



CRÓNICA HISTÓRICA

RIELES CONTRA EL AISLAMIENTO

La larga espera de Contulmo por el ferrocarril.

CRONOLOGÍA DE UNA LARGA ESPERA

Los principales hitos que antecedieron la llegada del tren a Contulmo y la posterior unión de la línea Lebu-Los Sauces.

AÑO	ACONTECIMIENTO
1885-1886	El vapor Esperanza comienza a comunicar Peleco y Contulmo.
1888	Se inicia el camino carretero entre Contulmo y Purén.
1908	Se concede la construcción del ferrocarril Lebu-Los Sauces.
1913	Quiebra la compañía concesionaria.
1928	El Estado compra las obras paralizadas.
10 de marzo de 1935	Primer tren desde Cañete hasta la estación de Contulmo.
20 de julio de 1938	Unión definitiva de los rieles entre Lebu y Los Sauces.



Segmento del diagrama del trazado final del ramal ferroviario Lebu-Los Sauces, con sus localidades y estaciones intermedias.

CERCA DE 27 AÑOS

para que una locomotora procedente de Cañete alcanzara la estación de Contulmo.

CERCA DE 30 AÑOS

para completar la unión ferroviaria entre Lebu y Los Sauces.

RIELES CONTRA EL AISLAMIENTO

La larga espera de Contulmo por el ferrocarril

Cuando desaparece una vía ferroviaria no sólo se pierden los rieles. Con el paso del tiempo también se desdibujan las razones que llevaron a construirla, los obstáculos que retrasaron su avance y los nombres de quienes insistieron hasta verla terminada.

La curiosidad por conocer cómo llegó el tren hasta las cercanías de Contulmo dio origen a esta investigación. Reconstruir ese proceso permite comprender uno de los cambios más importantes vividos en el sur de la provincia de Arauco y, al mismo tiempo, fortalecer la memoria de un territorio cuyas comunicaciones estuvieron determinadas durante décadas por el lago Lanalhue, los bosques y la cordillera de Nahuelbuta.

La historia no comenzó con una locomotora, sino con un problema mucho más antiguo: salir de Contulmo o llegar hasta allí era difícil.

CRÓNICA HISTÓRICA

Un pueblo rodeado por su propia geografía

En sus primeros años, Contulmo disponía de escasos medios para comunicarse con las localidades vecinas. Los caminos eran precarios y parte de los desplazamientos se realizaba mediante huellas o senderos abiertos entre la vegetación. Transportar provisiones, madera, productos agrícolas o pasajeros requería caballos, carretas y jornadas que dependían demasiado del clima y del estado del terreno.

El lago Lanalhue y la cordillera de Nahuelbuta daban al lugar su particular belleza, pero también contribuían a mantenerlo apartado. Esa realidad afectaba tanto la vida cotidiana como las posibilidades de desarrollar el comercio y sacar la producción hacia otros puntos de la provincia.

Uno de los primeros intentos por mejorar las comunicaciones apareció antes del ferrocarril y llegó por agua.

El pequeño vapor que abrió una primera ruta

En 1885, el industrial Guillermo Hanne y su socio Juan Bautista Pouchucq llevaron hasta el lago Lanalhue un vapor de unas treinta toneladas. La embarcación se encontraba inscrita originalmente en Valdivia con el nombre de Fortuna.

El encargado de trasladarla fue el marino alemán Germán Westphal. Para alcanzar el lago debió navegar por la costa del Pacífico y remontar posteriormente el río Paicaví. Una vez instalada en Lanalhue, la nave recibió un nombre nuevo: Esperanza.

Los antecedentes transmitidos por descendientes de Westphal sitúan su llegada al puerto de Peleco el 9 de agosto de 1885. Alejandro Pizarro, en Breve historia de Contulmo, señala que la embarcación comenzó a prestar servicios a la comunidad en mayo de 1886. Es posible que la primera fecha corresponda a su arribo y la segunda al comienzo de su funcionamiento regular.



