

**LOS INICIOS DE LA MINERÍA DEL CARBÓN: COLCURA*****THE BEGINNINGS OF COAL MINING: COLCURA***<sup>5</sup>**Armando Cartes-Montory**

Profesor Titular – Abogado, Doctor en Historia  
Universidad de Concepción  
e-mail: acartes@udec.cl

**Resumen**

La explotación del carbón de piedra en las bahías de Concepción y Arauco, en el siglo XIX, fue fundamental para la transición capitalista de la economía chilena. El inicio de la actividad extractiva coincide con la creación de la Provincia de Arauco y la llegada de Matías Cousiño a la industria del carbón en Lota. Fue en la década previa, no obstante, en la localidad de Colcura donde se iniciaron las transformaciones que determinaron el destino de la región costera.

La evolución de Colcura anticipó lo que ocurrió después en muchos lugares de Arauco: auge industrial y minero, transformación radical del espacio y, en varios casos, abandono y desolación. Hoy plantea un desafío de recuperación ecológica y revalorización patrimonial.

**Palabras claves:** Carbón, Colcura, industria minera

**Clasificación JEL:** L72-O13-N56

**Abstract**

The exploitation of coal in the bays of Concepción and Arauco, in the 19th century, was fundamental for the capitalist transition of the Chilean economy. The beginning of extractive activity coincides with the creation of the Province of Arauco and the arrival of Matías Cousiño to the coal industry in Lota. It was in the previous decade, however, in the town of Colcura where the transformations that determined the destiny of the coastal region began.

The evolution of Colcura anticipated what happened later in many places in Arauco: industrial and mining boom, radical transformation of the space and, in several cases, abandonment and desolation. Today it poses a challenge of ecological recovery and heritage revaluation.

**Keywords:** Carbón, Colcura, mining industry,

**JEL Classification:** L72-O13-N56

---

<sup>5</sup> El autor agradece al Centro de Recursos Hídricos para la Agricultura y la Minería, Centro ANID-CRHIAM. Es profesor del Departamento de Administración Pública y Ciencia Política y del Departamento de Historia de la Universidad de Concepción.

## 1. INTRODUCCIÓN

La Revolución Industrial, iniciada en Inglaterra a mediados del siglo XVIII, transformó el mundo, durante el siglo XIX, en el plano económico y tecnológico, con fuertes implicancias sociales, culturales y políticas. Fue la base de la formación del Imperio Británico, con su vasta red de conexiones financieras y trajo la modernidad, con luces y sombras, a vastas regiones del mundo. “En la vida humana, dice el historiador Eric Hobsbawm, no ha habido ningún cambio tan profundo desde la invención de la agricultura, la metalurgia y las ciudades en el Neolítico, como el advenimiento de la industrialización” (Eric Hobsbawm, 2001).

Tradicionalmente se asocia a los ferrocarriles y telares, a las fábricas y una rápida urbanización, en malas condiciones laborales. En términos generales, la transformación más fundamental fue la incorporación de una nueva fuente de energía, el vapor, a través del uso masivo del carbón de piedra como combustible, el cual era abundante en Reino Unido. Las primeras máquinas y ferrocarriles nacieron en las minas, para luego dar lugar a una gran red de transporte ferroviario y fluvial, que terminó por extenderse globalmente. Los talleres artesanales dieron paso a las fábricas y a la aglomeración en ciudades. El viejo mercantilismo fue quedando atrás, para dar paso a una economía capitalista basada en la inversión financiera, la minería del cobre y el acero y la fabricación en serie en usinas, en el marco de una economía mundial cada vez más integrada, incluso con aquellos países que, como Chile, no eran parte formal del Imperio Británico.

A Chile llegó más tarde esta Revolución, aunque la avanzada imperial inglesa, representada por cónsules, navegantes y casas comerciales, ya está presente a partir de la década de 1820. En las décadas siguientes, de la mano de la minería del cobre y el carbón, sumada a una incipiente industria, el país vivirá también su propia transición capitalista (Ortega, 2006; Illanes, 2003; Salazar, 2009; y Villablanca, 1999). En esta, el carbón tendrá también un papel fundamental. Así había sido en Reino Unido, donde su explotación comprometió a más de cuarenta ciudades en Inglaterra, Escocia y Gales, involucrando a más de un millón de personas (Roy Church, 1986).

En Chile, el carbón tuvo también un gran impacto en su desarrollo industrial. El país tuvo la suerte, no conferida más que a unas pocas de las jóvenes naciones americanas, de contar con este recurso en abundancia, lo cual resultó clave para su desarrollo temprano. Sumado a una política aduanera liberal, explica en buena medida el despegue del país durante el siglo XIX. Señalan Yáñez y Jofré, en efecto, que “Chile vivió un proceso modernizador muy tempranamente para los estándares latinoamericanos, lo que le permitió elevar el Producto per cápita a partir de la adopción gradual del carbón como combustible para el transporte, la minería y una incipiente actividad secundaria” (Yáñez y Jofré, 2011).

El impacto fue, naturalmente, más fuerte en los territorios donde tuvo lugar la actividad extractiva. Si bien se halló carbón en diversas regiones de Chile y se explotó activamente en lugares como Valdivia o Magallanes (Martinic, 2004; Duplaquet, 1907), el gran desarrollo minero se asocia a la cuenca de Lota y Coronel y la provincia de Arauco. La memoria de los trabajos previos en torno a la bahía de Concepción se ha perdido con los años. He procurado recuperarla en mi libro *El carbón antes de Lota. Inicios regionales de una industria global*, a publicarse en 2025.

El estudio de los inicios del carbón en Lota y la zona de Arauco presenta las complejidades propias de los estudios regionales: escasez de fuentes y la necesidad de desplazarse a los repositorios centralizados para revisarlas, como el Archivo Nacional, que resguarda los fondos notariales y los fondos de Intendencia. En el caso particular de la Intendencia de Arauco, además, cabe recordar que esta solo se crea en 1852, por lo que no está disponible para los años estudiados. Sí, en cambio, existen registros notariales, aunque en series incompletas, que permiten estudiar la formación de la propiedad raíz y la transferencia de tierras, temas que ya han sido abordados monográficamente, para la zona señalada (León, 2016; Ibarra, 2021).

Más compleja es la reconstitución de la historia empresarial de la zona, pues las compañías, al momento de cerrar las faenas, no tuvieron la práctica de conservar archivos para reconstituir su historia. Se dispone de algunas monografías preparadas por estas mismas, para promover su labor (v.gr., Astorquiza, 1929 y 1942) y de memorias y biografías de algunos pioneros, como Juan Mackay (Mackay, 1926), Jorge Rojas Miranda (Figueroa, 1897) o Matías Cousiño (Nazer, 2020); pero muchas resultan hagiográficas y no cubren las dimensiones sociales o ambientales de los procesos. En forma creciente, se acumulan trabajos sobre cuestiones como el paternalismo industrial (Venegas, 2015), el papel de las mujeres y cuestiones como la higiene, la educación (Benedetti, 2021) y la vida política en la zona minera (Figueroa y Sandoval, 1987). Para la época que estudiamos, no obstante, la década de 1840, hay muy poca prensa disponible, como también escasos registros públicos. De manera que pudimos reconstruir los eventos del inicio del carbón en Colcura usando fuentes de Contaduría Mayor, que se hallan en el Archivo Nacional Histórico, así como fuentes inglesas, obtenidas en The National Archives y otros repositorios del Reino Unido.

Si bien la documentación es fragmentaria, resulta suficiente para identificar las operaciones extractivas en la zona y caracterizarlas en términos técnicos y laborales, de manera que queda establecida la forma que reviste la actividad pionera que estudiamos. Pudimos identificar a trabajadores indígenas y consignar costos y salarios. No son aptas las fuentes, por desgracia, para profundizar en las problemáticas asociadas, en relación con la población preexistente y las tensiones asociadas a la incorporación de una actividad económica disruptiva, como lo fue la faena minera. Lo anterior nos obligó a concentrarnos en las dimensiones de historia local del problema, en desmedro de miradas más amplias, que esperamos que nuevas fuentes harán posible en el futuro.

