

**EL GRAN CONCEPCION:
DESARROLLO HISTORICO Y ESTRUCTURA URBANA
PRIMERA PARTE.
GENESIS Y EVOLUCION: DE LAS FUNDACIONES
MILITARES A LA CONURBACION INDUSTRIAL**

**THE GREAT CONCEPCION: HISTORICAL DEVELOPMENT AND URBAN STRUCTURE
FIRST PART. ORIGIN AND EVOLUTION:
FROM MILITARY FOUNDATIONS TO INDUSTRIAL CONURBATION**

HILARIO HERNÁNDEZ GURRUCHAGA

Instituto de Geociencias Universidad Austral de Chile, Valdivia

ABSTRACT

This article attempts to identify the characteristics and demographic-economic-social trends at spaces which conform. The Great Concepción conurbated area (it is the thirteenth Chilean Metropolitan area) through the study of the genesis and evolution of the urban units (first part) and integrant fluxes and relationships (second part). In the formative and transformative process, the author distinguishes three urbanization stages, which, with their regional particularities, respond to stimulus encouraged for national development stages.

1550-1830: Initial stage, on which territorial hispanic domination purposes are setting to a regional level up through an early urban genesis, following for two longer centuries of slow economic and urban development, mainly because location at the war frontier.

1830-1930: On colonial earlier cities is overimposed an urban-economic new stage meaning growing and readecuación of the system. In this expansive context and following economic diversifications promoted by an open international exchange policy, new cities emerged with specific locational demands (wheat ports and coal settlements): the initial advantages of early settlements as Concepción and Talcahuano are developed and renewed, readecuating their size and functions to the communication changes. At the wheat exportation decline (1910-1930), commercial ports on Concepción shoreline equally decline.

1930-1970: Since 1930 and because the import substitution policy, early cities began an industrialization stage, developing an industrial conurbation located around Concepción (the directional focus). Since 1950 and because the concentration of the more basic and dynamic industries around Talcahuano and simultaneously, the decline of traditional economic basis (textile and coal), produced the weakness of peripheric satellite cities (Tomé, Lota and Coronel) pushing a concentration process of the regional growth and its economic and social areal differentiation: the industrial conurbation is now attempting its transformation in urban agglomeration.

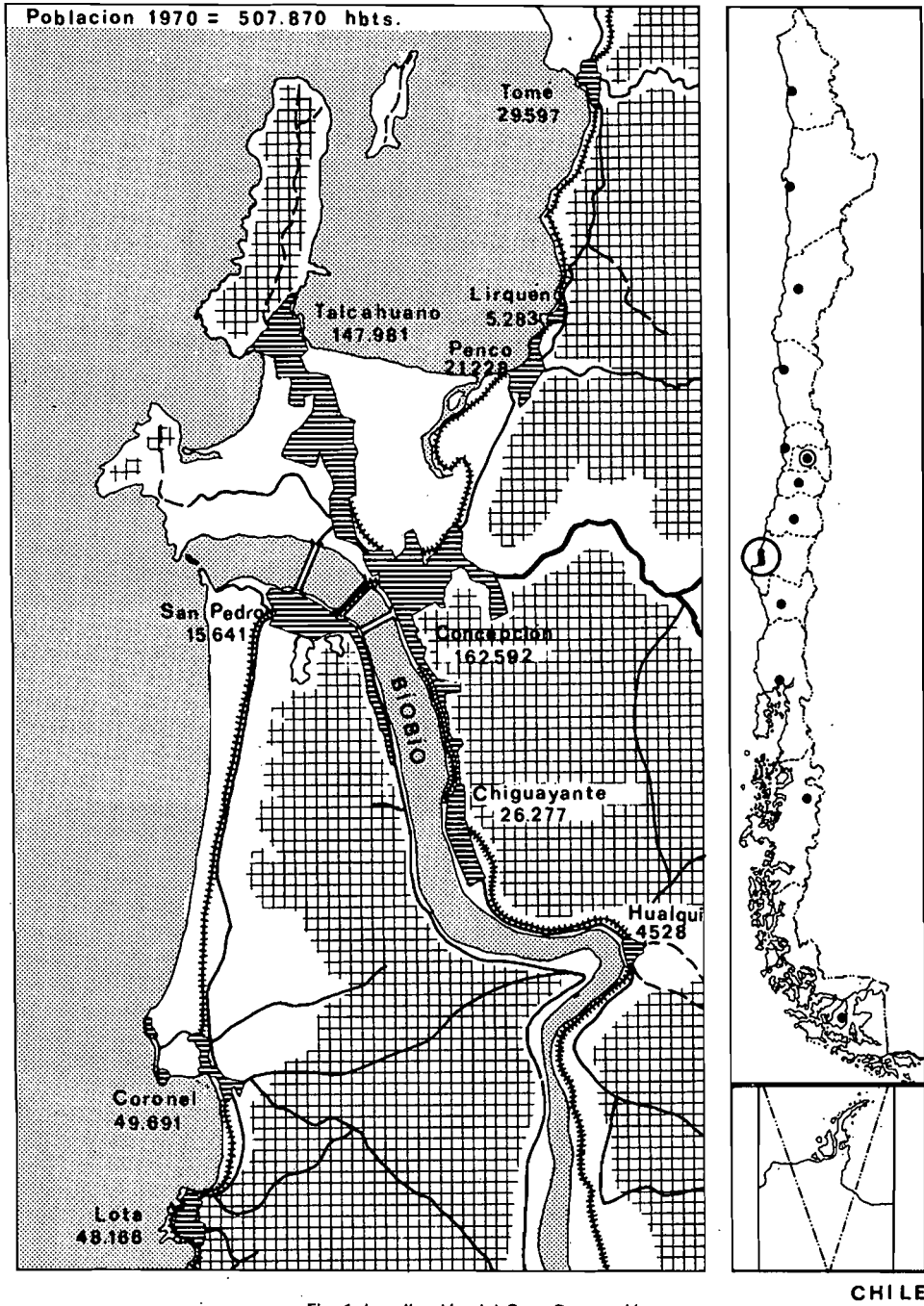


Fig. 1. Localización del Gran Concepción

INTRODUCCIÓN:**Presentación, motivo y propósito**

Quinientos kilómetros al sur de Santiago, la conurbación de Concepción se desarrolla a lo largo de un eje litoral de 60 km, con centro en la desembocadura del Biobío, sobre los espacios litorales que

se estrechan entre la Cordillera de la Costa y la línea costera de la provincia de Concepción (Fig. 1). Sobre estos menguados y difíciles sitios, valorizados históricamente por su posición litoral; ocho ciudades que agrupan la población urbana de siete comunas, se disponen en un agrupamiento abierto que constituye una *conurbación heterogénea y distendida, formada por unidades funcional y socialmente especializadas que se separan sobre el espacio a distancias-límite*¹. La ciudad de Concepción, donde se realizan todas las operaciones públicas y privadas que interesan al conjunto urbano y a la región, ejerce el rol de *centro direccional*. A corta distancia (15 km.), físicamente integrado a Concepción, se desarrolla el moderno complejo portuario-industrial (siderurgia-petróleo) de *Talcahuano-San Vicente; Penco y Lirquén*, centros tradicionales de la loza y el vidrio, y hasta recientemente, de los fertilizantes y del azúcar, se establecen cada vez más vinculados al centro direccional en condición de áreas residenciales; *Chiguayante* (12 km.), antiguo centro textil, y *San Pedro* (7 km.), constituyen esencialmente áreas de expansión residencial de Concepción... y se localizan; en condición de satélites alejados (25 a 30 km.) en el extremo norte de la conurbación, la tradicional ciudad textil de *Tomé*; y en el extremo sur, *Coronel y Lota*, las ciudades del carbón. Este conjunto urbano, que actualmente concentra el 99% de la población urbana de la provincia de Concepción y casi el 60% de la población urbana de la región del Biobío; tras un singular proceso de crecimiento asociado a la industrialización (1950-70), en menos de 2 décadas se ha constituido en un polo de crecimiento de importancia nacional e influencia multirregional. Hoy día, el Gran Concepción, con 665,924 hbs. constituye el tercer área metropolitana del país².

¿Cómo se han formado estos separados, pero próximos y diferenciados espacios urbanos? ¿Cómo han evolucionado las unidades urbanas hasta constituir la actual conurbación? ¿En cuáles dimensiones y a qué grado se integran? ¿Hacia qué formas de integración y desarrollo urbano conducen las tendencias diferenciales? Si bien es cierto, que el carácter distendido de la conurbación puede ser atribuido al empirismo histórico de las fundaciones, el que a su vez da cuenta de la heterogeneidad y especialización de las funciones; y que la mantención actual de esta estructura formalmente dispersa se debe esencialmente a las condicionantes del sitio, a los obstáculos naturales que compartimentan los espacios urbanizables (río, relieve, sectores inundables); es el carácter y diferente evolución de las bases económicas lo que conduce a la comprensión de las diferencias y tendencias que estructuran el Gran Concepción actual. Por otra parte, dado que los núcleos, funcional y socialmente especializados, ocupan diferentes lugares, la estructura de localización y sus complementariedades específicas provocan potenciales de interacción. Como el conjunto urbano funciona en forma sistémica, los cambios de complementariedad (Ej.: concentración del empleo) constituyen modificaciones que alteran el nivel y los patrones de interacción espacial. *Así mientras el conocimiento de la evolución histórica nos conduce a la determinación y comprensión de los caracteres y tendencias de las actuales estructuras de la conurbación, estas condicionan el actual funcionamiento del sistema; los cambios que en ellas operan, enmarcan en gran medida sus formas de desarrollo futuro.*

En consecuencia con las interrogantes planteadas y con el modelo explicativo esbozado, este artículo intenta precisar los caracteres y tendencias demográfico-económico-sociales de los espacios que conforman la conurbación penquista, a través del estudio de la génesis y evolución de las unidades urbanas que la componen (primera parte) y de los flujos y relaciones que las integran (segunda parte): *constituye un intento histórico-funcional por definir los rasgos de autonomía y complementariedad dinámicas del Gran Concepción*. En gran medida, el conocimiento de estos antecedentes trasciende al campo académico y llama a los intereses del urbanista y el hombre público; pues un eficiente cumplimiento de los roles de proponer y decidir frente a los

¹P. George define la conurbación como un agrupamiento que asocia una ciudad provista de servicios y aparatos de gestión principal a ciudades secundarias que disponen de una cierta autonomía administrativa y económica, constituyendo un sistema solidario (GEORGE, 1970). En términos de génesis, constituye una yuxtaposición de ciudades de origen y desarrollo relativamente independiente; en términos de vecindad, Bartels considera ciudades vecinas aquellas cuyos centros se separan por no más de 35 km (en BEAUJEU CARNIER, 1970).