El vapor Esperanza en el lago Lanalhue, junto al lanchón utilizado para transportar pasajeros, carretas, animales y mercaderías entre Peleco y Contulmo. Fotografía: Miguel Arturo Montory Gajardo.

El vapor facilitó el traslado entre Peleco y Contulmo, aunque su capacidad era insuficiente para resolver por sí sola el aislamiento de la zona.

Otra iniciativa se puso en marcha en 1888, cuando Juan Esteban Iriarte Abal, gobernador de Cañete, ordenó comenzar un camino carretero entre Contulmo y Purén. La navegación y la apertura de esta ruta significaron avances, pero todavía no proporcionaban una comunicación amplia, estable y permanente.

El ferrocarril comenzó entonces a ser visto como una solución capaz de modificar aquella realidad.

CRÓNICA HISTÓRICA

El carbón detrás de los rieles

Hacia fines del siglo XIX se estudiaron distintas alternativas para comunicar ferroviariamente el sur de la provincia de Arauco. Un proyecto cartográfico de 1884 ya contemplaba una línea desde Concepción hacia Lebu y Cañete siguiendo el territorio costero. Sin embargo, el trazado que finalmente se construyó obedeció a condiciones económicas y empresariales diferentes.

La necesidad de romper el aislamiento de localidades como Cañete y Contulmo fue importante, pero no explica por sí sola el nacimiento de la línea. Detrás de la iniciativa existían intereses económicos relacionados especialmente con la industria carbonífera.

La producción de las minas de Lebu necesitaba una salida hacia la red central de los Ferrocarriles del Estado. La posibilidad de utilizar las líneas que se extendían desde Concepción hacia la zona minera tropezaba con el control ejercido por la Compañía Carbonífera de Lota, competidora directa de la empresa de Lebu.

Las disputas comerciales entre ambas compañías y el dominio privado de la infraestructura disponible influyeron en la búsqueda de otro trazado. Por eso, el camino finalmente escogido no respondió únicamente a las necesidades de los pueblos que encontraría a su paso. También debía permitir que el carbón de Lebu llegara hasta Los Sauces y, desde allí, continuara por la red ferroviaria del país.

Esto no reduce la importancia que el tren tendría posteriormente para Contulmo. Simplemente permite comprender la historia completa: el impulso inicial tuvo una fuerte raíz minera y comercial, mientras que la integración de las localidades apartadas fue uno de sus efectos territoriales más trascendentes.

CRÓNICA HISTÓRICA

Una concesión que no garantizó el éxito

El 26 de octubre de 1908, la Ley N.º 2.137 concedió a Gervasio Alarcón el derecho a construir y explotar un ferrocarril entre Lebu y Los Sauces. Alarcón era un empresario y propietario agrícola de la zona de Pellahuén.

Los Sauces era el punto decisivo. Una vez allí, el ferrocarril proveniente de Lebu podría empalmar con la red estatal y establecer una comunicación con numerosos destinos del país.

La concesión pasó posteriormente a una empresa de capitales ingleses y belgas. Esta compañía comenzó las faenas y consiguió extender la vía hasta Los Álamos. El proyecto, sin embargo, sufrió un serio revés cuando la empresa entró en falencia en 1913.

Los trabajos fueron intervenidos y siguió un periodo de negociaciones. Finalmente, los derechos quedaron en manos de la Compañía Carbonífera de Lebu, que retomó la construcción y logró avanzar hasta la estación de Peleco.

El nuevo impulso tampoco fue suficiente. La empresa volvió a enfrentar dificultades económicas y no pudo completar el sector comprendido entre Peleco y Purén.

La situación resultaba particularmente frustrante porque el tramo Los Sauces-Purén ya estaba terminado. Desde el poniente, la línea llegaba a Peleco; desde el oriente, alcanzaba Purén. En medio permanecía sin construir la sección que debía servir a Contulmo y atravesar la cordillera de Nahuelbuta.