Con todo, el capítulo que añadimos a la historia del carbón permite trazar a épocas más tempranas y aportar complejidad al estudio del establecimiento de la industria carbonífera en Arauco y Lota. También quedan claras sus conexiones con las primeras explotaciones en la bahía de Concepción y su relación con la avanzada imperial inglesa, representada por la navegación a vapor. Resulta interesante, además, constatar el progresismo del gobierno de Joaquín Prieto, que promueve legislación e, incluso, contrata ingenieros extranjeros, para desarrollar la minería. Se supera, así, la noción de una generación espontánea de la industria en Lota y la falta de reconocimiento de faenas previas que tuvieron también dimensiones industriales, debido a las técnicas utilizadas y el volumen del mineral extraído.

## 2. EL TERRITORIO

Al sur de la provincia de Concepción y en Arauco la extracción del carbón tuvo consecuencias extraordinarias, que solo podemos resumir, pues el objeto de este trabajo es poner el foco en una localidad en particular, que ilustra las transformaciones al territorio que conllevó la minería. El caso de Colcura, en efecto, asociado a su vecino Lota del cual hoy forma parte como comuna, es modélico del ciclo del carbón en el territorio araucano-lafkenche de la actual Región del Biobío.

La región costera de la antigua Frontera, que se extiende desde el río Biobío a Tirúa, en la región a que el gran río da nombre, y desde la Cordillera de la Costa hasta el mar, sufrió una mutación significativa a causa del carbón. En apretada nómina recordemos que surgieron ciudades, como Lota, Coronel, Curanilahue o Lebu; villas como Los Alamos, hoy comuna; faenas como Pilpilco, Maquehua y muchas otras; el importante ferrocarril a Los Ríos de Curanilahue, con el Puente Ferroviario y diversos ramales; puertos mayores y menores, en fin, una acelerada modernidad que trajo migraciones y dio origen a una cultura minera fuerte, que perdura hasta el presente, a pesar del cierre de la industria.

Asociado a la industria del carbón, florecieron otras como los ladrillos fragmentarios, el vidrio y la cerámica decorativa, que es hoy un gran patrimonio cultural (Uribe, 2023). Las necesidades de la minería motivaron la investigación forestal y el avance de la silvicultura mediante la introducción de especies y su plantación masiva. Ya cerradas las minas, las plantaciones dieron origen a la industria forestal y de celulosa, que hoy es muy gravitante en la economía de Arauco y la Región.

Durante los siglos coloniales, la Araucanía lafkenche, situada entre la Cordillera de la Costa y el mar, experimentó un largo proceso de hibridación cultural, económica y étnica. Se hallaba muy avanzado en 1852, cuando se crea la provincia de Arauco. Coincide con la Revolución de 1851, que provocó la decisión de impulsar un mayor nivel de control político y administrativo, desde el centro del país; así como con el inicio del desarrollo industrial, a gran escala, de las minas de Lota, de la mano de la familia Cousiño (Nazer, Llorca y Navarrete, 2017).

Desde mediados del siglo XIX, en efecto, el carbón transformó el territorio. Contribuyó a conformar la impronta de esta región: industrial y progresista, por una parte, pero también ecológicamente devastada y con grandes carencias sociales (Ortega, 1988). Nuestra intención es estudiar el momento germinal de esta historia, el carbón de Colcura, momento alfa del complejo minero del Golfo de Arauco.

La localidad costera de Colcura, en las cercanías de Lota, tiene una historia antigua. Se hallaba en el centro de un territorio muy poblado a inicios de la Conquista. Por su ubicación en la ruta que conducía a Tucapel y el sur de la provincia, fue sitio de varios fuertes y de muchos combates. Por su situación de bahía costera y enclave militar, así como por su condición pionera de la actividad molinera y la minería del carbón, Colcura puede verse como un microcosmos, que contiene y resume los episodios que marcaron la historia de Arauco.

En tiempos protorrepúblicanos, se forma la gran hacienda de Colcura, ligada a la familia Alemparte. Fue escenario de importantes emprendimientos agrícolas y mineros. Nos centraremos en las labores de extracción de carbón que tuvieron lugar en la

sección costera del predio. Estas impactaron el desarrollo del puerto y del cercano Lota. Son acciones pioneras en que se involucraron el Estado, ingenieros extranjeros y navegantes británicos, como expresión de la avanzada imperial de esa nación marítima. Fue el punto focal que dio la partida a una industria que marcó a fuego el territorio costero de la actual Región del Bío-Bío.

### **2.1 Colcura en tiempos republicanos**

Si bien sus raíces se hunden en tiempos coloniales, la creación moderna de la provincia de Concepción es un legado de las leyes que intentaron imponer en Chile una estructura federal. Por ley del 30 de agosto de 1826, en efecto, se divide la república en ocho provincias. Concepción se sitúa entre los ríos Itata y Ñuble, por el norte, y la provincia de Valdivia. Es así hasta 1848, cuando se crea la provincia de Ñuble, seguida de la creación de Arauco, en 1852. De las provincias dependían los departamentos, que se dividían, a su vez, en distritos (Cartes y Montero, 2020).

El Departamento de Lautaro donde se sitúa Lota y Colcura, a su vez, tiene una intrincada historia administrativa, que refleja el despliegue del Estado en el territorio, siguiendo los avatares económicos. Surge durante la administración de Bernardo O'Higgins, como Partido y luego, desde la Carta de 1823, como Delegación, dentro de la provincia de Concepción. Partía en el río Biobío y colindaba, inicialmente, con la línea Nacimiento-Arauco, con los departamentos interiores y con el mar, hacia el oeste. Desde su creación y hasta 1835, coincidiendo con el gran terremoto de este año, su administración se hallaba en Colcura. Para 1841, sus subdelegaciones eran Santa Juana, Colcura y San Pedro. Se trasladó, luego, la capital a Santa Juana y, en 1865, coincidiendo con el auge del carbón y el puerto, Coronel fue designada la cabecera del Departamento. Este año, Colcura pasó a ser parte de Lota, como lo es hoy en la subdivisión comunal (Ibarra, 2021).

Hacia 1850, diversos factores, tales como la guerra, pestes y hambrunas, empujaron a la población originaria hacia el sur y el interior del territorio. Fue un proceso temprano, que explica por qué el rápido desarrollo de la industria del carbón, a partir de mediados del siglo, provocara menos tensiones étnicas que la ocupación posterior de la Araucanía. Ya pudo notarlo el sabio Ignacio Domeyko, que recorrió la zona en 1845:

“[...] sabemos que la costa de aquella parte de la Araucanía a donde se mantiene todavía en toda su fuerza la independencia de los Indios se extiende solo desde la boca del río Leubú o bien desde la del río Paycaví hasta la del río Tolten”

Refiriéndose al río Queule, añade que, “en esta parte se puede decir se termina el territorio i la poblacion de los Indios independientes, i aquí está la verdadera frontera de la Araucanía” (Domeyko, 1846).

Fue la minería, no obstante, el factor central en la transformación del territorio. En el curso de pocos años, tres nuevas ciudades, Lota, Coronel y Lebu, marcaron el desarrollo urbano de la cuenca del carbón, a las que más tarde se agregaría Curanilahue. Numerosos enclaves mineros, conectados por cortos ferrocarriles y

precarios puertos, fueron jalonando el territorio, marcando con cicatrices el paisaje. Diversos tipos humanos, entre ellos muchos extranjeros, se instalaron en esta especie de *Far West* chileno, cuando el Estado mostraba todavía una tenue presencia.

La necesidad de brazos estimuló un proceso de inmigración desde Concepción y diversas localidades de Ñuble, como Chillán, Quirihue o Coelemu (Vivallos y Brito, 2010; Neira, 2015). Así, en 1860, el registro de matrimonios de las parroquias de San Pedro y Colcura, en particular, muestra una prevalencia de foráneos de un 55%, de entre quienes declararon su lugar de origen. Eran requeridos en la minería y la agricultura, estimulada por la creciente demanda, así como para los proyectos ferroviarios, que atraían a los temidos “carrilanos”. Todo lo cual generó profundos cambios y esporádicos episodios de violencia (Ibarra, 2014).

La localidad de Colcura, en estas décadas de auge minero, tuvo un desarrollo desigual. El terremoto “La Ruina” y la pérdida de la capitalidad del Departamento afectó el desarrollo urbano y económico de Colcura. El juicio de Asta-Buruaga, en 1867, es lapidario: “Tuvo regular fortaleza, unas pocas casas i una iglesia, con el carácter de parroquial, hoi todas arrasadas desde el terremoto de 1835” (Asta-Buruaga, 1867). La verdad es que logró mantener su actividad, a pesar del rudo golpe. Según datos de 1848, contaba con 1.621 habitantes.<sup>6</sup> Si bien no contamos con cifras de embarques, sabemos que desde antiguo fue un puerto de salida para las maderas y la producción agrícola de la región, a lo que luego se agregaron los cargamentos de carbón. Por decreto de 28 de marzo de 1854 fue declarado Puerto Menor. Tornero lo señala como un puerto de la provincia todavía en 1872, aunque la mejora de las instalaciones de Coronel y Lota produjeron su decadencia (Tornero, 1872).