²Como consecuencia del rápido crecimiento experimentado en las décadas del 50 y 60, en 1982 el Gran Concepción alcanza 665.924 hbs., apenas 20.000 hbs., menos que el Gran Valparaíso. Entre 1952 y 1960, mientras la población nacional creció a una tasa acumulativa del 2,7% anual, la población de la intercomuna (Concepción, Talcahuano, Tomé, Lota, Coronel, Penco y Hualqui) lo hizo al 4,5% anual, y Talcahuano creció al vertiginoso ritmo del 6,2% anual. Entre 1960 y 1970, si bien el crecimiento del Gran Concepción se hace más lento (2,2%), continúa siendo claramente superior al ritmo nacional (1,9%), y el de Talcahuano permanece extraordinariamente rápido (4,6%). Finalmente, aunque los informes preliminares del xv Censo de Población Instituto Nacional de Estadísticas (1982) acusan la detención del crecimiento global de la intercomuna (2,07%: tasa similar a la nacional); el crecimiento de las comunas de Concepción (3%) y de Talcahuano (2,6%) señalan la continuación de un proceso de concentración en el Área Metropolitana.

requerimientos de reestructurar o conformar nuevos espacios debe considerar el conocimiento del pasado de las áreas que se intervienen, a la par que su funcionamiento actual; ellos son el fruto de una evolución histórica diferencial que crea ventajas e inercias, condicionantes de su futuro desarrollo. Para el Gran Concepción, conurbación sometida durante los últimos 30 años a un rápido y continuo proceso de cambios, en los que ha alcanzado las dimensiones y la problemática metropolitana, *el conocimiento geohistórico y funcional de sus espacios constituye antecedente necesario para su definición de desarrollo espacial*. Las conclusiones de este trabajo subrayan las inercias que acusan las estructuras económico-sociales del Gran Concepción e informan algunas alternativas generales de desarrollo futuro³.

Primera Parte: GENESIS Y EVOLUCION:

De las fundaciones de dominio a la conurbación Industrial.

En el proceso de formación de la conurbación penquista se distinguen tres fases principales de urbanización que, con sus particularidades regionales, responden a los estímulos dictados por las etapas de desarrollo nacional.

1550-1830: *En una fase inicial, los propósitos de dominación hispánica del territorio se concretan a nivel regional en una temprana génesis urbana de dominio, seguida de largos dos siglos de lento y discontinuo desarrollo urbano en el contexto de localización de una frontera de guerra.*

1830-1930: *A las fundaciones hispánicas se sobreimpone una fase regional de génesis urbano-económica, seguida de la expansión y readecuación del sistema, que se inscribe en la etapa republicana de diversificación y desarrollo económico nacional, bajo la política de apertura al comercio exterior. Para el litoral penquista, la segunda mitad del siglo XIX constituye un período de singular desarrollo económico y urbano; producto de la explotación de los recursos regionales (trigo y carbón), surgen y se desarrollan nuevas ciudades con demandas específicas de localización (Tomé, Lota, Coronel); se renuevan y desarrollan los centros preexistentes con ventajas de inicio (Concepción, Talcahuano); y se readecuan los tamaños y las funciones a los cambios de comunicaciones (red ferroviaria). En las primeras décadas del siglo XX, la decadencia de las exportaciones cerealeras (1910-1930) provoca el consecuente deterioro de las ciudades del litoral que edificaron su grandeza al amparo de la función de enlace con los mercados externos... en esta condición, con la sola ventaja del tamaño alcanzado y de algunos esbozos industriales, el conjunto de ciudades penquistas enfrenta los años de la Gran Depresión.*

1830-1970: *A partir de 1930, al impulso de la política de sustitución de importaciones, el conjunto de ciudades del litoral de Concepción entra en fase de industrialización. Tras un período inicial de industrialización primaria que provoca el crecimiento uniforme del conjunto, la localización de las industrias básicas y dinámicas provoca el rápido desarrollo del centro metropolitano, paralelo a la decadencia de los satélites, generando las grandes distancias demográficas, económicas y sociales que actualmente separan a los elementos de la conurbación. A la vez, como producto de la concentración de las oportunidades de empleo y del progreso de la infraestructura y medios de transporte, las unidades del sistema se integran progresivamente. En proceso de concentración, las unidades urbanas que hasta 1930 habían evolucionado independientemente al impulso de sus propias bases económicas, tienden a crecer bajo el dinamismo del centro y se transforman progresivamente en sectores residenciales: la conurbación camina hacia la aglomeración.*

1. LA FASE INICIAL (1550-1830): URBANIZACION EN FRONTERA DE GUERRA

Desde los albores de la Conquista hasta las luchas de la Independencia, las vicisitudes de la guerra constituyeron el sello y el límite que provocaron un lento y discontinuo desarrollo urbano sobre el litoral penquista a lo largo de casi tres siglos. Sin embargo, en este contexto general, atendiendo

³Las ideas centrales de este artículo han sido expuestas en el ciclo de conferencias organizado con ocasión de la II Bienal de Arquitectura ("Hacer ciudad". Concepción, octubre de 1979), y corresponden al texto de una conferencia dictada en el seno del Depto. de Geografía de la U. de Chile en junio de 1983.

las diferencias del desarrollo económico regional, que a nivel urbano se traducen en transformaciones funcionales, es posible dividir esta larga fase de inicios urbanos en dos subfases:

1550-1750: Constituye un período de temprana urbanización de dominio que a partir de 1600 deviene en fundaciones estratégicas en defensa de los intereses de la Corona, centralizados en la protección del espacio político-económico peruano. Estas fundaciones son efímeras o se desarrollan en lento proceso de estancamiento, producto de la inestabilidad bélica, de los golpes de la naturaleza, y del estancamiento económico regional, estructurado por la dependencia que conlleva la institucionalización de una frontera de guerra (Real Situado);

1750-1830: Constituye un período de transición en que, pese a la permanencia de la inestabilidad bélica, la ruptura de los lazos directos con el Perú se traducen en la liberación de las fuerzas productivas, en una expansión de las exportaciones regionales; en suma, en la conformación de una estructura social y económica productiva de exportación. Si bien, cuantitativamente los avances no son espectaculares a nivel de los crecimientos de la población, pues estas ciudades alimentan la penetración hacia la frontera interior, la ciudad militar deviene en ciudad comercial.

1.1. 1550-1750: CIUDADES MILITARES EN FRONTERA DE GUERRA INSTITUCIONALIZADA

Concepción, la cuarta ciudad del Reino, fue fundada tempranamente por Valdivia en 1550. En la incorporación de Iberoamérica al espacio político-económico español, las ciudades fueron creadas y evolucionaron en el objetivo central del ejercicio del dominio sobre el espacio, los recursos y los hombres. En esta condición, el oro de Quilacoya y la alta densidad indígena regional, que aseguraba la indispensable mano de obra para movilizar los recursos, explican la temprana fundación de Concepción; en privilegiada situación litoral, en el actual sitio de Penco⁴, sobre el camino de la costa que aseguraba las comunicaciones con las plazas del sur. Esta localización parece justificar su auge inicial: *en 1557, Concepción fue nominada sede de la Real Audiencia*, centro administrativo del Reino de Chile. Pero estos auspiciosos inicios, no se concretaron en un consecuente desarrollo. *Tempranamente, la continuidad de la Guerra de Arauco impidió a Concepción crecer como las ciudades de paz.* Destruída por los indígenas en 1554 y 1555 y reconstruida por Hurtado de Mendoza en 1557, al decir de Mariño "los habitantes se veían en la imposibilidad de salir sin peligro de perder sus cabezas" (MARIÑO DE LOBERA, 1865, en GUARDA, 1878). Como consecuencia de ello, en 1573 se suprimió la Audiencia de Concepción y en 1580 se creó una segunda Audiencia con sede en Santiago. Centro de la Guerra Ofensiva, en 1558 Concepción sólo tenía 30 vecinos... y en 1600 "sólo cuenta con 60 vecinos y moradores" (Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile, 2(3): 81, en GUARDA, 1978); en opinión de un historiador, constituía una población irrelevante en el conjunto de las ciudades chilenas a fines del siglo XVI (GUARDA, G., 1978).

La gran rebelión indígena de 1598, junto con frustrar las tentativas hispanas por colonizar y estabilizar los centros fundados en el sur, consolidó la función militar de Concepción. La línea de ocupación española retrocedió hasta el Biobío y sólo se conservaron las ciudades de Valdivia y Concepción, abastecidas por vía marítima. Después de Curalava, toda una nueva situación se planteó: a la pérdida de espacios y de hombres se sumaba el doble peligro de un enemigo belicoso y el latente riesgo de invasiones extranjeras, lo que ponía en juego inclusive el dominio sobre los ricos espacios peruanos. Consciente del peligro, la Corona española por Real Cédula de 1600 dispuso auxilios de guerra por 60.000 ducados... en 1603 el *Real Situado* aumentó a 120.000 ducados, y en 1606 a 212.000, *posibilitando la creación de un ejército permanente que se estableció en los sectores límite-estratégicos mediante la fortificación de la zona costera y de la línea del Biobío, consolidando así el rol militar de Concepción, ciudad cabecera del frente de guerra.* Los establecimientos creados, sellados por su carácter militar, fueron muchas veces efímeros, inestables, y siempre de lento crecimiento poblacional. Algunos de los actuales centros poblados del Gran Concepción, si bien no persistieron a partir de la función militar, se originaron en la política de fortificaciones realizada en el curso del siglo XVII: fuerte de *San Pedro* (1603);

⁴Edificada directamente junto a la playa, este sitio, apropiado para el comercio y el tráfico marítimo será causa de reiteradas destrucciones (terremotos y maremotos), hasta determinar su traslado al sitio actual, en el valle de la Mocha (1754).

fuerte de *Colcura* y poblado de *Santa María de Guadalupe* en el actual sitio de *Lota* (1662); fortificación de la *Planchada de la Marina* sobre el actual sitio de *Penco* (1687).

A partir de *Curalava* y de la instauración del *Real Situado*, la situación de guerra se institucionaliza por todo el siglo siguiente sobre los espacios fronterizos: economía y sociedad dependen de la guerra. Las plazas militares no viven de la agricultura, el comercio o la industria, sino del "prest" o sueldos de oficiales y soldados; y el *Real Situado*, servido las más de las veces en bienes y especies monetarias, establece fuertes lazos de dependencia respecto a los intereses limeños que dimensionan y estructuran los caracteres de la economía regional. Si bien algunos autores piensan que el establecimiento de un ejército permanente contribuyó a formar un mercado interno mayor del que le correspondía al Reino por su tamaño de población, provocando la liberación y elevación de las fuerzas productivas y la temprana urbanización y transformación de la ciudad de conquista en ciudad comercial (GEISSE, 1978), ello se ajustaría más a la evolución de Chile central que a lo sucedido en las fronteras de guerra; región de desarrollo lento y discontinuo en las vicisitudes bélicas, con una economía estacionaria, limitada, largamente supeditada en su monto y estructura a la discontinuidad, variaciones y carácter del subsidio externo.

