

NUEVA GALES DEL SUR: 1830-1900 LA ÉPOCA DE ORO DE LA REGIÓN DEL BÍOBÍO³

NEW SOUTH WALES: 1830-1900 THE GOLDEN AGE OF BÍOBÍO REGION

Luis Méndez Briones⁴

Departamento de Economía y Finanzas,
Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad del Bio-Bío
lmendez@ubiobio.cl

Resumen

En el presente trabajo, el autor hace una lectura de investigación de un período virtuoso de la historia económica de la región. Su propósito es ayudar a conocer dicho proceso y obtener lecciones que orienten el desarrollo futuro.

El análisis se funda en los trabajos de Wagemann, Astorquiza, Amunategui, Hernández, entre otros. Su revisión se hace mediante una lectura focalizada en los factores claves que impulsaron el auge que se describe.

El período en cuestión muestra importantes espacios de expansión urbana, concentración portuaria e integración regional, resultado de una interesante mezcla de demanda externa y desarrollo endógeno. Coincidieron en ello las oportunidades de mercado, la acción del Estado chileno y la activa respuesta de empresarios locales dotados de una gran visión de futuro.

Palabras claves: desarrollo regional, prosperidad, historia económica, decadencia

Clasificación JEL: N9, O18, R11

³ Este trabajo está basado en el interesante estudio del profesor Hilario Hernández Gurruchaga, "El Gran Concepción: Desarrollo histórico y estructura urbana", en *Informaciones Geográficas* N° 30:47-70, 1983, Universidad de Chile

⁴ Ingeniero Comercial y Doctor en Economía.

Abstract

In present work the author conducts a research reading of a virtuous period of the economics history of the region. The purpose is to help becoming acquainted with such process and obtaining lessons to guide future development.

The analysis is based on the works by Wagemann, Astorquiza, Amunategui, Hernández, among others. The revision is conducted through focus reading of the key factors driving the peak described.

The period in question shows important spaces for urban expansion, port concentration and regional integration, as a result of an interesting mixture of external demand and internal development. There converged the market opportunities, the action of the State of Chile and the active response of local business man who had a comprehensive vision of the future.

Keywords: regional development, prosperity, economics history, decay

JEL classification: N9, O18, R11

1.- Introducción

Desde mediados de los años setenta del siglo pasado, las economías mundiales comenzaron a dejar de lado lo que en su momento se llamó el modelo *fordista* de producción, que en Chile y varios países de la región tuvo su manifestación en el Modelo de Sustitución de Importaciones. Desde entonces se han hecho esfuerzos por abordar el desarrollo con énfasis en la economía de mercado, con iniciativa privada, reducción del tamaño del Estado, promoción del comercio internacional y crecimiento. En términos macroeconómicos las cifras son favorables, hoy nuestro país está entrando al club de países que bordean los 20.000 dólares por habitante al año. Sin embargo, los costos en desigualdad en la distribución del ingreso y desarrollo desequilibrado de las regiones, nos ubican en los peores lugares a nivel internacional.

Para la región, el modelo derivó en un proceso de desindustrialización y una reorientación de su economía poniendo énfasis en las actividades forestales y pesquera. En el balance, y a nivel del país, la región del Biobío aparece entre las más empobrecidas, con mayores niveles de desempleo y un descenso continuo en su contribución al producto nacional. Diagnóstico que es compartido por amplios sectores de la región y que hace urgente repensar el camino seguido.

Frente al problema expuesto, lo que pretendemos con este trabajo es hacer un repaso de un período virtuoso de la historia económica de la región del Biobío, conocer dicho proceso y obtener lecciones que orienten el desarrollo futuro.

2.- Planteamiento del problema

2.1.- Preguntas de investigación

¿Frente a la actual crisis de desarrollo en que se encuentra la región, el estudio del período bajo análisis, presenta semejanzas con el actual modelo de desarrollo adoptado en el país?

¿Los méritos y las dificultades de la época sirven de lecciones para el diseño de políticas públicas que guíen el desarrollo regional?