Había ferrocarril a ambos lados, pero no existía continuidad entre ellos.

CRÓNICA HISTÓRICA

La comunidad exige que el Estado intervenga

La prolongada paralización provocó una movilización regional para solicitar que el Estado adquiriera las obras y se hiciera cargo de terminarlas.

Desde Contulmo, una de las principales figuras de esta campaña fue Pablo Kortwich Glagow. Había participado en la fundación de la colonia, ejercía como alcalde y se había convertido en un referente de la vida pública local.



Pablo Kortwich Glagow, sentado y de bigotes, junto al primer grupo de ediles de Contulmo. Fotografía: Museo Dungunwe.

Kortwich sabía que el crecimiento económico alcanzado por el pueblo podía estancarse si no mejoraban sus comunicaciones. En la localidad ya funcionaban molinos, aserraderos, talleres de ebanistería, zapaterías, fábricas de tejas y ladrillos y establecimientos destinados a elaborar conservas de pescado. También había almacenes, bodegas y una actividad agrícola que comenzaba a utilizar maquinaria más moderna.

El problema no era solamente producir, sino transportar la producción y recibir los artículos necesarios para la comunidad.

Kortwich encabezó las peticiones de los contulmanos y buscó apoyos capaces de llevar la demanda hasta el Gobierno. En esas gestiones participaron los diputados Juan Antonio Ríos

Morales y Remigio Medina Neira, además del intendente de Arauco, David Hermosilla Guerra.

Remigio Medina Neira defendió públicamente la adquisición de la línea. En 1924 publicó un documento en el que sostuvo que mantener únicamente el tramo Lebu-Peleco no permitiría cumplir el objetivo económico del proyecto. Para él, era indispensable completar la conexión con Los Sauces y hacer posible que el carbón de Arauco llegara a la red central.

La campaña obtuvo finalmente una respuesta favorable. En 1928, durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, el Estado compró el ferrocarril. La continuación de las obras quedó bajo la responsabilidad del Ministerio de Fomento.

Habían transcurrido veinte años desde el otorgamiento de la concesión a Gervasio Alarcón. El tren todavía debía vencer el tramo más difícil.

El 10 de marzo de 1935: una espera de casi 27 años

Casi veintisiete años después de otorgarse la concesión, ocurrió el episodio que Contulmo llevaba tanto tiempo esperando.

El 10 de marzo de 1935, cerca del mediodía, una locomotora procedente de Cañete llegó por primera vez hasta la estación ferroviaria de Contulmo. No viajaba sola: arrastraba varios carros con numerosos visitantes, quienes recorrían por primera vez en tren la ribera del lago Lanalhue hasta la estación que servía a Contulmo.

Es necesario precisar cómo ocurrió aquella llegada.

La vía ferroviaria no ingresaba al centro del pueblo. Su trazado pasaba fuera del núcleo urbano y la estación quedó situada a 2 kilómetros del cruce del camino público de acceso a Contulmo. Por ello, los viajeros debían continuar por tierra para llegar al pueblo. Los vecinos que quisieron observar el arribo de la locomotora, a su vez, tuvieron que desplazarse hasta el sector donde se encontraba la estación.

No corresponde, entonces, imaginar al tren entrando entre las viviendas o deteniéndose junto a la plaza. Su llegada ocurrió fuera del núcleo urbano, aunque lo suficientemente cerca para abrir una comunicación completamente nueva.

Según Alejandro Pizarro, Pablo Kortwich y numerosos vecinos de Contulmo presenciaron la llegada. El autor no describe en detalle el recibimiento, por lo que no sabemos con certeza si hubo discursos, música, banderas u otras manifestaciones.

Lo verdaderamente documentado es que aquel día una locomotora salió desde Cañete y consiguió llegar con pasajeros hasta la estación que servía a Contulmo.

El ferrocarril Lebu-Los Sauces todavía no estaba unido en toda su extensión, pero el recorrido demostraba que el avance desde Cañete ya había alcanzado ese punto.