Mientras el comercio de otras regiones (*Santiago* y *La Serena*) crece y se renueva, recientes investigaciones que estiman la evolución de los valores regionales del Comercio Exterior, del Interior y de la producción agrícola, demuestran que entre 1680 y 1750 la región de Concepción se caracteriza por un doble estancamiento: ausencia de todo crecimiento global y de toda transformación estructural (CARMAGNANI, 1973). Dado el poblamiento esencialmente militar, la demanda interna casi no conoce variaciones y es satisfecha por las remesas del *Real Situado*; los bienes requeridos son, unos recibidos directamente (aporte en bienes), otros comprados a los propios barcos limeños con los dineros del *Situado*, lo que permite la reabsorción de los aportes monetarios, y sólo los requerimientos adicionales estimulan exportaciones que responden sólo a los montos residuales y a los intereses de Lima. Así, las fuerzas productivas regionales quedan fuertemente limitadas por los aportes externos y por el carácter estacionario de la demanda. Las cifras lo demuestran: en 1720 las transacciones interiores se estiman en \$ 33.256 y 60 años más tarde (1780) apenas alcanzan a \$ 42.262. Entre 1680 y 1780 los valores totales del Comercio Exterior prácticamente permanecen invariables: \$ 120.075 y \$ 155.652; lo mismo sucede con los valores de importaciones y exportaciones. Acorde con este comportamiento, el valor de la producción agrícola y ganadera de Concepción sólo varía de \$ 68.820 en 1680 a \$ 88.846 en 1750, a la vez que mantiene su estructura centrada esencialmente en los productos ganaderos (60% en 1751) (Fig. 2). En suma, sólo existe la economía regional y su comercio exterior en la medida que la economía peruana reabsorbe las especies monetarias enviadas a Concepción por el *Real Situado*.

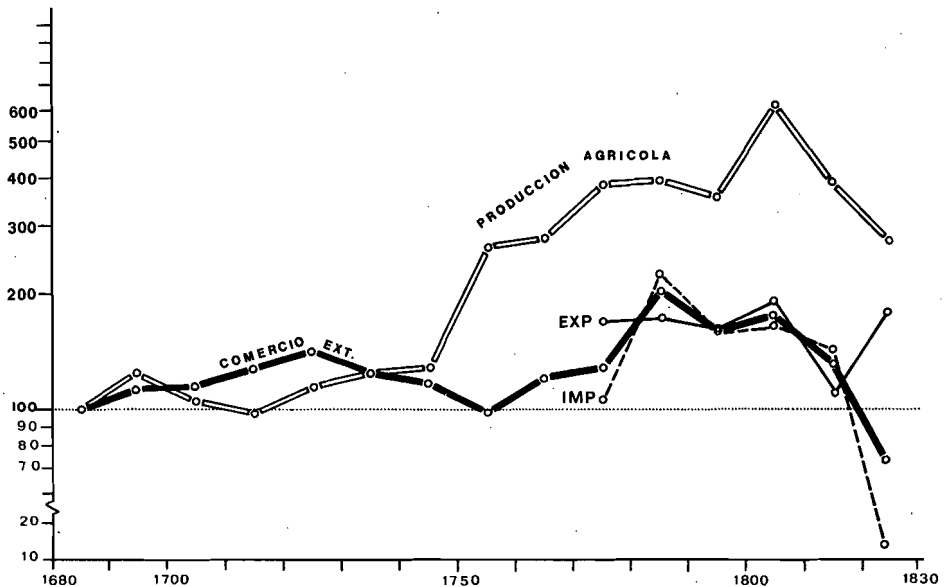


Fig. 2: Valores del Comercio Ext. y Prod. Agrícola. Región Concepción 1680-1830.
1680-90 = Índice 100

Fuente: Carmagnani M., 1973

A la inestabilidad bélica y al largo estancamiento económico estructurado por los aportes externos, se suman los azotes de la naturaleza. La ciudad de Concepción fue reiteradamente destruida por sismos y maremotos en 1570, 1657, 1730 y 1751. Este último, el maremoto de 1751, determinó el traslado de la ciudad a su actual sitio sobre el valle de la Mocha, que se materializó en 1754, durante la administración de Ortiz de Rozas. A raíz del traslado de Concepción, por sus condiciones de proximidad y de excelente y abrigado fondeadero, comienza a conformarse la ciudad de Talcahuano, sitio que será preferido al de la rada de Penco para su utilización en el comercio con el Perú, función que sumada a la de plaza militar posibilitará su relativo desarrollo hasta mediados del siglo XIX.

Las consecuencias poblacionales son expresivas: en 1719 la población regional es apenas de 11.418 hbts.; y en 1775, si bien ha aumentado a 77.345 hbts., ella se dispersa hacia el interior en un amplio frente de penetración con economía autárquica; sólo un 7,8%, 6.100 hbts., se agrupan sobre el litoral en el único núcleo que puede ser considerado urbano: Concepción (CARMAGNANI, 1973). Talcahuano, nacida de los requerimientos del traslado, sólo comienza a poblarse y Penco se reduce a su papel de plaza.

1.2. 1750-1830: DE LA CIUDAD MILITAR A LA CIUDAD COMERCIAL

El esquema económico regional prevaleciente en el siglo XVII y la primera mitad del XVIII es de tan sólida estructura que sólo será roto por cambios externos. Aunque ya desde 1723 una parte del Situado es enviada en bienes desde Santiago, a partir de 1750 se produce un cambio esencial: *la totalidad del auxilio de guerra pasó a ser enviado desde Santiago y su monto se redujo a la mitad (\$ 50.000).* Estos cambios obligaron a la región de Concepción a reducir drásticamente sus importaciones y a aumentar sus exportaciones, para lo que asume el rol de proveedor subsidiario de bienes agrícolas cuando la economía de Chile Central es incapaz de satisfacer la expansión de la demanda peruana. Pese a que la economía regional pasa a ser controlada a través de Santiago, este cambio produce saludables efectos secundarios: *como adaptación a la crisis de los 50, en los años posteriores se constituye en Concepción una estructura productiva de exportación y un aparato de comercio exterior, inexistentes hasta entonces.*

Sobre los distritos directamente influenciados por la expansión de la demanda externa (distritos costeros, Chillán y Puchacay) opera una verdadera reorganización de la estructura agraria productiva que se traduce en la concentración de la tierra, en la creación de estancias de gran extensión destinadas esencialmente a la producción cerealera: en 1770 sobre el distrito de Rere existen tres estancias que suman una superficie de 44.800 cuadras y una en Puchacay de más de 2.000; por el contrario, en el interior del reciente poblamiento, ligado a la demanda tradicional, la dimensión media de las propiedades es de 300 cuadras. Como consecuencia, son los sectores de antigua ocupación los que experimentan un rápido crecimiento productivo: entre 1750 y 1780, mientras el diezmo (impuesto) aumenta un 96% en Concepción y Rere, en Laja sólo lo hace un 30% (CARMAGNANI, 1973). Los valores de la producción agropecuaria regional que entre 1680 y 1750 se habían estacionado en tasas de crecimiento del 0,2% anual, experimentan espectaculares avances, pues entre 1750 y 1790 crecen a una tasa del 1,5% anual, a la vez que su estructura se acondiciona a la demanda peruana: en 1778 el valor de las exportaciones regionales alcanzó a \$ 131.746, el triple del valor promedio de las décadas anteriores, y un 93% de esta cifra está constituido por exportaciones agrícolas. Paralelamente, en Concepción, su condición de proveedor subsidiario de los inestables requerimientos santiaguinos⁵ obligó a los comerciantes regionales a organizar su propio circuito de relaciones con la economía peruana. Se sabe que uno de ellos, Dn. José Urrutia y Mendiburu, poseía desde 1778 dos barcos que hacían regularmente el comercio entre Concepción y Perú (AMUNÁTEGUI, 1930) Así, en la Concepción de fines del siglo XVIII, antigua ciudad cabecera de frente de guerra, comienzan a articularse los intereses comerciales; la vieja ciudad militar deviene en ciudad comercial.

Las guerras e inestabilidad consecuentes al período de la Independencia detienen las auspiciosas tendencias de la economía regional de fines de siglo XVIII. Si bien a nivel nacional, la ruptura del monopolio comercial provocó la liberación de las fuerzas productivas, lo que se tradujo en un fuerte incremento de las exportaciones; en Concepción, cediendo tributo a su localización estraté-

⁵En 1807 Santiago exportó 138.051 fanegas de trigo y Concepción 48.654; en 1808 Santiago aumentó sus exportaciones a 174.218, mientras Concepción permaneció en 49.700; en 1809 las exportaciones de Santiago cayeron a 115.000 fanegas y las de Concepción aumentaron a 69.096 (CARMAGNANI, 1973).

gica que la convierte durante largos años en escenario de la guerra, gran parte de la estructura productiva fue destruida por las guerras de la Independencia, la Guerra de "Guerrillas" y los levantamientos indígenas que se sucedieron hasta 1825. Las vicisitudes de la guerra, unidas a una serie de inviernos particularmente crudos, condujeron a fuerte reducción de las cosechas y a una crisis alimentaria que provocó la ruptura demográfica y el éxodo de los campos a nivel regional. Los documentos de la época son particularmente expresivos respecto de la amplitud y profundidad de esta crisis en la región de Concepción⁶. El valor promedio de la producción agrícola regional se redujo en la década 1820-1829 a \$ 187.740, cifra levemente superior a la de la década 1750-59; igualmente, el valor del comercio exterior entre 1810 y 1820 descendió a los valores de mediados del siglo XVIII; y en la década 1820-29 retrocedió hasta alcanzar inclusive valores inferiores a los de fines del siglo XVII.