Esta habría alcanzado también a sus funciones urbanas: “la ha reemplazado la villa de Lota”, sentencia Asta-Buruaga (Asta-Buruaga, 1867). La minería del carbón y la cercana Lota, no obstante, con su ingente actividad, rebalsó a Colcura, asegurando su supervivencia. Para 1865 su población había aumentado a 3.636 personas. Era el puerto de la gran hacienda Colcura y prestaba importantes servicios, como dotar de agua a Lota Alto. Esta se traía, en efecto, desde los cerros de Colcura por medio de cañerías de unos 4,2 kilómetros de extensión (Aracena, 1884). Cuarenta años después subsistía como un “corto caserío”, dice Riso Patrón (Riso Patrón, 1924), con escuelas públicas, cimentado en un terreno plano y un poco pedregoso, siempre al borde de la bahía de Arauco.

## 2.2. La hacienda Colcura

A comienzos de la república, una importante porción del territorio del departamento de Lautaro se fue estructurando a través de la formación de grandes haciendas. Así ocurrió desde El Biobío y Santa Juana, por el norte, hasta el sur de Arauco, siguiendo la línea de la costa. En Coronel, Carampangue, Santa Juana, Carampangue y otros sectores, los apellidos de Rivera, Lozier, Gallardo, Santa María,

---

<sup>6</sup> Según lo expuesto por la Oficina de Estadísticas. 1850. *Repertorio nacional formado por la Oficina de Estadística*, Imprenta del Progreso, Santiago, p. 71; y citado por Ibarra, *Historia Ambiental...*, 386.

entre muchos otros, se asocian a este proceso, ya desde la década de 1820.<sup>7</sup> Varios de los compradores eran exmilitares, ahora devenidos en agricultores, práctica que venía desde tiempos coloniales. Se suponía que aportaban seguridad a una zona siempre turbulenta y que, con su actividad, incorporaban las tierras a la producción de bienes y la circulación económica. Empresarios y extranjeros formaron también grandes predios, asumiendo el discurso del progreso y la modernización, que motivaba a las elites centrales y de la Frontera. Es un proceso que fue previo a la fundación de las nuevas ciudades del carbón.

Interesa conocer la hacienda Colcura, en particular, por su protagonismo en los inicios de la explotación industrial del carbón. Antes digamos que una hacienda no se caracteriza, únicamente, por encerrar una gran superficie -treinta cuerdas cuadradas a lo menos, se estimaba- sino por contar con una administración racional y espacios tradicionales consistentes en “casas, que sirve al mismo tiempo de habitación para el patron i el mayordomo i de bodega o depósito para las mercaderías o herramientas”. Aunque el “gobierno interior de una hacienda, decía Tornero, depende inmediatamente de sus dueños”, no estaban sustraídas a la inspección y jurisdicción de las autoridades locales (Tornero, 1872). Era así, sobre todo, en las más grandes y alejadas de los centros urbanos.

La hacienda Colcura alcanzó una enorme extensión. Comprendía nueve fundos, que cruzaban la cordillera de la costa. Para formarla en términos productivos y conectar los diversos sectores, fue necesario abrir caminos, derribar bosques y desviar ríos. Se cultivó extensamente el trigo y se instaló un gran molino, de la mano de la familia Alemparte. Se ensayaron, además, explotaciones mineras, a las que luego nos referiremos. La hacienda pasó a integrar la sociedad con que Matías Cousiño entró al negocio del carbón; sumada a otras adquisiciones de terreno, es la base territorial de la fundación de Lota como poblado y centro minero. Cuando Lota se constituyó como centro urbano, la hacienda siguió su desarrollo, para la provisión de alimentos, agua, madera y otros productos para Lota y sus minas. Pero también como un gran espacio natural, cuya agreste belleza fue celebrada por visitantes chilenos y extranjeros.

Se fue formando a través de múltiples compras, que realizó la familia Alemparte a través de los años. Del fundo Pileo, sobre el Biobío, en 1834; otras a mapuches en los años siguientes, en Arauco y el sector del Fuerte Viejo, de Colcura, hasta formar un gran paño. Los deslindes de la hacienda de Colcura, según Valeria Maino, iban por la costa, desde Chivilingo por el sur a Playa Blanca por el norte, y al este, por el lado de los cerros, se extendía hasta la ribera sur del Río Biobío (Maino, 2019). Al sur, limitaba con tierras de Chivilingo, propiedad de Javier Santa María. Fue su dueño José Antonio Alemparte Vial (1799-1866), agricultor, militar patriota e intendente de Concepción en 1832 y 1851, sobrino del presidente Joaquín Prieto.

Además, de las tierras, tenía una importante masa de ganado, valorado en el inventario en 23.688 pesos, más los edificios y el terreno, por 19.335 pesos (Mazzei, 1998). Una larga nómina de deudores de las tiendas de la hacienda, que superan los 400 nombres, corresponde a créditos por bueyes y otros enseres. Menos de cinco

---

<sup>7</sup> El proceso sido estudiado por C. Ibarra, quien da cuenta de diversas transacciones que ilustran el fenómeno descrito. *Historia ambiental...*, 236-370.

corresponden a apellidos mapuches, indicando el grado de aculturación o el origen de la gran mayoría de los trabajadores y residentes.

Lo más valioso eran dos molinos trigueros, de cinco pisos, estimados en 35.000 pesos, con los cuales Alemparte participó, en 1853, en la Sociedad de Molineros de Concepción. Tuvo negocios trigueros con Cousiño, que luego derivaron al carbón (Mazzei, 1998). El 29 de mayo de 1852, en efecto, Cousiño y Alemparte habían constituido una sociedad para la explotación del molino de Colcura, del cual ya era dueños de dos partes el primero, restando a su socio de un tercio. Correspondería a Juan Alemparte la atención del negocio, al cual debía consagrar una dedicación exclusiva (ANAVAL, 1852).

Las minas de carbón de la hacienda, valoradas en 12.000 pesos, son la base de los activos mineros de Matías Cousiño en la región de Lota, quien llega al carbón a través de la compra de Colcura. El inventario lo consigna de esta forma:

“el derecho a todas las minas de carbón que existen desde el puerto de Colcura hasta las caídas de Playa Blanca. Hay descubiertos 5 mantos o vetas diferentes hasta ahora: 2 de ellos están actualmente en trabajo” (ANAD, 1852).

El 28 de mayo de 1852, en Valparaíso, Juan Alemparte Urivi, hijo y apoderado de su padre, José Antonio, vende a Matías Cousiño la hacienda de Colcura en 90.000 pesos, con todas sus construcciones, enseres y animales. También las minas de carbón, “que en ese momento eran cinco yacimientos y solo dos se trabajaban”. A partir de entonces, dice Maino:

aqueellos terrenos que por años habían sido conocidos como Colcura, por el antiguo fuerte español del siglo XVIII (...) serán conocidos y llamados en adelante Lota, porque ese fue el nombre que le pone Cousiño a las minas de carbón, como se acostumbra en el norte, para distinguirlas de la propiedad agrícola (Maino, 2019).

Al día siguiente, el 29 de mayo de 1852, ante el Notario de Valparaíso Juan Felipe Gándara, se formó la sociedad denominada “la Compañía de Carbón de Lota”, entre Matías Cousiño, Tomas Bland Garland y Juan Alemparte, con un 45, un 33 y un 22% de participación, respectivamente (ANAVAL, 1852). Su objeto fue la explotación del mineral de carbón de piedra de Lota y Colcura “y de cualesquiera otras minas de la pertenencia de Cousiño y Compañía y Garland, su explotación y venta en los puntos más aparentes”. La administración quedaba en manos de Garland y los socios quedaban inhibidos de participar en otros negocios de carbón al margen de la compañía.