¿Está en condiciones la región de avanzar hacia una nueva época de prosperidad?

¿Qué elementos serían determinantes para ello?

3.- Método

El ejercicio consiste en hacer un repaso de la historia económica de dicho período. Para ello nos hemos basado en los trabajos de Wagemann, Astorquiza, Amunategui, Hernández, entre otros. Su revisión se hace mediante una lectura focalizada en los factores claves que impulsaron el auge que se describe, intentando rescatar algunos rasgos que aporten lecciones al desarrollo regional.

4.- Algunos elementos de inicio

A comienzos de la década de 1830 lo que hoy llamamos la región del Biobío estaba condicionada por dos procesos que sumados definieron los rasgos de la época. El primero es el tránsito de una región militar y de guerra a un territorio con una primaria actividad comercial cuyo intercambio se hacía regularmente

con el Perú⁵ con base en productos agrícolas y cereales. El segundo, la guerra de Independencia del país que hizo del territorio de Concepción un espacio de disputa estratégica, lo cual retrasó la tendencia de la economía regional de fines del siglo XVIII. Esto se tradujo en un lento crecimiento de la población que al año 1812 mostraban a Talcahuano con 2.219 hbts. (R. Chil. Hist. y Geogr., 1916). En 1834-35 la población de Concepción apenas llegaba 6.958 hbts. En el medio siglo precedente la población creció solo un 10%. No obstante se alcanzó a formar una estructura económica y social de exportación que se nutrió de su pasado militar y de una burguesía agraria empresarial que le daría sustento.

5.- Hacia la expansión de las exportaciones

Entre los años 1830 y 1860, coincidiendo con la estabilidad política del régimen portaliano y del modelo económico liberal del Ministro Rengifo, una coyuntura externa favoreció una fase de expansión de las exportaciones inédita en la historia nacional. Las exportaciones mineras del Norte se quintuplicaron entre 1844 y 1860 creciendo a una tasa anual de 10,8% y la fiebre del oro en California y Australia significó nuevos mercados a los productos agrícolas cuyas exportaciones pasaron de 1,3 millones de dólares a 7 millones en 1860 (Hernández, 1983). En paralelo se producen cambios sociales y tecnológicos que llevan a la formación de los primeros grandes capitales chilenos y una burguesía criolla que participará de los cambios en la agricultura, la industria y las comunicaciones⁶. Como consecuencia, la expansión urbana eleva la población en las ciudades a 21% y la vida se dinamiza en torno de los puertos (Geisse, 1977).

En la segunda mitad del siglo (1860 y 1900) dos nuevas y ricas regiones son incorporadas a la nación, la Araucanía después de la llamada "pacificación" y la provincia de Tarapacá como consecuencia de la guerra del Pacífico. Ambas anexiones llevaron a un proceso de expansión y diversificación productiva que se facilitó, adicionalmente, con la integración del territorio por medio del ferrocarril, todo ello generó un temprano proceso de concentración urbana. Entre 1865 y 1900 el número de centros de más de 2.000 hbts pasó de 36 a 86 y el número de ciudades de más de 20.000 hbts de 2 a 7. En 1900, un 35% de la población del país vivía en centros urbanos (Hernández, 1983), tasa muy por sobre el promedio de América latina en esa misma época.

6.- El auge en la región de Concepción.