Pese a la expansión de la economía regional a fines del XVIII, la localización en frontera bélico-estratégica, a la vez frontera de ocupación, se expresa en un lento crecimiento de la población litoral: la guerra y la penetración sobre los territorios interiores hacen que los aumentos regionales de población no se expresen en aumentos de densidades. El estancamiento de la población urbana y suburbana de Concepción es evidente: en 1777 las estimaciones alcanzan a 6.100 habts.; en 1781 a 6.009; en 1793 a 6.103 (CARMAGNANI, 1973) y en 1812, el Curato de la ciudad, que debe incluir la población rural, alcanza sólo a 10.200 almas, mientras la población de Talcahuano es evaluada en 2.219 habts. (R. Chil. Hist. y Geogr., 1916). En 1834-35 la población de Concepción apenas llegaba a 6.958 habts.; en más de medio siglo sólo se había incrementado en poco más del 10%. Pero, los obstáculos señalados y el lento desarrollo poblacional no deben ocultar los cambios cualitativos. Concepción mantuvo su importancia como segundo centro exportador triguero⁷ y la fuerza de su estructura productiva de exportación se expresa en el aumento que experimentan las exportaciones durante la década 1820-29 en que, pese a las adversas condiciones del momento, son llevadas a los niveles del período de expansión de fines del siglo XVIII. Al amparo de la actividad cerealera de exportación se había conformado en Concepción una estructura económica y social de exportación que, junto con su pasado militar-administrativo de cabecera de frontera de guerra, constituirá las ventajas de inicio que le permitirán capitalizar como ciudad el desarrollo económico regional del siglo XIX.

2. LA FASE ECONOMICA: Urbanización en expansión de las exportaciones

Durante el siglo XIX la urbanización del litoral penquista se realiza inscrita en una fase nacional de singular desarrollo de las fuerzas productivas y de expansión de las exportaciones que alimentan una creciente urbanización. Entre 1830 y 1860, en el contexto de la estabilidad política portaliana y del modelo económico liberal, algunas conyunturas favorables desencadenan una fase de expansión de las exportaciones sin igual en la historia nacional, cuyos efectos se propagan por la economía hasta fines del siglo: con el florecimiento minero del norte las exportaciones minerales se quintuplicaron entre 1844 y 1860, creciendo a una tasa anual del 10,8%; y la fiebre del oro en California y Australia abrió nuevos mercados a los productos agrícolas cuyas exportaciones pasaron de 1,3 millones de dólares en 1844 a 7 millones en 1860, creciendo al 9,5% anual durante el período. A la par, operan sobre el país fundamentales transformaciones de la estructu-

⁶"La guerra que se ha hecho en Concepción se ha distinguido, como sabéis, por un carácter particular de devastación y ruina... se han atacado las poblaciones, asesinando sin distinción y sin piedad a los habitantes, incendiando las habitaciones y los plantíos, talando los campos, saqueando los inmuebles y extraído los ganados".

Informe del Director Supremo 12-VIII-1823. Ses. de los C. legislativos VIII, p. 19-26.

"La ciudad de Concepción, aun de lejos, participaba en su apariencia del carácter de los tiempos, pues todas las iglesias estaban en ruinas y las calles tan deterioradas, que creíamos encontrarnos en los suburbios, sin saber que habíamos llegado al centro. Cuadras enteras habían sido incendiadas y reducidas a escombros; estaban cubiertas de yuyos y matorrales..."

Impresiones de un inglés (1821) cit. por SCHNEIDER y ZAPATA, 1950.

"Se cuentan desde las costas de Tomé y del término del Biobío 2.000 y más personas nutridas únicamente por las yerbas que éste elemento arroja y con los inmundos anfibios que de su seno salen..."

Informe del Cabildo de Concepción 26-IX-1822. Arch. Nacional. Min. del Interior 15.

⁷En 1973 se exportaron por Valparaíso 122.640 quintales de trigo, por Concepción 36.500 y por Coquimbo no se registraron exportaciones. SEPÚLVEDA, 1956.

ra social y de la infraestructura tecnológica: el auge minero posibilita la formación de los primeros grandes capitales chilenos y el surgimiento de una dinámica burguesía, la que activará todas las ramas de la economía a lo largo del siglo y participará en la introducción de innovaciones en la agricultura, la industria y las comunicaciones; en 1840 comienzan a navegar regularmente los primeros vapores; en 1851 se inaugura el primer ferrocarril; en 1853 una línea telegráfica une Santiago a Valparaíso... en 1856 llega a Talca. A mediados del siglo, Chile se insertaba en el sistema económico internacional y con ello vastas regiones del país y cada vez mayores cuotas de población se incorporaban a la producción de excedentes exportables, creando un ambiente propicio a la urbanización: *en 1865 la población urbana chilena alcanza al 21% y la vida florece en los puertos que sirven de enlace con los centros de demanda* (GEISSE, 1977).

Durante la segunda mitad del siglo (1860-1900) dos hechos aceleraron la expansión económica y la urbanización del territorio. Dos nuevas y ricas regiones son incorporadas a la nación: pacificada la Araucanía y colonizada la Región de los Lagos, vastos espacios se incorporan a la producción y exportación cerealera, ahora hacia los mercados europeos; y la temprana ocupación del Norte Grande, definida con la Guerra del 79, incrementa las exportaciones mineras a través de la explotación de las salitreras. Paralelamente, este proceso de expansión y diversificación productiva se integra territorialmente a través de la expansión ferroviaria, facilitando un temprano proceso de concentración urbana. En el curso del periodo, mientras la población aumentó a tasas promedio del 1,4% anual, las exportaciones lo hicieron al 4,5%; la producción triguera al 2,8%; el tonelaje transportado por ferrocarril al 4,2%; las importaciones de bienes de capital al 3,7%, y los ingresos públicos al 4,5% (HURTADO, 1966). Tales cambios dieron oportunidad, anteriormente inexistente, para la producción de bienes y servicios que movilizó a la población hacia los centros urbanos: 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 20.000 hbts., de 2 a 7. *En 1900, un 35% de la población chilena vivía en ciudades, cifra anormalmente alta en Latinoamérica.*

2.1. 1830-1860: SOBREIMPOSICION DE PUERTOS DEL TRIGO Y ESTABLECIMIENTOS DEL CARBON

Las coyunturas económicas que caracterizan el periodo fueron particularmente favorables al desarrollo económico de la región de Concepción: a la reactivación de la agricultura provocada por la apertura de los mercados externos, se suma la iniciación de la explotación del carbón a gran escala, impulsada por los requerimientos y los capitales del auge minero nortino. Con ello se inicia un significativo cambio en la estructura económica penquista que, tradicionalmente agraria, se diversifica hacia los rubros minero e industrial.

La actividad agrícola que tradicionalmente sostuvo Concepción hasta 1835, decayó hasta reducirse a las necesidades del mercado local, a raíz del terremoto de 1835 y de las sequías que asolaron la región en 1838-39. Pero, en la década del 40, la apertura de los mercados de *California* y *Australia* reactiva la vieja frontera, iniciando una fase que convierte al litoral penquista en la principal área de exportación cerealera del país. Dentro de un proceso en que los intereses comerciales británicos se sobreimponen a los núcleos comerciales penquistas, en 1850 capitales ingleses (Délano, Sanders y Lillivack) establecieron tres grandes molinos en Tomé, uno de ellos el primer molino mecánico del país; en 1851 se estableció el molino El Corinto en Tomé, con una capacidad de producción de 73.000 quintales; Williamson Balford estableció molinos en Concepción, y Gildemeister creó la Compañía Molinera de Tomé. A mediados del siglo, al decir de un viajero, *"en concepción estaban los mayores molinos del país que eran los de Penco, Tomé, Caracol y Puchacay... y uno chico en Lirquén"*. (MAAS en WAGEMAN, 1955). Así, el litoral penquista capitalizó una notable expansión cerealera regional: en 1862 se exportaron a través de Tomé y de Talcahuano 20.930 quintales de harina y 176.470 de trigo; el 21 y el 65% de la exportación nacional de estos rubros.

Paralelamente a la expansión agrícola, bajo los impulsos derivados de la navegación a vapor y del auge de la minería del norte, se inicia sobre el litoral penquista la explotación del carbón a gran escala. El auge minero nortino, en especial el de la minería del cobre, generó una enorme expansión de la demanda de combustible para su utilización en los hornos de fundición y para el abastecimiento de los vapores que exportaban la producción. Muchos fundidores consideraron de mayor conveniencia trasladar los minerales hacia los puntos de producción carbonífera y establecieron fundiciones sobre el litoral de Concepción; y finalmente, numerosos capitalistas mineros invirtieron cuantiosos capitales en la explotación carbonífera, a fin de asegurar la satisfacción de estas demandas. Así, desde el exterior, la ola de riqueza generada en el norte pasó a dinamizar y transformar la economía penquista, sentando las bases de su desarrollo minero-industrial.

Una verdadera fiebre del carbón se desencadenó sobre el litoral de Concepción desde los inicios de los años 40⁸. En 1843 Dn. Tomás Smith abrió en Lirquén varias bocaminas destinadas a abastecer la fundición de cobre allí instalada por Joaquín Edwards; en 1844 Dn. Juan Mackay instaló faenas en Andalién, prosiguiéndolas hasta 1853, fecha en que se trasladó a Coronel; la Compañía Inglesa de Vapores, con el objeto de disponer de combustibles propios en las costas de Chile, intentó durante largos años explotar los yacimientos de El Morro en Talcahuano; en 1844 Dn. J.J. Arteaga y Dn. J.A. Alemparte inician la extracción carbonífera en Lota; en 1849 Dn. Jorge Rojas, rico propietario de minas y fundiciones en La Serena, inicia la explotación del carbón en Coronel (Puchoco); y otras numerosas minas fueron reconocidas en Lebu, Curanilahue, Colico, Quilichanquín y Maquehua. Pero, es a partir de 1852, con la incorporación de Matías Cousiño a través de la formación de la Compañía Cousiño y Garland para la explotación de los terrenos de Colcura (Lota), en que la explotación carbonífera adquiere decisiva dinámica y envergadura. Con su amplia visión, conformada en los más grandes negocios de la minería y la agricultura, Cousiño dio definitivo impulso a la minería del carbón: divulgó las bondades del carbón para ampliar sus mercados; tecnificó la producción contratando técnicos ingleses e instalando piques de explotación con la mejor maquinaria a vapor en ese entonces conocida; en 1854 puso en marcha una fábrica de ladrillos refractarios para incentivar el uso del carbón en las fundiciones nortinas; en 1857 abrió una fundición de cobre con 2 hornos de reverbero; y paralelamente, siguió abriendo mercados al participar en la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso (1852-63). Los resultados de esta acción fueron espectaculares: cuando Cousiño llegó a Lota, la explotación del carbón no superaba las 60 toneladas diarias, se empleaban escasamente 100 obreros y no existía poblado alguno regularmente formado; a su muerte (1863), la producción se había elevado a 36.715 toneladas anuales y se empleaban cerca de 400 obreros; la fábrica de refractarios entregaba 2 millones de ladrillos anuales a las fundiciones nortinas; y la fundición de cobre, con 14 hornos en actividad, producía 5.000 quintales mensuales de cobre en barras... y Lota, en el transcurso de 10 años se había transformado en una ciudad que bordeaba los 4.000 hbs. (ASTORQUIZA, 1942).