En las décadas siguientes, la hacienda Colcura, bajo propiedad de la Compañía, prestó grandes servicios proveyendo madera para los túneles y carretas, harina y otros bienes. En las galerías subterráneas y submarinas yacen los grandes bosques de las antiguas tierras araucanas. El agua potable de la ciudad de Lota se obtenía de la hacienda, según anticipamos. Francisco Aracena, que la visitó en 1884, lo explica con detalle

...para que el agua no faltase y aun sobrase, en toda la población y en el establecimiento mismo, se construyó un sólido y gran estanque en la parte

occidental de la población, en la cumbre misma de la suave colina que la circunda por ese lado, y se condujo el indispensable elemento por medio de cañerías desde los cerros de Colcura, situados a unos cuantos kilómetros al sureste (Aracena, 1884).

El testimonio más interesante, en todo caso, no se debe a la pluma de un chileno, sino de un belga. Es el conde Eugene Robiano, quien visitó la hacienda hacia 1875, con ocasión de un largo viaje por Sudamérica, cuando contaba con 27 años. Su relato se publicó en París, en 1882.<sup>8</sup>

Robiano recorrió extensamente la hacienda, a caballo y en carreta, incluso a pie en las zonas más escarpadas. La conectividad era compleja, pues, “sea a caballo, en ferrocarril o en barco, hay que contar tres días para llegar a Mulchén”. A Santa Juana a caballo es una ruta “de por lo menos ocho leguas a través de cerros y bosques”. Allí, cruzando en lancha el gran río, podía tomarse el único tren del día con destino a Concepción.

Realizó varias excursiones de mar en el pequeño buque a vapor de la hacienda. El paisaje es lo primero que celebra del predio: “está casi enteramente forestado y contiene selvas vírgenes, montañas, ríos y praderas”. La explotación industrial, que el viajero valora, se mezcla en su relato, entrelazando la belleza natural con el progreso técnico:

...teníamos delante el Océano Pacífico cuyas aguas resplandecientes formaban un rico cinto a los bosques de la hacienda; por todos lados estos bosques reaparecen sobre más de veinte cerros; al fondo, los aserraderos a vapor, el pequeño ferrocarril de explotación; al final del Océano, los tres embarcaderos donde están bajo la presión del vapor grandes buques que cargan..., mientras que en los planos alejados aparecen, recortados bajo el cielo azul, aquí los volcanes esbeltos, los picos cargados de nieve de la cadena de los Andes; allá las costas atormentadas y las verdes montañas del misterioso país de la Araucanía” (Robiano, 1887).

Para el pago de salarios la hacienda emitía su propio numerario, por un elevado valor. “Son pedacitos de cuero estampado que, de tamaños varios, representan diversos valores y tienen curso en Colcura, Lota y su gran fundición”. Facilitaba la vida y la contabilidad, pero también favorecía, dice, a los comerciantes del lugar, puesto que bajo esta forma el dinero se gastaba allí mismo, no pudiendo salir de la localidad (Robiano, 1887). Así era Colcura en el apogeo de la industria del carbón.

En el siglo XX, la hacienda siguió sirviendo a la industria minera. En 1920, su extensión era de 22.330 hectáreas y se tasaba en 300.000 pesos. Se dedicaba a “siembras en general a medias. Crianza de vacunos, ovejunos y caballares, Lechería”

---

<sup>8</sup> Según lo expuesto por Robiano, Eugene de, *Dix-huit mois dans l'Amérique du sud: Le Brésil, l'Uruguay, la République Argentine, les Pampas et le voyage au Chili par la Cordillère des Andes*, Plon, Paris, 1878; 2ª parte: *Chili: Le Chili, l'Araucanie, le détroit de Magellan et retour par le Sénégal*, Plon, Paris, 1887. Existe edición en castellano, publicada en Chile, con traducción y notas de Hernán Minder Pino: *Dieciocho meses en América del Sur*, CoLibris, Santiago de Chile, 2005.

(Valenzuela, 1920). En especial, albergaba plantaciones forestales de pinos y eucaliptus, aportando, según veremos, con la provisión de madera a las faenas extractivas del carbón.

### 3. La explotación del carbón

Volvamos atrás treinta años en el tiempo. Para 1844, cuando Domeyko preparaba su viaje al sur, solo se explotaban en la provincia de Concepción las minas de Tierras Coloradas, del médico escocés John Mackay, a orillas del río Andalién en la bahía de Concepción; más dos que se hallaban en Colcura, en manos de la familia Alemparte. La mina de El Morro de Talcahuano, a cargo de la Compañía de Vapores, ya había paralizado sus faenas. Bien trabajadas, dice un contemporáneo, producirían cada una tres o cuatro mil toneladas al año, en tanto que

“no hai un solo injenio en las provincias del Norte en que se consuma ménos de tres mil cajones de leña (lo que corresponde como a cinco mil toneladas de carbon), i habrá actualmente mas de 60 hornos de fundicion en las provincias de Coquimbo i Atacama en estado de consumir 300.000 toneladas de carbon”.<sup>9</sup>

Al sur del Biobío, por su parte, cuando Domeyko recorría la despoblada costa rumbo a Lota, existía una pequeña mina de carbón, situada en el cerro de “Corcovado”, cerca de la caleta de Coronel. Era explotada, según el teniente coronel belga A. Thys, “por los señores don Ignacio Puelma i hermano”, dos caballeros de Concepción (Thys, 1907). Seguramente se refiere a José Ignacio Palma y su hermano José Salvador, quienes trabajan la mina existente en la Hacienda Coronel, propiedad del suegro del primero, el general Juan de Dios Rivera.<sup>10</sup>

En 1844, señala Thys, José Antonio Alemparte inició la explotación de dos minas de carbón de piedra, en la hacienda de Colcura (Thys, 1907). Lo hacía comprando “en una pequeña suma a los indios de la familia de los Cabullancas, el derecho de explotar el carbon encerrado en sus dominios”. Los Cabullancas (Carbullancas en otras fuentes) eran entonces dueños de todo el terreno que, para 1900, formaba el pueblo de Lota y sus alrededores. Los indígenas habrían conocido los afloramientos de carbón que existían en sus tierras y, según la tradición, empleaban el combustible desde tiempo inmemorial para sus usos domésticos, “sin más trabajo que irlo a recojer de los reventones que se presentaban a la vista” (Thys, 1907).

<sup>9</sup> Según Domeyko, Ignacio, “Medidas para fomentar la minería en Chile” (1845), en *Memorias Mineralógicas*, colección *Mineralojía*, Tomo IV, pp. 465-495, Imprenta Cervantes, Santiago de Chile, 1900, cit. por Thys, A., “Estudio de la zona carbonífera de Chile”, Bruselas, 1899, en: *Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*, enero de 1907, 397.

<sup>10</sup> Según lo expuesto por Mazzei de Grazia, Leonardo, “Trayectorias empresariales en la región de Concepción en el siglo XIX. El caso de José Ignacio Palma Barriga”, en Jorge Pinto Rodríguez (ed.), *Modernización, inmigración y mundo indígena. Chile y la Araucanía en el siglo XIX*, Ediciones de la Universidad de la Frontera, Temuco, 1998, 173.

En el verano de 1845, el escocés John Mackay, quien residía en Concepción y explotaba las minas de Tierras Coloradas, a orillas del Andalién, visitó Lota y Coronel. Lo encontró muy deshabitado, pero con evidentes muestras de existir mucho carbón. En el lugar, Juan José Arteaga, socio de José Antonio Alemparte, dueño de Colcura y Lota ya explotaban el carbón por varias bocaminas, en el lugar que luego ocuparía la fundición de cobre y la fábrica de ladrillos. Por la distancia y el desamparo del puerto, prefirió quedarse en Andalién, lo que finalmente reconoce que fue un gran error, atendido el desarrollo que pronto explotó en la región (Mackay, 1912).

El francés Ambrosio Lozier, residente en la zona de Arauco, también informaba al intendente que la familia Alemparte Vial extraía carbón en la hacienda Colcura, de su propiedad. Hace referencia a abundantes “minas de piedra” cerca de Carampangue, aunque seguramente se refiere al material necesario para construir caminos, no a carbón (ANH Ministerio del Interior, 1845). Todas estas actividades extractivas, dice una fuente de época, tanto los de Concepción como los de Colcura y de Coronel, se hacían “en una forma primitiva, con mui poca actividad, con solamente algunos peones de los fundos, los cuales sacaban el carbon a pala, i lo acarreaban en carretillas a las canchas” (Thys, 1907).

Los antecedentes que reunimos muestran que ya existían precarias explotaciones en Colcura en la década anterior y que el gobierno nacional, en las postrimerías de la administración de Joaquín Prieto, intentó seriamente potenciar la industria del carbón, aunque con modestos resultados. El ministro de Hacienda Joaquín Tocornal, en efecto, en su *Memoria* presentada al Congreso, en 1840, expresaba la voluntad del gobierno de investigar y explotar el carbón.

