912, p. 4. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“TRENES INTERRUMPIDOS”*, periódico La Esmeralda, 18 de mayo de 1913, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico La Semana, Lota:

- *“Atraso de trenes”*, periódico La Semana, 13 de agosto de 1893, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico La Prensa, Lota:

- *“LA COMPAÑÍA ARAUCO LIMITADA”*, periódico La Prensa, 19 de noviembre de 1893, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- *“PASAJES POR LOS TRENES”*, periódico La Esmeralda, 11 de febrero de 1894, p. 2. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

- “*En los carros*”, periódico La Prensa, 2 de junio de 1895, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*Atraso del tren*”, periódico La Prensa, 23 de junio de 1895, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*Atraso de trenes*”, periódico La Prensa, 1 de marzo de 1896, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*Mui bien hecho*”, periódico La Prensa, 8 de marzo de 1896, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*Muerto por el tren*”, periódico La Prensa, 31 de mayo de 1896, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico El Imparcial, Coronel:

- “*Noticias diversas*”, periódico El Imparcial, 29 de enero de 1888, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*Noticias diversas*”, periódico El Imparcial, 12 de febrero de 1888, pp. 2-3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*FERROCARRIL DE CONCEPCION A CURANILAHUE*”, periódico El Imparcial, 19 de febrero de 1888, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.
- “*COMPAÑÍA DE ARAUCO ITINERARIO*”, periódico El Imparcial, 10 de octubre de 1889, p. 3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico La Industria, Curanilahue:

- “*Temporal*”, periódico La Industria, 18 de mayo de 1913, pp. 2-3. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

Periódico La Comuna, Curanilahue:

- “*DERRUMBES*”, periódico La Comuna, 14 de mayo de 1911, p. 1. Sala Microfilms, Archivo Nacional de Chile.

1.3 Memorias de la época:

- “Observaciones al folleto de la Compañía de Arauco Limitada”. Santiago de Chile: Imprenta, litografía i encuabernacion Barcelona. Moneda, entre Estado i San Antonio. 1902.

- Román Espech, “Escursion veraniega. El ferrocarril de Concepción a los Ríos de Curanilahue”. Artículo descriptivo presentado al Instituto de Ingenieros de Santiago. Santiago: Imprenta Victoria. 1890.

1.4 Censos de la República de Chile

- Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo”, Censo de la República de Chile: levantado el 28 de noviembre de 1907. Santiago de Chile.

2. Fuentes secundarias.

- Alejandro Mihovilovich, “Tren a Curanilahue”, Concepción: Diario Concepción, 2021. Extraído de <https://www.diarioconcepcion.cl/opinion/2021/03/28/tren-a-curanilahue.html>
- Alejandro Pizarro, “De la Leufumapu a su Centenario.” 1991.
- Archivo Ferroviario, “Curanilahue”. Enero de 2022. Extraído de <https://archivoferroviario.cl/estaciones/curanilahue/>
- Carlos Ibarra, “Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886 – 1891”. Avance de investigación, en *Raíces de expresión*. Valparaíso: Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2007.
- Carlos Sottorf, en XXV Jornadas de Historia Económica, a “*El ferrocarril Concepción-Curanilahue y el potencial efecto modernizador en una zona atrasada. La cuenca carbonífera de Arauco, Chile (1880-1891)*”, Salta: Asociación Argentina de Historia Económica, Facultad de Humanidades, septiembre de 2016.
- Claudia Inostroza, “Microhistoria territorial de Plegarias”. Tesis para optar al grado de Magíster en Investigación Social y Desarrollo. Concepción: Universidad de Concepción, 2017.

- Felipe Sanhueza, Leonel Pérez, “Curanilahue: huellas del habitar desplegado por la minería de carbón”, 2015.
- Felipe Delgado, “Tan lejos, tan cerca...” Auge y decadencia en la frontera carbonífera. El caso de Curanilahue y Lebu, 1880-1930.", en *Revista de Historia Social*, vol. 16, No. 1: pp. 139-169. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, 2011.
- Guillermo Guajardo, “Tecnología, Estado y Ferrocarriles En Chile, 1850-1950”, México: Colección de Historia Ferroviaria, 2007.
- Hernán Venegas, “Desafíos de la industria carbonífera en Chile”, en *Revista de Historia*, vol. 8: pp. 151-173. Santiago de Chile, 1998.
- María Alliende, “Historia del ferrocarril en Chile”, Providencia: Pehuén, 2006.
- Santiago Marín, “Los Ferrocarriles de Chile”, Santiago de Chile: Imprenta Cervantes, 1916.
- Paz Pereira, “La colonia inglesa en la zona de Concepción 1853-1910”, Concepción: Universidad de Concepción, s/f.
- Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., versión 23.7 en línea. Extraído de <https://dle.rae.es>.
- Roberto Hernández Sampieri, “Metodología de la investigación”. México: Mc Graw Hill, 2014.
- Resumen, “El Tren del Carbón: 131 años del primer cruce sobre el puente ferroviario del Biobío”. En *Historias Comunes*, Concepción, 2021. Extraído de https://resumen.cl/articulos/el-tren-del-carbon-131-anos-del-primer-cruce-sobre-el-puente-ferroviario-del-biobio#google_vignette

- Omar Mella, “Breve Historia de Curanilahue”, Concepción: Cuadernos del Bío-Bío, 1999.