Doblemente favorecido por su situación de contacto, sector de enlace entre las áreas productivas y los mercados externos, y por su sitio en proximidad a las formaciones terciarias que alojaban los más importantes yacimientos carboníferos del país; el litoral penquista experimentó durante este período un rápido proceso de urbanización, caracterizado por el desarrollo o consolidación de las ciudades preexistentes, por el surgimiento y rápido desarrollo de los núcleos portuarios ligados al auge cerealero de áreas próximas y por la génesis y rápido crecimiento de los establecimientos mineros.

A mediados del siglo, como era usual en el país dada la particular conformación del territorio, la producción triguera era transportada en carreta, a través de malos caminos, hacia el más próximo sitio portuario que sirviera de enlace con los mercados internos y externos. *Esta circunstancia desencadenó sobre el litoral de Maule y Concepción, en fase de dispersión (TAAFFE, MORRILL y GOULD, 1963) una proliferación de establecimientos portuarios: Constitución, Buchupureo, Cobquecura; Tomé, Penco, Lirquén y Talcahuano. La ciudad de Tomé surge y cumple su primer ciclo de desarrollo en esta condición, aprovechando su localización que le permitía drenar a través del valle del Itata la producción de ricos sectores de las provincias de Maule, Ñuble y Concepción. En 1835 Tomé era sólo un paraje despoblado, ocasionalmente ocupado por algunos pescadores; comienza a poblarse en 1842 a raíz del establecimiento de los primeros molinos; en 1853 reemplaza a Rafael como capital del Depto. de Coelemu, y en 1858 es declarado puerto mayor de la República, calidad que mantiene hasta 1876. En 1865, Tomé había llegado a ser una floreciente ciudad de más de 5.000 hbs., importante sede molinera y comercial, y a través de su puerto salía el 20% de la harina y el 60% del trigo que el país exportaba: en el curso de sólo 20 años Tomé se había convertido en el principal puerto cerealero exportador de Chile⁹. En el mismo período, reducido a un hinterland más restringido y de menores rendimientos (Florida, Cabrero, Yumbel), Talcahuano se ve animado por una menor actividad: en 1865 sólo da salida al 1,6 y 5%*

⁸“La venida de los nuevos vapores había de despertar naturalmente el pensamiento de proveer de carbón a los nuevos huéspedes y no tardó en desplegarse entre algunos vecinos de Concepción, Talcahuano y contornos ciertos síntomas de una fiebre que puede clasificarse como de “carbono”... por todas partes había apariencias de carbón en superficie, y en ellas, se veía gente armada de pico y pala recorriendo quebradas y cerrillos vecinos”. Recuerdos de Juan Mackay. (ASTORQUIZA, 1942).

⁹A mediados del siglo pasado, para viajar de Santiago a Chillán, era necesario embarcarse en Valparaíso hasta Tomé y continuar el viaje en carruaje... en 1855 se dio término al camino Tomé-Chillán. En un año Tomé recibió en sus muelles casi 200 buques que embarcaban harina, trigo, cebada, lana, afrecho, maderas y vino. Chillán alimentaba los 12 molinos de Tomé que producían alrededor de 90.000 quintales mensuales, así como las bodegas que almacenaban los caldos de la región (E. de Economía, U. de Concepción, 1967).

de las exportaciones nacionales de harina y trigo; actividad sin embargo, suficiente para consolidar su condición de ciudad portuaria. Largamente despoblado por las guerras de la Independencia y afectado por los sismos (1835), en 1865. Talcahuano vuelve a tener, la población que se estima tenía en 1813 (2.062 hbts.). En condición similar se reactiva *Penco* y comienza su poblamiento *Lirquén*. Despoblado en 1754 y reducido a su condición militar, en 1840 Penco es habilitado como puerto de cabotaje, en 1843 se erigió una villa y en 1865 alcanzaba una población de 1.267 hbts.; Lirquén, con molinos harineros, fundición de minerales, fábrica de ladrillos y mantos carboníferos menores, es habilitado en 1846 para el comercio costanero, y en 1865 consolidaba un poblamiento cercano a los 500 hbts. Mientras tanto, la ciudad de *Concepción*, largamente estancada en 7.000 hbts. (1777 = 6.100; 1835 = 6.958), aprovechando sus ventajas de inicios como sede administrativa y comercial, capitaliza gran parte del auge agrícola regional y duplica su tamaño poblacional: en 1865 su población bordea los 14.000 hbts.

El auge carbonífero se expresa particularmente en la génesis y rápido desarrollo de las ciudades de Lota y Coronel. En poco más de diez años (1852-65) sobre los despoblados parajes de Lota surgió una ciudad que en 1865 alcanzaba a 3.700 hbts.; al igual, en el mismo lapso, Coronel, que sólo comienza a poblarse en 1850, en 1854 es declarado puerto menor para la explotación del carbón, en 1864 es puerto mayor de la República, y en 1865 alcanza una población de más de 2.000 hbts., tamaño similar al de la ciudad de Talcahuano.

En suma, entre 1830 y 1860 se produce sobre el litoral de Concepción un fuerte proceso de expansión y multiplicación urbana que se sobrepone a las antiguas y estancadas ciudades coloniales de la vieja frontera: las estimaciones conocidas consideran que las poblaciones de Concepción (6.958) y Talcahuano (2.062) en 1835 no superaban los 10.000 hbts.; en 1865 existen sobre el sector 6 ó 7 núcleos urbanos, cuya población suma 28.682 hbts. *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 de más del 6% anual.* Cualitativamente, el desarrollo de la molinería y de las industrias anexas a la minería, comenzaron a sentar las bases del desarrollo industrial.

2.2. 1860-1900: EXPANSION URBANA, CONCENTRACION PORTUARIA E INTEGRACION REGIONAL

El desarrollo económico experimentado por la provincia de Concepción en el período anterior, entra en una franca fase de aceleración durante la segunda mitad del siglo XIX: la expansión de la minería (salitre) y el desarrollo ferroviario continúan ensanchando los mercados del carbón; la incorporación de la Frontera, traslada el centro de gravedad cerealero al sur de Chile, a la vez que el poblamiento minero y la integración comercial a los mercados industriales europeos estabilizan y expanden la demanda triguera, estimulando notablemente las actividades comerciales en el litoral penquista. Paralelamente, ya sea por conseguir la integración vertical de las empresas, ya por responder al alza de la demanda de bienes de consumo que trajo consigo el proceso de urbanización, se desencadena una ola de creaciones industriales que, si bien fueron en muchos casos efímeras, construirán bases e inicios de un proceso que se estabilizará a partir de 1930. Este es, quizá el período de más rápido crecimiento en la historia económica provincial.

En este favorable contexto, el sueño de recrear sobre el litoral penquista "una nueva Gales del Sur", acentuó las explotaciones carboníferas a la par que las creaciones industriales anexas. Capitales del cobre y del salitre compiten en formar sociedades e iniciar explotaciones que, aunque no todas perduran, elevan la producción de carbón en Concepción y Arauco en 1875 a casi 954.000 ton. anuales. En 1900 existían en Concepción más de 10 compañías que explotaban 25 minas y producían 600.000 ton. de carbón. La Compañía Minera de Lota y Coronel, dirigida en este período por Carlos Cousiño, continuaba siendo la más importante de las empresas carboníferas: entre 1860 y 1900 su producción pasó de 60.000 a 388.000 ton. anuales; la fábrica de refractarios enviaba al norte más de 3 millones de unidades anuales, además de elaborar tubos de alcantarillado, baldosas, jarrones y estatuas; y su fundición de cobre mantenía 38 hornos en permanente funcionamiento. En 1881 se instaló una fábrica de vidrios y botellas y se iniciaron plantaciones forestales para abastecer las instalaciones mineras. La Compañía Minera de Lota y Coronel alcanzó tal grado de integración vertical, que controlaba el abastecimiento de todos los insumos, a la vez que la distribución: su flota de cargueros no fue nunca inferior a 5 barcos durante el período¹⁰. En el sector de Coronel, en 1859 el industrial inglés Federico Schwager junto con los

¹⁰Un viajero describe con entusiasmo: "Lota, pequeña ciudad industrial, es célebre por su gran fundición de cobre, la cual es una de las más grandes del mundo. Este establecimiento que comprende también 3 minas

hermanos Délano, formó la Compañía de Carbón de Puchoco; en 1878, el propio Schwager construye un ferrocarril desde el establecimiento a la bahía, y en 1888 se construía el ferrocarril Concepción-Coronel; en 1891, F. Schwager organiza la Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager, empresa decisiva en el desarrollo de Coronel. Sobre las terrazas araucanas se instaló la Compañía Arauco Ltda., firma inglesa ligada a la explotación salitrera; y ya a fines del siglo esta firma poseía 5 establecimientos mineros y los ferrocarriles Lebu-Arauco y Concepción-Curanilahue (1888), que permitían sacar por tierra las producciones de Colico y Plegarias.

Toda esta intensa actividad minera, principalmente concentrada en las áreas de Lota y Coronel, dinamizó el desarrollo de estas ciudades (Fig. 4). Entre 1865 y 1895, la población de Lota pasó de 3.632 hbts. a casi 10.000, creciendo en la década 1885-95 a un ritmo del 9% anual; Coronel, que en 1865 recién superaba los 2.000 hbts., se convierte en el segundo puerto de cabotaje del país, y conjuntamente con Schwager se incrementa a un 10% anual entre 1865 y 1875, y a un 7% en el intercenso 1885-95, alcanzando una población de más de 8.000 hbts. a fines de siglo. Pero es quizás más significativo su crecimiento relativo: a lo largo del período ambas ciudades escalan sostenida y rápidamente en el rango-tamaño; Lota avanza 14 lugares y Coronel-Schwager 17, alcanzando en 1895 los rangos 13 y 18 respectivamente dentro del conjunto de las ciudades del país¹¹.

Paralelo al auge carbonífero, el comercio triguero aumentó su intensidad en el litoral de Concepción. A través de la Fig. 3 es posible apreciar este proceso e inferir su impacto sobre la ciudad de Concepción y los núcleos portuarios comprendidos. Entre 1855 y 1863, la curva de exportaciones regionales acusa la pérdida de los efímeros mercados de California y Australia; pero a partir de 1865 su ascenso marca el comienzo del Gran comercio con Europa, el que sumado a la demanda de los establecimientos nortinos, estabiliza un fuerte y permanente doble mercado. En este contexto de gran demanda, dos acontecimientos, la inauguración del ferrocarril Chillán-Concepción (1876) y la incorporación de la Araucanía (1883) a la producción triguera, dan paso a una fase de concentración portuaria que favorece el desarrollo de Talcahuano-Concepción y puertos vecinos, a la vez que provoca la rápida decadencia de Tomé.