“Al hablar de nuestras minas, decía el ministro, no es posible mirar con indiferencia el nuevo ramo de industria que nos presenta la explotacion del mineral de carbon de piedra. Los infinitos usos a que se aplica este precioso combustible, móvil principal de la industria y comercio del continente europeo, son demasiado conocidos para que yo me detenga en demostrarlos. Existiendo minas de carbon en diversos puntos de la República, y siendo buena su calidad, segun los informes que ha podido adquirir el Gobierno, hubiera sido una culpable desidia si no hubiese tratado de facilitar la explotacion de un tesoro acaso mas precioso que el oro mismo.”<sup>11</sup>

A continuación, hacía referencias a la disminución de los montes en las provincias del norte, que dejaba sin combustible a las fundiciones. La “inmensa” exportación del cobre en mineral, por este motivo, llevaba al extranjero ganancias que correspondían a Chile. Haciéndose cargo de las dudas sobre la calidad del carbón nacional, así como del desconocimiento de las técnicas prácticas de explotación, el gobierno resolvió el camino que tanto éxito dio al país en otros campos: hizo venir de Europa un ingeniero acreditado, el que partió de inmediato para las provincias del sur. Se esperaba que los conocimientos y observaciones de este profesor “desvanecerán infundados recelos, y

---

<sup>11</sup> *Memoria presentada al Congreso Nacional en 1840, por el Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda*, Imprenta y Litografía del Estado, Santiago, 1840, 13.

servirán de auxilio a las empresas particulares que quieran abrazar tan importante especulación”.<sup>12</sup>

El experto era Leonardo Lachowsky, ingeniero titulado en la Escuela de Minería de Saint-Étienne, quien fue contratado en Burdeos, en 1839, por Francisco Javier Rosales, representante de Chile en Francia (Silva y Vargas, 2019). Se le reconocía como polaco, al igual que Domeyko, aunque él mismo aclara que Lachowsky era oriundo de Volonia, que hoy corresponde a la porción ucraniana de la antigua Polonia. Igual lo llama “un compatriota, emigrado como yo”. Llegó al país en mayo de 1840, para dirigir los trabajos de reconocimiento y explotación del carbón de piedra en Talcahuano, aunque tenemos noticias de que también estuvo activo en Colcura, realizando estudios pioneros sobre el carbón.

El evento fue publicado, nada menos, que por *The Times*, el gran periódico de Londres, el 14 de febrero de 1841. Corresponde a una carta, dirigida por George Peacock, comandante del buque a vapor *Perú*, dando cuenta a la Compañía propietaria, -la Pacific Steam Navigation Company- del feliz viaje de los primeros vapores, el *Chile* y el *Perú*, a las costas chilenas. En lo que nos interesa, comenta la urgencia de obtener carbón en el país, para alimentar sus calderas. Lo extraen “al pie de un precipicio en Talcahuano”, para lo cual los marineros deben volverse mineros. Son las minas de El Morro.

El capitán Peacock cuenta que, entonces, fue informado de que buen carbón podría encontrarse en un lugar llamado Colcura, cerca de Loto (sic), en la costa, a doce leguas al sur de Concepción. Su intención era visitar el lugar con el geólogo polaco Sr. Lobolsky (sic), pero la caída desde un pequeño acantilado le impidió ser de la partida. Envío un representante y así describe las gestiones y su resultado:

“...envié al doctor Welbourne, quien, en compañía del señor Lobolsky y el señor Cunningham, el vicecónsul británico, procedió a Colcura, Laraqueta (sic) y Arauco, con el propósito de examinar las formaciones carboníferas en esas vecindades, y me complace comunicar que su informe y el ensayo de muestras que hicieron sacar, establece el hecho de la existencia de carbones aptos para la navegación a vapor”.<sup>13</sup>

Por estas operaciones, Peacock se atribuye la condición de pionero de la minería del carbón, en razón a sus hallazgos, las técnicas utilizadas e, incluso, la construcción de la primera ferrovía en Sudamérica, que instaló sobre el muelle construido en Talcahuano, para llevar el carbón de las minas directamente a los vapores.

Un importante personaje, viajero y empresario inglés, Peter Campbell Scarlett, refrenda su condición pionera, en una carta que le dirige desde Londres, el 14 de febrero de 1848. En lo pertinente, le señala que el descubrimiento de carbón y su valor son de gran importancia para Chile y Perú, por sus enormes consecuencias para la

<sup>12</sup> Ídem, 14.

<sup>13</sup> *Official Correspondence, certificates of service and Testimonials of Mr. George Peacock, F.R.G.S., formerly a master in the Royal Navy of 1835*, Printed for Private Circulations amongst his Friends, Exeter, 1859, 49 y 50.

navegación a vapor en el mundo. Solo por eso, Peacock y Wheelwright “merecerían una estatua en la Plaza de Santiago”, sentencia, entusiasmado. Es, así pues, antes de ellos, se pensaba que solo había lignita. Las pruebas de los anglosajones, en cambio, mostraron que era verdadero carbón, solo inferior al mejor del norte de Inglaterra. Las vetas de carbón de “Colours” (Colcura), desde donde se obtuvo la muestra, en octubre de 1840, concluye Campbell, ya se trabajan a gran escala, para beneficio del comercio y la navegación en la costa norte y sur del Pacífico.<sup>14</sup>

Son afirmaciones que deben matizarse, en todo caso. La nota de Peacock, aparecida en *The Times*, está fechada en Valparaíso, el 15 de octubre de 1840, que corresponde a la época en que Lachowsky ya dirigía los trabajos de extracción en Colcura, por encargo del gobierno. De manera que la aseveración de Peacock de haber “descubierto” el carbón es, al menos, discutible. Sí es efectivo, en cambio, que el uso práctico de carbón de Talcahuano en el Pacífico, así como publicaciones como la citada, contribuyeron al conocimiento y el interés por el carbón del sur de Chile.

No conocemos las gestiones que realizó el ingeniero Lachowsky en Talcahuano, donde lo encontró Domeyko, pero sí de las faenas extractivas que dirigió en Colcura, con el apoyo del gobierno. Son importantes, pues preceden a las explotaciones de Lota y hay un despliegue de tecnología y administración racional de la faena. Muestran, además, el involucramiento del presidente Joaquín Prieto en el desarrollo de la industria del carbón, a través del intendente de la provincia Francisco Bulnes Prieto, su sobrino. El convenio que le dio origen no lo hemos tenido a la vista, pero hay referencias de que se habría suscrito el 24 de junio de 1840.<sup>15</sup>

Una “Cuenta de trabajadores empleados en descubrimiento del carbón de piedra en la jurisdicción de Colcura en el mes vigente”, de 17 de octubre de 1840, cuando la faena se hallaba en plena operación, nos enseña varias cosas. Los trabajadores eran 31, se les pagaba por semanas de 6 días, a razón de un peso y medio diarios. Buena paga, si se considera que, hacia 1857, en Lota, según Paulino del Barrio, un barretero, el trabajador mejor pagado, ganaba un peso al día (Barrio, 1857).

Muy pocos tenían apellido mapuche, solo figuran José Marineo y Pedro Regalao. En dos meses diferentes, aparecen dos mujeres, Rosa Namuncura y María Cabeza, cuyas labores no se especifican. Los trabajadores rotaban seguido. Firmaba la nómina el pagador Cayetano Montoya y el ingeniero Leonardo Lachowsky.<sup>16</sup> Las labores se prepararon en septiembre y se extendieron por octubre y noviembre de 1840, a lo menos.

Sobre labores específicas, leemos que se pagan jornales al carpintero que coloca las maderas en la mina y al que transporta las herramientas de la fragua a la mina, o desde Coronel. Lo mismo por el transporte en lancha y embarque del mineral; y por la hechura de herramientas, tales como barrenas, azadones, ganchos, martillos o combos.

---

<sup>14</sup> Ídem, 64 y 65.

<sup>15</sup> Fondo Contaduría Mayor, Obras Públicas 1780-1840, Volumen 1063, f. 413.

<sup>16</sup> Fondo Contaduría Mayor, Obras Públicas 1780-1840, Volumen 1063, fjs. 403, 404 y 406.