Pablo Kortwich pudo presenciar el resultado de las gestiones que había encabezado. Tenía setenta años y había dedicado buena parte de su actividad pública a combatir el aislamiento de la comuna.

Falleció el 9 de septiembre de 1935, seis meses después de aquella primera llegada. Vio la locomotora procedente de Cañete, pero no alcanzó a presenciar la conclusión definitiva de la línea.

Desde la concesión entregada a Gervasio Alarcón, en octubre de 1908, habían transcurrido exactamente 26 años y poco más de cuatro meses. Ese fue el tiempo que necesitó el proyecto para conseguir que una locomotora procedente de Cañete alcanzara por primera vez la estación de Contulmo.

La línea completa todavía tendría que esperar tres años más. La unión definitiva entre Lebu y Los Sauces sólo se produciría en julio de 1938, cuando la obra estaba próxima a cumplir treinta años desde su inicio formal.

El desafío de atravesar Nahuelbuta

Las quiebras y la falta de recursos explican parte de la demora, pero no toda. También había que abrir una vía ferroviaria en un territorio especialmente difícil.

El tramo pendiente atravesaba bosques, terrenos húmedos, quebradas y sectores montañosos. En algunos puntos fue posible preparar el terreno para instalar la línea; en otros, la única alternativa consistió en perforar los cerros.

Así surgieron los túneles del Manzanal, Sanzana, La Huiña, Contulmo, Licahue y Nahuelbuta. Estas obras permitieron salvar los mayores obstáculos del recorrido y constituyeron un trabajo de ingeniería extraordinario para su tiempo.

Su construcción requirió ingenieros, contratistas y una gran cantidad de trabajadores. Fueron estos últimos quienes enfrentaron diariamente la roca, el agua, el barro y las dificultades propias de faenas realizadas con los recursos técnicos disponibles en aquella época.

La historia del ferrocarril, por tanto, no pertenece únicamente a empresarios, parlamentarios y autoridades. También corresponde reconocer a los obreros que abrieron los túneles, prepararon los terraplenes, instalaron durmientes e hicieron avanzar la vía.

Muchos de sus nombres no quedaron registrados.

La unión definitiva

El 20 de julio de 1938 se realizó, en un sector situado frente a Contulmo, la unión definitiva de los rieles del ferrocarril Lebu-Los Sauces.

A la ceremonia asistió el ministro de Fomento, Ricardo Bascuñán, acompañado por autoridades provinciales. El encuentro de las vías ponía término a una obra que había pasado por diferentes concesionarios, quiebras, interrupciones, campañas ciudadanas y una posterior intervención del Estado.

Desde la concesión otorgada en octubre de 1908 habían transcurrido 29 años y casi nueve meses. En otras palabras, el ferrocarril necesitó cerca de tres décadas para quedar unido en toda su extensión.

Entre quienes presenciaron ese momento se encontraba Alejandro Pizarro, autor de uno de los principales relatos que hoy permiten reconstruir estos acontecimientos. Lo acompañaba su padre, quien trabajaba como contador del ferrocarril en construcción.

Este antecedente agrega una dimensión especial a su testimonio. Al referirse a la unión de 1938, Pizarro no escribe únicamente a partir de documentos o versiones transmitidas por otras personas: recuerda un episodio que él mismo presenció.

En su evocación menciona a varios integrantes del ambiente ferroviario de aquellos años: Alberto Mellado; el conductor Dago Riffo; los maquinistas Exequiel Pérez y Hermosilla; Carlos Caamaño; un trabajador conocido como "el chico" Aguilera, y el jefe de la estación de Purén.

Gracias a esos nombres, la historia deja de ser únicamente una sucesión de contratos y fechas. Aparecen las personas que trabajaron en los trenes y dieron vida cotidiana a la línea una vez terminada.

Los periodistas santiaguinos que visitaron la obra la bautizaron como "el ferrocarril de los helechos y copihues". La frase se conserva aquí como una denominación histórica atribuida a quienes conocieron el recorrido en esos años.