Hasta 1872, en organización de atomización regional con dispersión portuaria, Tomé, que drenaba vastos espacios costinos y el rico interior chillanejo, exportó el 50% de las exportaciones nacionales de trigo; pero, en 1876, al momento de inaugurarse el ferrocarril Chillán-Concepción, las exportaciones regionales se reparten en partes iguales entre Talcahuano (190.366 qq.) y Tomé (189.000 qq.), iniciándose una fase de concentración que se desencadenará sólo un año después: en 1877, Talcahuano exportó tres veces el trigo exportado por Tomé; a través del ferrocarril, la Vieja Frontera se integraba hacia Concepción-Talcahuano. La evolución demográfica se correlaciona estrictamente con estos cambios: entre 1875 y 1885 Talcahuano duplica su población, creciendo a la tasa más alta de su historia (7,2% anual); Penco, dinamizado por su condición de puerto alternativo, alcanza a casi 2.000 hbts. a fines de la década; y en Tomé, puerto de situación desvalorizada, la población se estabiliza entre 1875-85, para luego descender abruptamente en el intercenso siguiente (-5,2% anual). Tomé sólo se recuperará a fines del siglo, iniciando el reemplazo de la función portuaria por la función industrial¹².

La pacificación de la Araucanía, realizada e impulsada por la gran demanda, dio de inmediato paso a la constitución de una capitalizada agricultura fronteriza que alteró por completo el patrón de la producción triguera nacional y consolidó la condición de Talcahuano como principal puerto cerealero del sur de Chile. Entre 1860 y 1908, la producción de trigo en Concepción, la Frontera y Los Lagos pasó de 132.000 quintales a 2.203.000; José Bunster, el principal productor de trigo y harina de la Frontera, instaló molinos y bodegas en Talcahuano, y el trigo fronterizo drenó hacia este puerto a través del Biobío y luego del ferrocarril. En 1877, como centro exportador de la producción costina y ñublense, Talcahuano exportó 194.000 qq; en 1885, agregando los flujos de la Frontera, elevó sus exportaciones a 711.000 qq; y en 1896, llegó a exportar 1.250.000 qq., casi el 90% de las exportaciones de trigo y harina del país. *Para Concepción este fue un período de auge*

de carbón en explotación, ocupa una vasta extensión de terreno y está montado en gigantesca escala, los obreros se cuentan por centenares y... hay 38 hornos trabajando sin descanso".

Conde Eugenio de Robiano: "Dieciocho meses en América del Sur". París, 1882. Cit. por ASTORQUIZA, 1942.

¹¹Los descensos de población que afectan tanto a Lota como a Coronel en 1875-85 pueden relacionarse fundamentalmente con la apertura de nuevas explotaciones en Arauco (Colico, Plegarias) y Coronel (Schwager), que provocaron el consiguiente traslado de mano de obra.

¹²En 1865, Sanders y Délano, que trabajan en un molino con crecientes dificultades, cambiaron en EE.UU un embarque de harina por varios telares, dando así comienzo a la Fábrica Textil Bellavista.

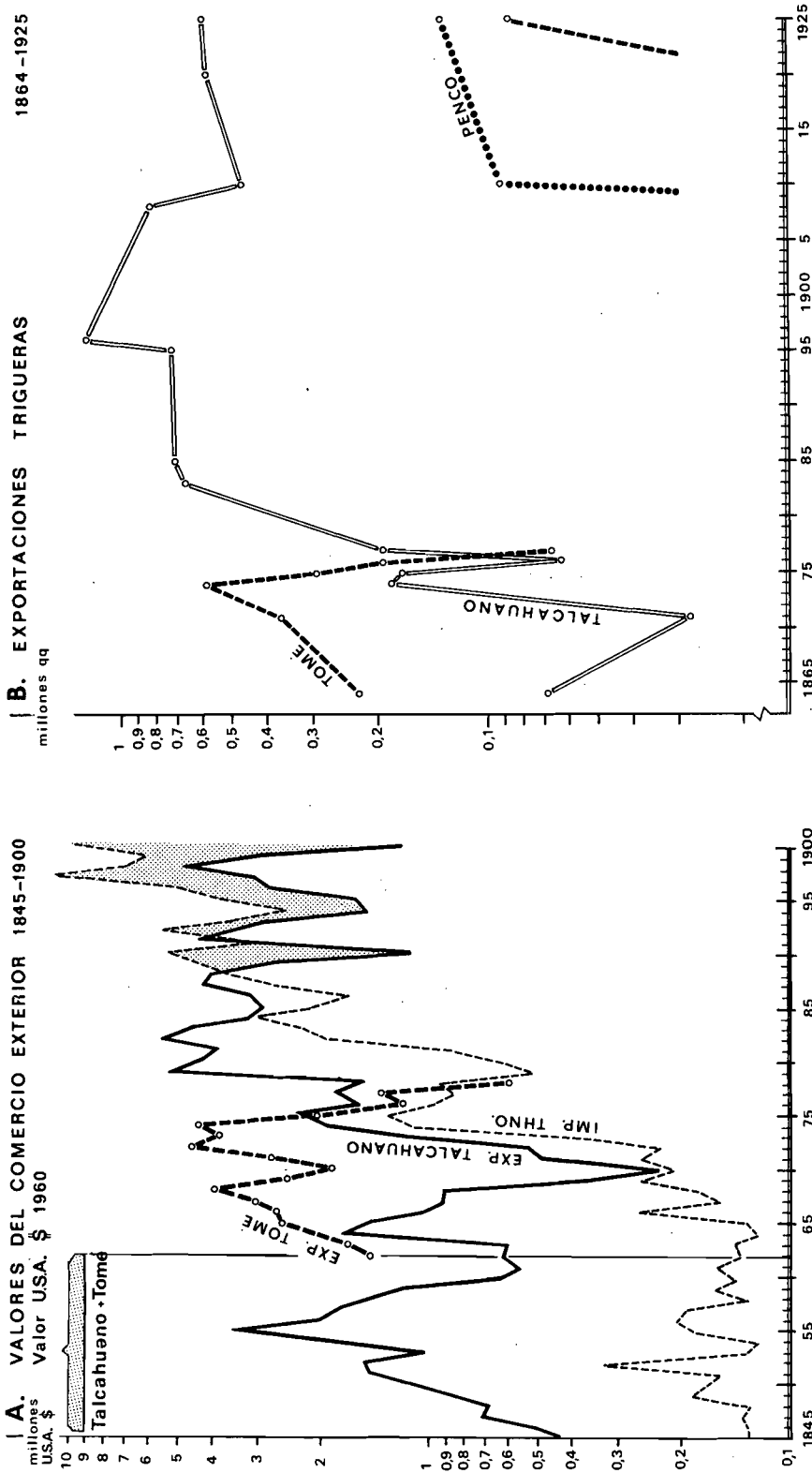


Fig. 3: Valores del comercio exterior y exportaciones trigueras (reg. Concepción) 1845-1925

urbano e integración regional: la antigua atomización de unidades espaciales valle-puerto cede paso a una región uniforme integrada sobre un complejo comercial-portuario principal. A fines del siglo XIX, desde Maule hasta Traiguén, los espacios de la Vieja Frontera, cuyos suelos comienzan a agotarse, y los vastos territorios de la Frontera Araucana incorporada, se uniforman en una economía triguera de exportación que, canalizada por el río y el ferrocarril, se integra regionalmente hacia un solo foco: Concepción-Talcahuano, centro comercial-portuario de enlace con los mercados nortinos y con el foreland europeo (HERNÁNDEZ, 1976).

Dinamizadas por el trigo fronterizo, las ciudades del litoral penquista capitalizan las funciones regionales, el comercio y los embarques cerealeros... y crecen con rapidez. Mientras las provincias de Ñuble y Biobío se despueblan en favor del poblamiento de la Frontera, en la década de 1885-95 la intercomuna crece al 2,1% anual (cifra disminuida por el retroceso tomesino); la ciudad de Concepción lo hace al ritmo más rápido de su historia (5,1%); Talcahuano sigue creciendo a una tasa superior al 6% anual; y Penco, en su condición de alternativa para los poderosos flujos trigueros que saturan las bodegas de Talcahuano, crece también muy rápidamente (6,2% anual). En 1895, las ciudades del litoral penquista concentraban ya el 41% de la población provincial; Concepción había pasado a ser la tercera ciudad del país, y Talcahuano había avanzado del rango 31 a 14 en el curso de una década; sólo en el período de industrialización (1952-60) las ciudades del litoral de Concepción presentarán un crecimiento cuantitativamente similar.

2.3. 1900-1930: DECADENCIA EXPORTADORA Y ESTANCAMIENTO URBANO

Para el litoral penquista, las primeras tres décadas de este siglo son años de transición en que la decadencia de las exportaciones trigueras, asociada a la debilidad e inestabilidad de los inicios industriales, se expresan en un lento crecimiento urbano que acusa la incapacidad de las fuerzas regionales por capitalizar el auge del siglo XIX para renovar los esfuerzos productivos y sostener el crecimiento.

Si bien el mercado triguero se mantiene hasta después de la Primera Guerra, las condiciones habían comenzado a cambiar. La apertura del Canal de Panamá acrecenta la condición marginal de la situación chilena; las producciones de California, Australia y Argentina restringen los mercados; y ello, sumado al aumento del consumo interno, termina con las exportaciones de trigo. En 1920, el trigo ya sólo significaba el 40% de las exportaciones de Talcahuano; en 1928 sólo el 12% y en 1932, Talcahuano se transforma en importador de este producto. La relación Frontera-litoral penquista, organización espacial de la economía triguera de exportación se desarticula; y los flujos cerealeros que en el siglo XIX animaron la vida de las ciudades penquistas, acordes con el traslado del mercado se dirigen por ferrocarril hacia Santiago. La oportunidad que Concepción tuvo con la apertura de la Frontera de convertirse en cabeza de una vasta y rica región había sido desaprovechada. Si bien, fueron flujos de población regional (Ñuble y Biobío) los que poblaron la Frontera; la burguesía penquista no participó en la empresa: no remató tierras y en la captación de utilidades comerciales fue en gran medida desplazada por casas extranjeras de exportación directa, establecidas en Concepción. Jamás Concepción asumió la dirección de los espacios regionales y, en consecuencia, no estructuró una región propiamente tal. Sin control sobre los espacios productivos ni sobre los mercados, el cambio de los flujos trigueros movilizó con ellos intereses y organizaciones... y Concepción quedó al margen. Sólo perduró el vacío económico y parte de la infraestructura; el auge desapareció.