El 10 de noviembre de 1840, el comandante de Colcura Melchor Ugarte, pagaba por los útiles para el reconocimiento de las minas de carbón de piedra por el ingeniero Leonardo Lachowsky, 246 pesos y cuatro reales. Entre otros materiales, se incluían tornillos, rayos de lingue, “dientes de litre”, zunchos y ejes.<sup>17</sup> El propietario de los terrenos era José Antonio Alemparte, pero también se le pagan cuatro reales al indígena Francisco Carbullanca, cuya familia poseía tierras en el sector.<sup>18</sup> Frente a un requerimiento de los mineros, el intendente pide al delegado Bayón, de Talcahuano, ayuda para adquirir una pieza de jarcia, cuya búsqueda resulta infructuosa. Lo anterior muestra el involucramiento del gobierno provincial en el desarrollo de los trabajos.<sup>19</sup>

En Colcura, en tanto, las faenas enfrentan dificultades. El avance, informa Montoya, es “laborioso, pesado y costoso”. Para la búsqueda de vetas más profundas, se emplea una máquina para sacar la tierra, que se entierra a 5 metros.<sup>20</sup> Un conflicto se suscita entre la Tesorería Provincial, representada por Juan Castellón y Pedro José del Río. Estos informan que solo se pagarán sueldos y herramientas, no máquinas u otros gastos no considerados, pues se requiere presupuesto previo y cumplir procedimientos.<sup>21</sup> El intendente Justo Arteaga refrenda lo que proponen los ministros de la tesorería, complicando las labores del polaco Lachowsky, cuyos esfuerzos por mostrar resultados se estrellan contra la burocracia.

Son las dificultades que sufrió el ingeniero, según comentaba Ignacio Domeyko, con las autoridades chilenas. “Como sucede a menudo con nuestros compatriotas violentos de genio, dice, se peleó con el intendente y su secretario y tuvo que renunciar a su puesto.” Aunque no sabemos los detalles de los trabajos de Colcura, sí conocemos el destino final de Leonardo Lachowsky. Después de su renuncia al contrato con el gobierno, en mayo de 1841, le fue mejor en el norte y en la provincia de Santiago, donde se ocupaba de la fundición de minerales de cobre. En el mineral de hierro de Catemu, funcionaba el establecimiento del Ñilhue, en el cual se ocupó en sacar ejes de cobre entre 1848 y 1852 (BSNM, 1884). Según Domeyko, “se enriqueció, se casó y murió, estimado por todos los que lo conocían” (Domeyko, 1846).

Ya sabemos lo que ocurrió en Colcura y Lota en los años siguientes. Llega del norte Matías Cousiño y se asocia con los Alemparte, a quienes luego compra la hacienda Colcura, que es la base de sus posesiones en Lota. Con él, se inicia un ciclo de tecnología y desarrollo. Dice Mackay, observador presencial, que con (Matías) Cousiño “se vio vapor y bombas”, llega el inglés Marcos B. Whyte a administrar el ingenio y “se auguran días prósperos” (Mackay, 1912). La prosperidad, en todo caso, solo se vivirá pasados los días de Cousiño, muerto tempranamente a los 53 años.

La industria vive varias crisis, antes de consolidarse. Así ocurre en 1850. La prensa argumenta que se debe a que “el carbón de Concepción era de mala calidad y se vendió muy caro, razón por la cual las minas quedaron abandonadas”. Ese fue el

---

<sup>17</sup> Ibidem, fjs. 407, 409, 410 y 411.

<sup>18</sup> Recibo de F. Carbullanca, Colcura, 20 de nov 1840, Ibidem, f. 409.

<sup>19</sup> Intendencia de Concepción, volumen 192, comunicaciones de 10 de septiembre y 22 de octubre de 1840; fjs. 216, 238 y 240.

<sup>20</sup> Fondo Contaduría Mayor, Obras Públicas 1780-1840, Volumen 1063, f. 412.

<sup>21</sup> Comunicación de 26 de noviembre de 1840, ídem, f. 413.

error que propició la apertura a la importación del carbón inglés al norte y su uso en fundiciones; pero concluye que “con mejor precio puede retomarse la industria” (El Correo del Sur, 1850).

Sucesivos hallazgos en Coronel y la bahía estimulan expectativas más optimistas. Un informe de fecha 30 de enero de 1850, de la Sociedad de Geología Práctica de Londres, sobre muestras de carbón traídas por el vapor *Sampson*, declara que las muestras de la bahía de Talcahuano y Colcura

“son verdaderos carbones, i en cuanto se puede inferir de las porciones que se han enviado, pertenece a aquella variedad conocida con el nombre de *cannel coal*, la de Talcahuano es una mui buena muestra de una mui regular calidad de carbon de piedra: la de Colcura es igual en poder evaporante al carbón de New Castle juzgando al menos por el análisis” (El Correo del Sur, 1850).

En el informe, las muestras de Colcura figuran como superiores a Talcahuano y estas a Tierras Coloradas, aunque Mackay lo atribuye al carácter superficial de las muestras (Mackay, 1912).

En los años siguientes, Colcura, con sus amplios potreros y sus molinos, proveerá de harina y alimentos a la ingente población que llega vivir a la cuenca del carbón; de agua potable, además, por una extensa tubería, a Lota Alto. Siguió también operando como puerto. En mayo de 1850 informaba la prensa del embarque de 582 fanegas de afrecho, 8.272 quintales de harina flora, 972 fanegas de haria de tercer, y 18.000 rajas o cortes de leña (El Correo del Sur, 1850). Todavía se anotan 316 toneladas de carbón de piedra, una cifra ciertamente modesta, pero que habría de cambiar finalizando el siglo.

Hacia 1890, el carbón de Arauco salía por los puertos de Coronel, Colcura, Laraquete, Lebu y otros menores. Cuando la Arauco Company, compañía inglesa asociada al magnate del salitre John North, compró las minas de Maquegua, Quilachanguin y la estancia Colico, también adquirió la concesión para construir el ferrocarril de Concepción a Curanilahue. El mineral se embarcaba por Laraquete, pero en 1899 la prensa inglesa anticipaba que pronto Colcura sería el principal puerto de embarque (*The Illustrated London News*, 1889). De esta forma, con buenas expectativas se anunciaba el siglo XX, las que no fueron totalmente colmadas.

Distinto fue el destino de la madera. Esta era necesaria, además de los usos habituales en la calefacción y la construcción, para alimentar las insaciables galerías que demandaba la minería subterránea y submarina, hasta avanzado el siglo XX (Hunt y Ortiz, 1961). La provisión de madera explica las adquisiciones de bosques que hizo la familia Cousiño en la zona costera de Arauco. Según Paulino del Barrio, que visitó muchos establecimientos, en 1857, se usaban el roble pellín, olivillo, peumo y laurel, entre otras maderas nativas (Barrio, 1857). Los bosques naturales, no obstante, crecían lentamente y solían ser afectados por enormes incendios, todo lo cual amenazaba la producción minera.

Se resolvió, entonces, la traída de un técnico europeo que pudiera resolver el problema, introduciendo nuevas especies, si fuere necesario (Barros, 2013). Fue el alemán Konrad Peters. Con prolongados esfuerzos formó grandes plantaciones e introdujo diversas especies. “Después de unos cuantos fracasos, relata T. Bay-

Schmith, obtuvo éxito con *Eucalyptus globulus*, que desde ese momento fue la especie más ampliamente plantada en la zona y resolvió la crisis de abastecimiento de madera de la industria del carbón” (Bay-Schmith, 1965). Ensayó, entre los años 1902 y 1920, con unas 800 hectáreas de pino insigne, pero se observó que esta madera no tenía suficiente resistencia para ser empleada en las minas. Se abandonó su cultivo por algunos años, para luego retomarse con fines forestales y de celulosa. Pero esa es otra historia.

Concluyendo ya, podemos constatar que, para mediados del siglo XIX, el destino de Colcura, ya estaba sellado. La actividad extractiva se desplazaría hacia Lota y Coronel, donde pronto se abrieron varios piques. A la Hacienda Colcura, Cousiño y sus asociados sumaron las tierras de los Cabullancas, de quinientas cuadras de extensión. Seguidamente compraron a otros indígenas los terrenos en que luego se asentó Lota Bajo (Thys, 1907). Despojados ya de sus socios, Matías y su hijo Luis construyeron el imperio que caracteriza la imagen decimonónica de la industria del carbón de Lota.