A la reactivación de la agricultura causada por la demanda externa debemos agregar la explotación a gran escala del carbón impulsada por la actividad minera del norte. Ello va generando un cambio en la región desde una estructura agraria hacia los rubros minero e industrial. La reactivación agrícolas transforma a los puertos locales en los principales centros de exportación de cereales del país, haciendo que capitales nacionales e ingleses se disputen la primacía en la explotación de molinos en Tomé, Concepción, Penco, Lirquén y Puchacay (Maass en Wagemann, 1955). En 1862 se exportaban a través de Tomé y Talcahuano el 21 y el 65% de la carga de cereales del país (Hernández, 1983). Por su parte el auge minero del norte y la navegación estimuló la explotación del carbón, que a partir del año 1840 significó abrir bocaminas en Lirquén. Andalién, Lota, Coronel, Lebu, Curanilahue y Talcahuano. Entre los empresarios se destacaron nombres como los de Tomás Smith, Joaquín Edwards, Juan Mackay, J.J. Alemparte, J.J. Arteaga a los que habría que sumar a don Jorge Rojas, empresario minero de la Serena que inicia actividades en la zona. El despegue definitivo se produce con la llegada de Matías Cousiño quien inicia en Lota (Colcura) una forma de explotación que transforma lo hecho hasta entonces incorporando tecnología, técnicos ingleses, diversifica el rubro ampliándose a una fábrica de ladrillos refractarios, abre una fundición de cobre y participa en la construcción del ferrocarril de Santiago

5 Los comerciantes regionales llegaron a organizar su propio canal comercial, uno de ellos don José Urrutia y Mendiburu era dueño, en 1778, de dos barcos que hacían regularmente fletes entre Concepción y el Callao (Amunátegui, 1930)

6 En dicho período comienzan a navegar regularmente los primeros vapores, en 1851 se inaugura el primer ferrocarril, en 1853 una línea de telégrafo une Santiago con Valparaíso

a Valparaíso. Los resultados de esta febril actividad se expresan al pasar de 60 toneladas diarias, 100 obreros a 36.715 toneladas anuales y emplear 400 obreros, los ladrillos llegaron a 2 millones de unidades anuales y la fundición de cobre con 14 hornos en actividad producía 5.000 quintales mensuales cobre en barras. En 10 años Lota pasó de ser un caserío a tener 4.000 hbts. (Astorquiza, 1942). A juicio del profesor Hernández *“al influjo de la reactivación agrícola y del desarrollo minero-industrial la población urbana del litoral penquista se triplicó en 30 años, a un ritmo promedio de crecimiento del 6% anual* (Hernández, 1983; p.57), sentando las bases del desarrollo industrial.

7.- 1860-1900: La fase de la expansión urbana, concentración portuaria e integración regional.

En la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo económico de los años precedentes entra en una franca expansión, inaugurando el período de más rápido crecimiento de la zona en toda su historia. Los capitales del cobre y del salitre que emigran a la región compiten en explotaciones que elevan la producción de carbón en la cuenca de Concepción y Arauco a 950.000 toneladas anuales. La producción de carbón se diversifica hacia la elaboración de ladrillos, tubos de alcantarillado, baldosas, jarrones, estatuas. La fundición de cobre pasa a tener 38 hornos permanentes y el 1881 se instala una fábrica de vidrios y botellas y se inician las plantaciones forestales. El industrial inglés Federico Schwager, en 1878 construye un ferrocarril para transportar el carbón desde Puchoco a la bahía, y en 1888 se construye el ferrocarril Concepción-Coronel. En 1888 la Compañía Arauco Ltda, de capitales ingleses y vinculada a la explotación del salitre poseía 5 establecimientos mineros y el ferrocarril de Lebu-Arauco y Concepción-Curanilahue.

Esta pujante actividad estimuló el crecimiento de las ciudades de Lota y Coronel. Entre 1865 y 1895, la población de Lota pasó de 3.632 hbts a cerca de 10.000. Coronel bordea los 8.000.

El auge triguero siguió creciendo. Ante la caída de los transitorios mercados de California y Australia estos son reemplazados por el Gran comercio con Europa. Con la inauguración del ferrocarril de Chillán a Concepción (1876) y la integración de la Araucanía (1883), los flujos del trigo descienden desde los valles hacia la costa favoreciendo el crecimiento de Concepción, Talcahuano y los puertos vecinos. Entre 1860 y 1908 la producción de trigo en Concepción pasó de 132.000 quintales a 2.203.000.