La suerte del carbón es diferente. Si bien el Canal restringió las ventas de reabastecimiento, la Guerra amplificó la demanda; la que sumada al consumo salitrero, fortaleció la producción carbonífera elevándola de un millón de toneladas en 1910 a 1,5 millones en 1919. Con descensos al término del conflicto, estos niveles se mantuvieron hasta 1930. Pero, el desarrollo carbonífero no tuvo significación regional, y por ende no substituyó el descenso de las exportaciones agrícolas; sólo impacta sobre Lota y Coronel, verdaderas ciudades enclaves de una actividad de iniciativa y capitales extrarregionales. Sus utilidades no dinamizan la región; vuelven al norte o se reinvierten en empresas capitalinas.

Tampoco el desarrollo industrial se muestra en el período como un substituto válido. Si bien, el trigo y especialmente el carbón generaron una gran actividad industrial derivada, estas empresas fueron en su mayoría de escasa duración; de las creadas durante la segunda mitad del siglo XIX no subsistían en 1930 más de 15. Las estadísticas de los primeros decenios del siglo muestran un desarrollo industrial tímido, inclusive decreciente: en 1915 existían en la provincia de Concep-

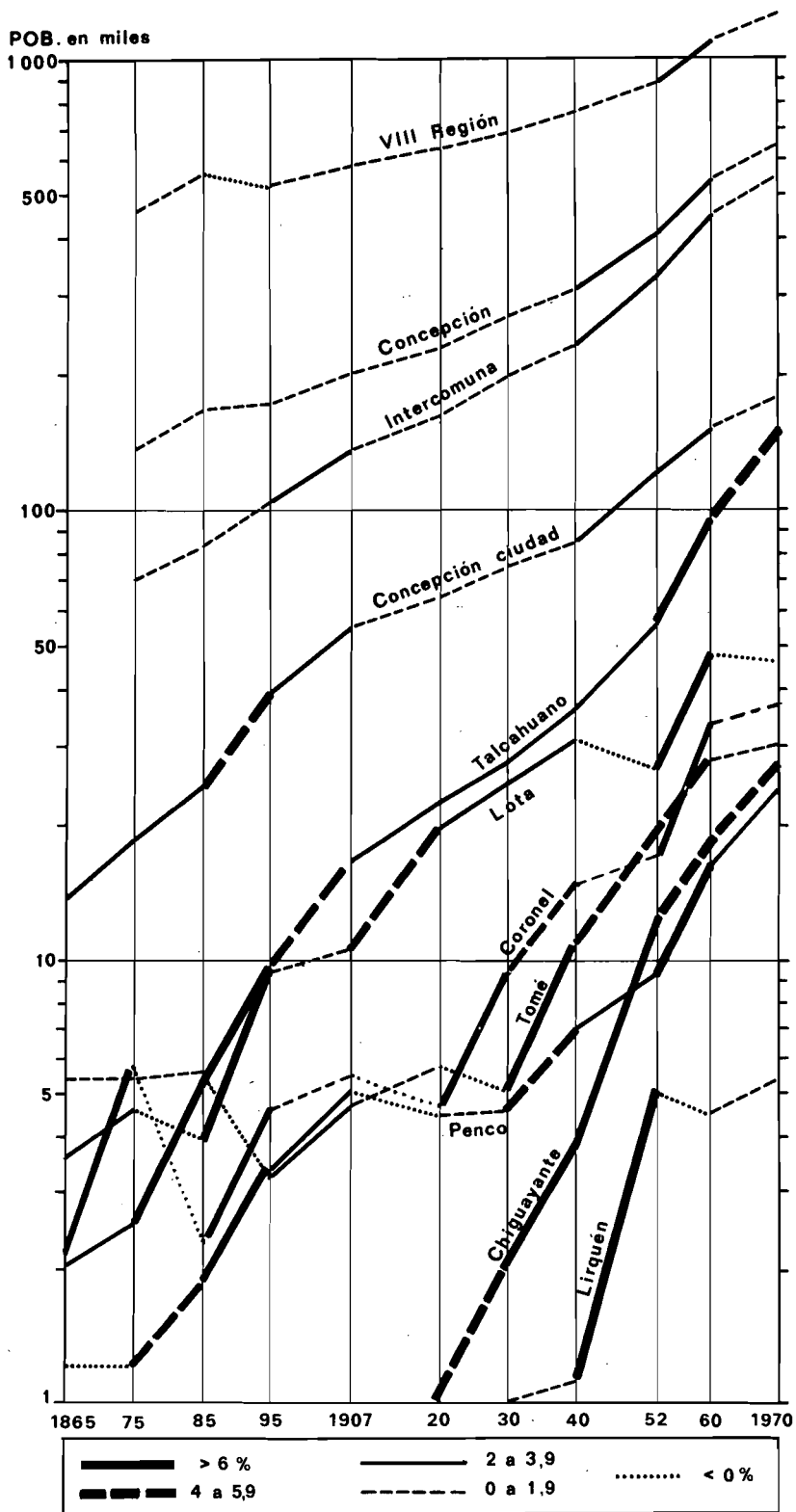


Fig. 4: Ritmos de crecimiento del Gran Concepción.

ción 146 establecimientos de más de 5 trabajadores; en 1926 sólo habían 132. Sin embargo, a través de la lista de empresas importantes fundadas durante el período es posible vislumbrar los inicios de un proceso de consolidación de industrias no tradicionales, muchas de ellas fundadas en el siglo anterior al amparo de la expansión de los mercados urbanos. En Tomé, a la textil Bellavista se agrega en 1913 la Sociedad Nacional de Paños de Tomé (Kraft y Cia.) y en 1927 la Fábrica Italo-Americana de Paños S.A., constituyendo un conjunto textil que renueva las bases económicas de esta ciudad. En Penco se consolidan la Fábrica Nacional de Loza y la Refinería de Azúcar... y en 1933 se inicia la industria del vidrio en Lirquén. En todo caso, aunque estos esbozos de desarrollo industrial no substituyen el brutal descenso de las exportaciones cerealeras, constituyen las ventajas de inicio industrial que permitirán un rápido aprovechamiento de las nuevas condiciones generadas por la crisis de 1930.

En este período, el desarrollo urbano del litoral de Concepción se mueve al cansino ritmo de deterioro económico. Si bien, la intercomuna crece a ritmos superiores al provincial y regional, lo hace a tasas lentas (1907-20 = 1,4%); las más lentas de los últimos 100 años; sólo las ciudades del carbón exhiben un crecimiento rápido; Penco y Tomé experimentan incluso decrecimiento de sus poblaciones; y Concepción y Talcahuano, sin el derrame triguero, reducen sus ritmos sensiblemente (Fig. 4). Al no capitalizar el auge carbonífero y cerealero, el litoral penquista es incapaz de renovar sus fuerzas productivas y sostener el crecimiento; su ritmo se hace similar, en muchos términos, al de una región agraria empobrecida, pero fuertemente urbanizada... y en esta condición Concepción enfrenta los años de la Gran Depresión.

3. LA FASE INDUSTRIAL (1930-1970) De la ciudad comercial a la conurbación industrial

La depresión de 1930 impactó duramente sobre la economía chilena, marcando el fin del auge exportador: en 1932, el valor de las exportaciones se redujo al 13% de los niveles alcanzados en 1929 (HURTADO, 1966), y pese al rápido desarrollo de la economía cuprífera, no se recuperó el valor de vísperas de la crisis sino 20 años más tarde. Esta situación determinó un cambio radical en la dirección del proceso de desarrollo nacional: sin otra alternativa, el país se vio forzado a establecer de inmediato un estricto control de las divisas que dio prioridad al abastecimiento industrial con el doble propósito de substituir importaciones y de absorber la cesantía producida por la crisis de las actividades exportadoras. Un siglo de "desarrollo hacia afuera" cede paso a una política, al principio pragmática, de "desarrollo hacia adentro".

En la primera etapa, estimulando la iniciativa privada, los esfuerzos se concentraron en el máximo aprovechamiento de la capacidad industrial instalada, favoreciendo el desarrollo de una zona primaria de sustituciones. Las industrias tradicionales (alimentos, textiles, vestuario, etc.), que ya exhibían un cierto dinamismo en la década anterior ante el estímulo de la expansión de los mercados urbanos, aceleraron su desarrollo al amparo del proteccionismo. Aunque lentos y anárquicos en sus comienzos, el nuevo modelo evidenció su éxito ante las circunstancias: *en la década 1930-40, la tasa media de crecimiento del empleo industrial fue de 2,7% anual; muy superior al crecimiento de la población (1,6%), y levemente inferior al incremento de la población activa (NOLF, 1962).*

La acción estatal no se detuvo en el proteccionismo: a partir de 1938, el Estado emprende un esfuerzo premeditado de industrialización, asumiendo un rol activo en el proceso. No sólo se acentúa el proteccionismo, sino que además, a través de la acción directa y planificada (Corporación de Fomento de la Producción) se crean las condiciones materiales y se financian las empresas que aseguran la expansión, diversificación y continuidad del desarrollo industrial. Ante la crisis de importaciones determinada por la Segunda Guerra Mundial, la voluntad del Estado aceleró y completó la fase de sustitución primaria, a la par que inició el desarrollo del sector energético (Empresa Nacional de Electricidad - Empresa Nacional del Petróleo) y la creación de industrias básicas (siderurgia). Agotado el proceso en su fase de sustitución de productos tradicionales, las industrias intermedias creadas, generaron un fuerte desarrollo de las industrias dinámicas, al impulso del requerimiento de bienes durables generados por la creciente urbanización. Finalmente, limitado el desarrollo industrial por el tamaño del mercado interno, en los años 60 el Estado estimuló la formación de empresas de producción exportable (celulosa, química, petroquímica, automotriz, electrónica). La importancia de la inversión pública industrial había crecido hasta llegar a ser un tercio de la inversión industrial total en la década del sesenta..., pero, si se considera la acción global del Estado, su importancia fue aún más decisiva, pues gran parte de las utilidades de la economía nacional se habían mediatizado por su intermedio en favor de la

industria¹³. *El conjunto de estas acciones se reflejó en una rápida dinámica industrial: entre 1940 y 1946, con renovado vigor, la producción manufacturera del país creció al elevado promedio del 11% anual; y luego de un breve lapso de postguerra, revitalizada en dirección de las industrias intermedias y de bienes durables, entre 1949 y 1956 lo hizo al 4,7% anual (NOLF, 1962).*

Los cambios esbozados anteriormente provocaron, a la par que una aceleración de la urbanización, una creciente metropolización. Las grandes ciudades del país se transformaron en centros manufactureros, de servicios financieros y comerciales del mercado urbano; en sedes de los aparatos estatales y de las fuerzas sociales interesadas en el proyecto nacional de desarrollo basado en la industrialización. Por el contrario, el campo, en desmedrada situación de precios, intenta elevar sus utilidades mediante aumentos de productividad: una veloz mecanización congela y reduce el empleo campesino, alimentando una vigorosa migración rural-urbana¹⁴. La población urbana del país, que en 1930 llegaba ya a un 48%, pasa en 1952 al 60%, en 1960 al 68%, y alcanza en 1970 casi el 75%; una de las tasas de urbanización más altas del mundo. Las migraciones alimentan preferentemente el crecimiento santiaguino; pero una parte importante de ellas, quedan detenidas en las ciudades intermedias, las que a partir de la década del cuarenta aumentan su ritmo de crecimiento a tasas muy superiores a las de la población total y sólo inferiores a las de Santiago.