La llegada de Matías Cousiño a asociarse con los dueños de la hacienda Colcura es clave para comprender el desenvolvimiento posterior. Se involucra en el negocio molinero, pues sus intereses del norte le llevan a buscar el combustible que alimentara las fundiciones. Cuando adquiere las tierras de Colcura y las minas de Lota, se inicia el gran ciclo expansivo del carbón en la bahía de Coronel, que implica el desplazamiento de la actividad a esta zona, con la apertura de los primeros piques. Coincide con la creación de la provincia y el desplazamiento del eje hacia la costa, por la abundancia del mineral subterráneo y submarino, pero sobre todo por la facilidad de transportarlo hacia los buques y puertos de destino. John Mackay, presente en Lota en 1853, escribe:

“La adquisición de las minas de Lota por el señor don Matías Cousiño forma una época en la industria carbonera en Chile; desde entonces se pudo datar su ensanche y la importancia que más tarde había de tomar en el progreso y engrandecimiento del país” (Mackay, 1912).

En los años siguientes, Coronel deviene Puerto Mayor y Lota se instala como la ciudad del carbón. Colcura pasa a ser una localidad periférica de esta comuna. En la actualidad, su destino se manifiesta en una triple vocación forestal, turística y residencial. Perdió su centralidad inicial, cargada de combates, construcciones, poblamientos y abandonos. Permanecen como parte de su historia, en la cual el carbón significó un momento importante.

#### 4. CONCLUSIONES

Es un hecho establecido que la cuenca de Lota y Coronel y el territorio lafkenche, que en buena parte coincide con la actual provincia de Arauco, sufrieron una fuerte transformación debido a la industria del carbón. Si bien hubo altibajos, períodos de auge y abandono, los impactos sociales, tecnológicos, urbanos, ambientales y de toda índole resultan indudables. Dejaron una profunda huella en el territorio, todavía visible transcurrido ya un cuarto de siglo largo desde el cierre de las operaciones (López y Vidal, 2012). El paisaje da cuenta de las transformaciones producidas por la industria, a lo largo de ciento cincuenta años. Los piques aparecían por doquier y luego se

abandonaban, dejando escombros y aún peligrosos socavones sobre los cuales solía ceder el terreno. Se acumulaban las colinas de tosca y el bosque nativo caía bajo el hacha implacable, para reforzar los túneles, submarinos y subterráneos, que no dejaban de extenderse. Las ciudades del carbón crecieron, además, con poca planificación, recibiendo una población migrante en condiciones precarias.

Asociadas varias de ellas a las empresas mineras, carecían de los servicios públicos y las condiciones higiénicas adecuadas (Cartes, 2018). Recién en el siglo XX, en virtud de la legislación sobre habitaciones populares y la operación de los Servicios de Bienestar de las compañías, la situación comienza a revertirse. Los ferrocarriles fueron también un gran elemento dinamizador del espacio, dando viabilidad económica a haciendas e ingenios mineros; su construcción, con poca maquinaria y mucha fuerza de brazos, significó situaciones complejas a manos de los llamados carrilanos y grandes modificaciones del paisaje, debido a los cortes de cerros, túneles y terraplenes (Ibarra, 2024). Los vestigios permanecen, abriendo interrogantes que tienen que ver con su recuperación, su resignificación patrimonial y su posible incorporación a una estrategia de desarrollo apoyada en el turismo cultural (López, 2010).

En el momento inicial, que puede situarse hacia 1840, la situación de los pueblos originarios en el territorio lafkenche difería del Valle Central. Su condición de teatro de la Guerra de Arauco, seguida de una temprana “infiltración” espontánea dieron lugar a un intenso mestizaje, étnico y cultural. Lo anterior explica que el inicio de la actividad minera fuera relativamente poco conflictivo; en verdad, no tenemos registros de acciones de resistencia, solo de negociaciones de tierra y la incorporación de mapuches como fuerza de trabajo. Sin perjuicio de lo anterior, resulta indudable la afectación que la llegada masiva de población y la actividad industrial produjo sobre las formas tradicionales de vida y relación, a lo largo del territorio lafkenche (Foerster, 2018).

Colcura es un ejemplo del cambio de función que experimentó el territorio, desde su primera condición de hábitat indígena, cercana a las planicies costeras de Arauco, paso obligado en la ruta a Tucapel y la zona de guerra, para luego devenir en un espacio de activo intercambio, favorecido por su condición de puerto. Hacia 1840, fue testigo de los inicios de la minería del carbón en Arauco, pero pronto, con el rápido auge que alcanzó la vecina Lota, se subordinó a su gran actividad extractiva, como fuente de agua, productos agrícolas y madera para la operación de las minas. Si bien hay registros de pobladores y transferencias de tierras en tiempos coloniales, el gran poblamiento ocurre de la mano del carbón, de 1850 en adelante, proveniente de la zona situada entre Concepción y el Maule (Vivallos y Brito, 2010).

En Colcura puede observarse el fenómeno, descrito por varios autores, de la temprana infiltración y mestización del territorio costero ultrabiobío, así como el alejamiento de la población nativa. De esto resulta que, si bien todavía había propietarios indígenas, cuando comienza el desarrollo minero, había también muchas tierras en manos de “chilenos”, lo que se tradujo en una escasa conflictividad de carácter étnico. En todo caso, no puede negarse las fuertes tensiones sociales y la criminalidad que vivió la región, que ha sido bien estudiada, en especial para el departamento de Lautaro (Ibarra, 2014).

Lo que se puede constatar en la localidad de Colcura, con una mirada microhistórica, se replica y anticipa lo que ocurrió después en muchos lugares de Arauco: auge industrial y minero, transformación radical del espacio natural, abandono y desolación (Lorca, 2017). Espacios que hoy plantean un triple desafío: recuperación ecológica, revalorización patrimonial y, donde es posible, incorporación a circuitos culturales.

## 5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- “Mineral de Catemu, sus minas y establecimientos”, Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*, año 1, N°19, septiembre 15 de 1884.
- Aracena, Francisco, *Apuntes de Viaje. La Industria del Cobre en las Provincias de Atacama y Coquimbo y los grandes y valiosos depósitos carboníferos de Lota y Coronel en la Provincia de Concepción*, Valparaíso, Imprenta del Nuevo Mercurio, 1884.
- Asta-Buruaga, Francisco Solano, *Diccionario Jeográfico de la República de Chile*, D. Appleton & Cie., New York, 1867.
- Astorquiza, Octavio, *Lota. Antecedentes históricos con una monografía de la Compañía Carbonífera e Industrial de Lota*, Imprenta y Litografía “Universo” S.A., Valparaíso, Chile, 1942.
- Astorquiza, Octavio, *Lota. Antecedentes históricos*, Soc. Imp. y Lit. Concepción Concepción, 1929.
- Barrio, Paulino del, *Noticia sobre el terreno carbonífero de Coronel i Lota, i sobre los trabajos de explotación en él emprendidos*, Imprenta Nacional, Santiago, 1857.
- Barros A., Santiago, “Introducción de especies de Eucalyptus a Chile. Reseña histórica”, Instituto Forestal, Chile, *Ciencia e Investigación Forestal*, INFOR Chile, Volumen 19 N° 3, diciembre 2013.
- Bay-Schmith, T., “Algunas Observaciones sobre Ensayos de Especies Forestales en la Provincia de Arauco”, 1965.
- Benedetti Reiman, Laura, “Las escuelas de la empresa: la Compañía Minera e Industrial de Lota y la educación. Una aproximación histórica a través del periódico La Opinión (1924-1953)”, En: Silva Torrealba, B. (comp.), *Historia Social de la Educación chilena: Tomo 6. Estado docente con crecientes niveles de responsabilidad en sus aulas. Chile 1920-1973. Regiones, pueblos originarios y emergencias educativas*, Santiago, Ediciones Universidad Tecnológica Metropolitana, 2021, pp. 238-261.
- Cartes Montory, Armando y Violeta Montero, “El Bío-Bío, reconfiguración espacial de una región histórica”, *Tiempo Histórico*, Santiago-Chile, año 11, N°21, julio-diciembre 2020, pp. 141-172.