El balance hacia finales del siglo XIX muestra a la conurbación de Concepción-Talcahuano y sus alrededores cobijando al 41% de la población de la provincia. Concepción pasó a ser la tercera ciudad en importancia económica del país y Talcahuano pasó del lugar 31 al 14 en el transcurso de una década. El crecimiento observado solo será comparable, décadas más tarde (1952-1960), con el proceso de industrialización impulsado por el Estado pero en otro escenario económico⁷

A la vuelta del siglo, la apertura del Canal de Panamá y la Primera Guerra Mundial cambiaron la historia económica de la región.

⁷ La estrategia de Industrialización Sustitutiva de Importaciones (ISI) promovida por el Estado siguiendo los lineamientos de la CEPAL y otros organismos internacionales.

8.- Conclusiones

A la luz de los hechos, la interpretación de la historia nos lleva a concluir que la prosperidad de la región en aquellos años se derivó de las siguientes circunstancias que sin formularse en un estricto orden se dieron como factores complementarios. Estos fueron:

- 1.- El auge de la región se dio en el contexto de una prosperidad general del país. Siguiendo a Alfred Marshall y su teoría de los distritos industriales, no puede haber sectores o empresas competitivas sin regiones o países competitivos.
- 2.- El auge exportador derivó de mercados externos cuya demanda se centró en California y Australia, inicialmente, pero que más tarde se consolidó en Europa.
- 3.- Ante el acicate de la demanda, la oferta respondió de manera muy dinámica coincidiendo con la anexión de los territorios de la Araucanía y la provincia de Tarapacá.
- 4.- Los empresarios y la burguesía locales compitieron férreamente con inversionistas extranjeros que aportaron tecnología, conocimiento de nuevos mercados y emprendimiento.
- 5.- El Estado jugó un rol fundamental anexando los nuevos territorios a la economía nacional para ello creo, en 1884, la Empresa Nacional de Ferrocarriles que se extendería en sus ramales al norte, sur y centro del país.
- 6.- Los puertos de la región canalizaron la producción y exportación de una vasta zona que iba desde el Maule por el Norte hasta la región de la Araucanía y los Lagos por el Sur.
- 7.- Las empresas desarrollaron una suerte de integración vertical fijando una serie de eslabones en su cadena productiva. También una interesante vinculación territorial al integrar proyectos mineros, salitre-ros (en la zona norte) con actividades ligadas a las fundiciones, ladrillos, compañías navieras, agricultura, molinos, agricultura (en la zona sur).
- 8.- La actividad fabril y agrícola se desarrollo en el contexto de una naciente burguesía local heredera de un pasado colonial militar propia de un espacio que fue frontera de guerra durante y finales de la colonia.
- 9.- El desarrollo de las regiones demanda de una activa participación del Estado y no un rol subsidiario del mismo.
- 10.- Las ventajas de un desarrollo competitivo hay que buscarlas en factores endógenos efectivamente diferenciadores. La región no puede ni debe seguir haciendo más de lo mismo ni menos imitando lo que hacen otros. Esto demanda mucha investigación, mucha discusión social y mucha colaboración de actores.

9.- Bibliografía

Amunategui Solar, D. (1930) --- *El Cabildo de Concepción (1782-18189)*. Santiago: Establecimientos Gráficos Balcells & Co.

Astorquiza, O. (1942) --- *Lota 1852-1942*. Valparaíso: Imp. Universo.

Geisse, G.(1977) ---*Origen y evolución del sistema urbano nacional*. *Eure* 5 (14):37-46.

Hernández (1983) --- *El Gran Concepción: Desarrollo histórico y estructura urbana*, en *Informaciones Geográficas* N° 30:47-70, 1983.

Revista Chilena de Historia. y Geografía (1916) --- *Censo y Matricula general de almas de ambos sexos, etc. (1812)*.(23):266.

Wagemann, G. (1965) --- *Breve historia del desarrollo económico de las provincias de Concepción, Biobío, Ñuble y Arauco*. Concepción: Mimeog.