CRÓNICA HISTÓRICA

Lo que significó para Contulmo

La estación se encontraba a 2 kilómetros del cruce del camino público de acceso al pueblo y exigía un traslado adicional. A pesar de ese inconveniente, la existencia del ferrocarril cambió las posibilidades de comunicación de la comuna.

La producción agrícola, las maderas y otras cargas pudieron transportarse en mayores cantidades. También se facilitó el ingreso de mercaderías y el desplazamiento de pasajeros hacia Cañete, Lebu, Purén y Los Sauces. Desde esos puntos era posible continuar mediante otras conexiones ferroviarias.

El tren no eliminó inmediatamente los antiguos sistemas de transporte. Las carretas, los caballos, las embarcaciones y los caminos continuaron cumpliendo funciones importantes, especialmente para cubrir las distancias entre los sectores rurales, el pueblo y la estación.

Desde entonces, Contulmo dejó de depender exclusivamente de ellos.

La vía había nacido en medio de intereses mineros, comerciales y estratégicos. No fue concebida solamente para servir a Contulmo ni siguió necesariamente el trazado que mejor respondía a las necesidades de todos los pueblos. Sin embargo, cuando finalmente alcanzó sus cercanías, produjo un cambio que la comunidad llevaba décadas esperando.

Con el tiempo, el transporte por carretera fue desplazando al ferrocarril. Disminuyeron los pasajeros, se redujo el movimiento de carga y el servicio terminó por desaparecer. Buena parte de los rieles fue retirada y la naturaleza volvió a ocupar varios sectores del antiguo recorrido.

Permanecieron los túneles, algunas estaciones, restos de infraestructura y los recuerdos de quienes viajaron o trabajaron allí.

La locomotora llegada desde Cañete el 10 de marzo de 1935 no entró al centro de Contulmo y tampoco significó que toda la línea estuviera terminada. Su importancia fue otra: comprobó que el tren ya podía alcanzar un territorio cuya geografía había dificultado las comunicaciones desde los primeros años del poblado.

En 1938, casi treinta años después de iniciarse formalmente el proyecto, la unión definitiva de los rieles completó la conexión entre Lebu y Los Sauces. La provincia de Arauco consiguió finalmente enlazar su territorio interior con la red ferroviaria nacional.

Para Contulmo y las demás localidades que quedaron comunicadas por la nueva línea, después de décadas de espera, el ferrocarril marcó un antes y un después.

Sobre esta publicación

Autoría

Crónica e investigación: Gorart Villarroel Torres.

Edición y publicación original: HuellasDigitales.cl - Cañete, Chile, 2026.

Fuente histórica principal

Alejandro Pizarro, Breve historia de Contulmo, Cuadernos del Bío-Bío, Universidad de Concepción, Universidad del Bío-Bío y Municipalidad de Contulmo, 1999. Los antecedentes aportados por esta obra fueron contrastados, reorganizados y redactados nuevamente para la elaboración de esta crónica. La expresión reproducida literalmente aparece entre comillas y con su correspondiente atribución.

Antecedentes complementarios

Historia de la navegación en el lago Lanalhue; Remigio Medina Neira, El ferrocarril de Lebu a Los Sauces y su adquisición por el Estado, 1924; estudios históricos sobre el ferrocarril Lebu-Los Sauces; e Inicios del proyecto de ferrocarriles Concepción-Cañete, publicado por HuellasDigitales.cl.

Créditos fotográficos

Fotografía de portada	Carlos Navarro Fernández
Fotografía del vapor Esperanza	Miguel Arturo Montory Gajardo
Pablo Kortwich Glagow junto al primer grupo de ediles de Contulmo	Museo Dungunwe

Licencia de circulación

Esta obra se comparte bajo licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional — CC BY-NC-ND 4.0.

**Trabajo de recuperación y
difusión de la memoria histórica del territorio.
HUELLASDIGITALES.CL**