- Cartes Montory, Armando, “La ciudad del hollín”. Desarrollo industrial y deterioro ambiental en la cuenca del carbón”, *Historia* 396, Vol. 8, N° 2, julio-diciembre 2018, pp. 27-53. [Lota y Coronel].
- Domeyko, Ignacio, *Araucanía i sus habitantes. Recuerdos de un viaje hecho en las provincias meridionales de Chile, en los meses de enero i febrero de 1845*. Imprenta Chilena, Santiago, 1846.
- Domeyko, Ignacio, *La Araucanía y sus Habitantes*, Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, Santiago, 2010. (introducción Jorge Pinto).
- Domeyko, Ignacio, *Mis Viajes, Memorias de un exiliado*, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1978.
- Figuroa Ortiz, Enrique y Sandoval Ambiado, Carlos, *Carbón, 100 años de Historia (1848-1960)*, Santiago, Gráfica Nueva, 1987.
- Figuroa, Pedro Pablo, *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile: Don Jorge Rojas Miranda*, Santiago, Imprenta del Comercio, 1897.
- Foerster, Rolf, *¿Pactos de sumisión o actos de rebelión? Una aproximación histórica y antropológica a los mapuche de la costa de Arauco*, Chile, Pehuén, Santiago, 2018.
- Hobsbawm, Eric, *Industria e imperio, Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*, Crítica, Barcelona, 2001.
- Ibarra Rebolledo, Carlos, “Construcción del ramal Concepción-Curanilahue (1886-1890): Una mirada desde la historia ambiental”, *Puentes en el tiempo: historia social y cultural de Concepción*, Ediciones UCSC, Concepción, 2024.
- Ibarra Rebolledo, Carlos, “Historia ambiental en tiempos del avance chileno en Araucanía el caso de la franja San Pedro-Lebu (1819-1862)”, Tesis para optar al grado académico de doctor en Historia, Universidad de Concepción, Concepción, 2021.
- Ibarra, Carlos. “Criminalidad en la baja frontera; el caso del Departamento de Lautaro, 1849-1869”, *Revista de Historia y Geografía*, N°31, 2014. pp. 117-138.
- Illanes, María Angélica, *Chile Des-centrado. Formación socio-cultural republicana y transición capitalista*, LOM ediciones, Santiago, 2003.
- León, Leonardo, “Ventas, arriendos y donaciones de tierras mapuches en Arauco: sujetos, terrenos y valores, 1858-1861”, *Historia*, Universidad Católica de Chile N°49, Vol. 1, 2016, pp. 133-183.
- López Meza, María Isabel y Vidal Gutiérrez, Claudia, “Paisaje patrimonial y riesgo ambiental. Reocupación cultural y turística del espacio postminero en Lota, Chile”, *Revista de Geografía Norte Grande*, N°52, 2012, pp. 145-165.
- López Meza, María Isabel, *Proyecciones del Patrimonio Minero en Chile, la reocupación cultural y turística como estrategia de revitalización, el caso del territorio minero del Golfo de Arauco*, Tesis Doctoral, Madrid, ETSAM, UPM, 2010.
- Lorca, Mauricio, “Patrimonio y dinamización económica de la antigua cuenca carbonífera del Biobío, Chile”, *De re metallica*, N°29, 2017, pp. 33-40.

- Mackay, Juan, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, A. L. Murray, Concepción, 1912.
- Maino Prado, Valeria, *El Gran Mundo en el Golfo de Arauco y la Isla Mocha (1850-1930)*, Ediciones de "Los Diez"-Garcías Cañetinas, Santiago, 2019.
- Martinic, Mateo, "La minería del carbón en Magallanes entre 1868-2003", *Historia*, Vol. 37, N°1, 2004, pp. 129-167; y Duplaquet, J., "Estudio de la zona carbonífera de Chile, primera parte", *BIGM*, primer semestre 1907, pp. 25-78.
- Mazzei de Grazia, Leonardo, "Expansión de gestiones empresariales desde la minería del norte a la del carbón, Chile, siglo XIX", *Boletín de Historia y Geografía*, N°14, Santiago, Universidad Católica Blas Cañas, 1998.
- Mazzei de Grazia, Leonardo, "Trayectorias empresariales en la región de Concepción en el siglo XIX. El caso de José Ignacio Palma Barriga", en Jorge Pinto Rodríguez (ed.), *Modernización, inmigración y mundo indígena. Chile y la Araucanía en el siglo XIX*, Ediciones de la Universidad de la Frontera, Temuco, 1998.
- Memoria presentada al Congreso Nacional en 1840, por el Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda*, Santiago, Imprenta y Litografía del Estado, 1840.
- Nazer, Juan Ricardo, Llorca Jaña, Manuel y Navarrete Montalvo, Juan, "La familia Cousiño-Goyenechea, 1810-1940: Auge y caída de un negocio familiar chileno", *Atenea*, N°516, 2017, pp. 49-67.
- Nazer, Ricardo, "La familia empresaria Cousiño y la industria del carbón en Chile: 1852-1952", *História Unisinos*, vol. 24, núm. 2, 2020.
- Official Correspondence, certificates of service and Testimonials of Mr. George Peacock, F.R.G.S., formerly a master in the Royal Navy of 1835*, Printed for Private Circulations amongst his Friends, Exeter, 1859.
- Ortega Martínez, Luis, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, Editorial Lom, Santiago, 2006.
- Riso Patrón, Luis, *Diccionario Jeográfico de Chile*, Santiago, 1924.
- Robiano, Eugene de, 1878/82, *Dieciocho meses en América del Sur*, CoLibris, Santiago de Chile, 2005 (Traducción, notas del traductor y presentación por Hernán Minder Pino).
- Robiano, Eugene de, *Dix-huit mois dans l'Amérique du sud: Le Brésil, l'Uruguay, la République Argentine, les Pampas et le voyage au Chili par la Cordillère des Andes*, Plon, Paris, 1878; 2ª parte: *Chili: Le Chili, l'Araucanie, le détroit de Magellan et retour par le Sénégal*, Plon, Paris, 1882.
- Salazar, Gabriel, *Mercaderes, empresarios y capitalistas (Chile, siglo XIX)*, Editorial Sudamericana, Santiago, 2009.
- Silva Vargas, Fernando y Vargas, Juan Eduardo, editores, *1826-1881, Historia de la república de Chile, La búsqueda de un orden republicano*, Ediciones UC, Santiago, 2019, Volumen 2, Segunda Parte.
- The history of the British Coal industry*, Vol. III, *Victorian pre-eminence*, Roy Church (Oxford: Clarendon Press, 1986),

- Thys, A., "Estudio de la zona carbonífera de Chile", Bruselas, 1899, redactado por encargo de la Inspección Jeneral de Minas i Jeografía de la Dirección de Obras Públicas, *Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*, enero de 1907.
- Tornero, Recaredo S., *Chile Ilustrado*, París, 1872.
- Uribe Ulloa, Héctor, *Lota, piezas con historia, cerámica artística*, Concepción, Ediciones Etcétera, 2023.
- Valenzuela, Juvenal, *Album de la zona austral de Chile*, Editorial Universitaria, Santiago, 1920.
- Venegas Valdebenito, Hernán y Morales Barrientos, Diego, "El despliegue del paternalismo industrial en la Compañía Minera e Industrial de Chile (1920-1940)", *Historia Crítica*, N°59, octubre 2015, Universidad de Los Andes, Colombia, pp. 117-136.
- Villablanca Z., Hernán, *Estructuración sociopolítica y desarrollo capitalista en Chile, 1820-1900*, Bravo y Allende Editores, Santiago, 1999.
- Vivallos Espinoza, Carlos y Alejandra Brito Peña, "Inmigración y sectores populares en las minas de carbón de Lota y Coronel (Chile 1850- 1900)", *Atenea*, N° 501, Concepción, primer semestre 2010.
- Yáñez, César & Jofré, José. (2011), "Modernización Económica y Consumo Energético en Chile, 1844-1930", *Historia*396, 1: 127 – 166, 129.

## FUENTES

- El Correo del Sur*, de Concepción, 27 de abril de 1850.
- El Correo del Sur*, de Concepción, de 4 mayo de 1850.
- El Correo del Sur*, de Concepción, de 4 mayo de 1850.
- The Times*, el gran periódico de Londres, el 14 de febrero de 1841.
- ANAD, Notarios de Concepción, vol. 12, fs. fs. 121-130.
- ANAD, Ministerio del Interior, 1841-1849, "Informe de Carlos Ambrosio Lozier al Intendente de Concepción", Maqueguay, 30 de julio de 1845, v. 196, sin foja.
- ANAD, Notarios de Concepción, 29 de septiembre de 1822, vol. 12, fs. fs. 121-130.
- ANAD, Notarios de Valparaíso, vol. 94, 1852, fs. 525-544.
- ANAD, Notarios de Valparaíso, vol. 96, 1852, fs. 242 -2444.