3.1. 1930-1950: INDUSTRIALIZACION TRADICIONAL Y RENOVACION DE LAS BASES ECONOMICAS DE LAS CIUDADES DEL LITORAL PENQUISTA

Los cambios introducidos a nivel nacional a raíz de la crisis del treinta, rompen la inercia en que se debatía la economía penquista de los años veinte. Entre 1930 y 1950, al impulso de la política de sustitución de importaciones, una ola de industrialización tradicional renueva las bases económicas de las decadentes ciudades de enlace exportador del litoral de Concepción. Este proceso se desarrolla de acuerdo a las ventajas de inicio que los núcleos urbanos presentaban ante el carácter de los impulsos nacionales; primero se desarrolla en las ciudades periféricas que contaban con alguna tradición y capacidad industrial, para luego difundirse hacia las ciudades centrales que, en la generalización de las industrias de consumo y en la implantación de las industrias básicas, hacen pesar sus economías de aglomeración, a la par que capitalizan el desarrollo del aparato público y de los servicios financieros y comerciales. De este modo, las industrializadas ciudades del litoral penquista pasan a constituir una conurbación industrial.

En la década del 30, bajo los estímulos centralizados en lograr la plena ocupación de la capacidad instalada, las antiguas industrias que habían gestado los capitales comerciales al impulso de la expansión de los mercados urbanos y que habían iniciado su consolidación en las décadas anteriores, se consolidan en definitiva y se desarrollan al amparo del proteccionismo. Fábrica Nacional de Paños de Tomé, que en 1923 sólo empleaba 230 trabajadores, eleva su empleo a 740 en 1933, a 1.093 en 1943, y a 1.500 en 1953; Refinería de Azúcar de Penco, que en el año 1900 elaboraba 500 toneladas, en 1940 elaboró 3.800, empleando 650 obreros y 70 empleados; Vidrios Planos Lirquén, industria que recién se inició en 1933, rápidamente aumentó su ocupación a más de 200 trabajadores. Consecuentemente, son las ciudades con ventajas de inicio industrial las que, pese y merced a la depresión, experimentan un claro incremento de sus poblaciones en la década del 30. Mientras la región (1,1%) la provincia (1,4%) e inclusive la intercomuna (1,8%), arrastran los mismos ritmos de crecimiento de los años 20 (Fig. 4); Tomé, ciudad en la que se consolida un fuerte núcleo textil, salta del decrecimiento al más rápido crecimiento de su historia (7,8% anual); Penco pasa de una tasa estacionaria (0,1%) a un ritmo del 4,3% acumulativo anual; y Lirquén a un 2,5%. Acorde con los requerimientos industriales, mineros y ferroviarios; la producción carbonífera, luego de una baja inicial a comienzos de los treinta, se eleva de 1,5 millones de toneladas en 1929 a 2 millones en 1940... y las ciudades del carbón sostienen un fuerte crecimiento. Sólo Concepción (1,2% anual) y Talcahuano (2,6%), sin

¹³El Estado absorbió parte de los costos de mano de obra al desarrollar un frondoso aparato de servicios públicos, de salud, educación y vivienda; fijó los precios alimentarios, en detrimento de la agricultura, posibilitando la mantención de bajos costos de mano de obra; desarrolló la infraestructura básica y creó empresas productoras de insumos que entregaban sus productos a precios subsidiados; posibilitó un aparato financiero que suministró créditos baratos, a intereses bajo los niveles de inflación (GEISSE, 1977).

¹⁴El número de tractores aumentó de 1.557 en 1936 a 14.177 en 1955... y entre 1940 y 1952 la fuerza de trabajo empleada en la agricultura aumentó sólo en 4.000 personas (HURTADO, 1966).

mayores ventajas de inicio en la fase de aprovechamiento de la capacidad instalada, mantienen ritmos de crecimiento similares a los que sostuvieron en la década del veinte.

En la década del cuarenta, al estímulo de las dificultades de importación provocadas por la Guerra y al impulso de la activa política estatal, el proceso de industrialización se acelera y se generaliza en las ciudades del litoral de Concepción. Paralelamente con la continuación del desarrollo de las industrias preexistentes se multiplican las industrias de consumo... y el proceso culmina en junio de 1950 con la obtención de la primera colada de arrabio en la planta siderúrgica de Huachipato (Talcahuano-San Vicente). Esta empresa, creada legalmente por Corporación de Fomento de la Producción en mayo de 1948 señala el comienzo de una nueva etapa de industrialización. Entre 1940 y 1950, coincidiendo con el auge de la política de sustitución de importaciones, la industria se transforma en el sector más dinámico de la provincia de Concepción: su tasa de crecimiento del empleo es del 4,3% acumulativo anual, la más rápida en el desarrollo de la industrialización penquista (Escuela de Economía - Universidad de Concepción, 1967).

Consecuentemente, acumulados los efectos del desarrollo industrial sobre el litoral de Concepción y el deterioro agrario de las provincias vecinas¹⁵, en el intercenso 1940-1952 la población de la provincia de Concepción (2,4%) creció a una tasa superior a la sostenida por la región (1,3%); y la intercomuna (3%), capitalizando el proceso migratorio, lo hizo por encima del ritmo provincial. A nivel de las ciudades de la intercomuna se mantuvieron los rápidos ritmos de crecimiento de los núcleos de industrialización tradicional (Lirquén, Chiguayante, Tomé y Penco); Talcahuano (3,1%) inicia una expansión que refleja su integración al proceso de industrialización y particularmente los efectos poblantes de la creación de Huachipato; y Concepción (3,1%), capitalizando su tamaño funcional y sus ventajas históricas de centro político-administrativo, se integra a la expansión como centro manufacturero y, esencialmente, como sede del aparato público y de los servicios comerciales y financieros del conjunto urbano-industrial. Pese a los altos niveles de producción carbonífera, ante la atracción que ejercen los núcleos industriales, las propias ciudades del carbón se despueblan: la población de Lota decreció en el intercenso 1940-52 y Coronel (1,3%) reduce su ritmo de crecimiento a una tasa promedio que apenas alcanza el lento ritmo regional. Así, a fines de los cuarenta, las ciudades del litoral penquista, generadas y desarrolladas bajo coyunturas históricas e impulsos diferentes, se renuevan ante el impulso único de la industrialización; y desarrollando sus propias actividades se integran asociadas a la más antigua, Concepción, que con sus ventajas de tamaño y desarrollo institucional asume el rol de centro direccional del conjunto. Las ciudades, hasta ese momento desarrolladas en relativo aislamiento, se han transformado en una conurbación industrial.

3.2. 1950-1970: INDUSTRIALIZACION BASICA; CRECIMIENTO METROPOLITANO Y DETERIORO PERIFERICO

En 1950, con la puesta en marcha de la *planta siderúrgica de Huachipato* se materializó el antiguo anhelo estatal de lograr el autoabastecimiento nacional de acero, imprescindible para asegurar el desarrollo normal y la incorporación de nuevas fuentes de producción industrial¹⁶. Por su importancia relativa y por sus efectos posteriores, *la localización de esta usina en San Vicente (Talcahuano) constituyó una decisión de la mayor trascendencia para la suerte de la economía regional y del desarrollo de la conurbación*¹⁷ en los años siguientes numerosas industrias anexas

¹⁵Las tasas de crecimiento anual de las provincias agrarias cercanas a Concepción acusan un notorio despoblamiento en el intercenso 1940-52: Arauco (0,7%), Biobío (0,7%), Ñuble (0,3%) y Malleco (0,3%) crecen muy por debajo de la media nacional (1,4%); inclusive, Cautín (-0,2%) experimenta pérdida absoluta de población.

¹⁶En 1945, la producción de los establecimientos siderúrgicos existentes en el país (ESVAL, LAMIFUN, FAMAE, SIDETAL) alcanzó a 14.434 tons. de lingotes de hierro y 48.977 tons. de productos laminados; ello sólo cubría el 20% de los requerimientos de la economía nacional.

¹⁷Las razones esgrimidas para la decisión de localizar la siderurgia de Huachipato en San Vicente (Talcahuano) se relacionan con las ventajas que ofrecía un abrigado sitio portuario, conectado a un sólido sistema de comunicaciones viales y ferroviarios de alcance nacional, con ubicación próxima a los únicos yacimientos de carbón coqueable existentes en el país. Esta situación posibilitaba el equilibrio de los fletes marítimos de hierro y manganeso que provenían desde el Norte y de la caliza que se traía desde el extremo sur del territorio, permitiendo el retorno de los graneleros con carbón. A ello se agregaba las disponibilidades de agua en el Biobío y las instalaciones hidroeléctricas de El Abanico, capaces ambas de responder a cualquier ampliación de las demandas... finalmente, la proximidad de las ciudades de Talcahuano y Concepción, además de la mano de obra, aseguraban la presencia de las bases socioeconómicas (servicios médicos, educacionales, financieros) necesarias para el desarrollo industrial... y la decisión consolidaba al Gran Concepción como un centro productivo de relieve nacional.

y complementarias se instalaron en las vecindades de la siderurgia, conformando un conglomerado industrial básico-dinámico de relieve nacional¹⁸. Esta secuencia marca los inicios de una nueva fase de industrialización sobre el litoral penquista: agotado el proceso en su fase primaria de sustitución, las industrias tradicionales se reducen en número y se concentran en los tamaños de mayor eficiencia; y la expansión industrial de la conurbación se realiza en dirección de las industrias intermedias que a su vez multiplican las industrias dinámicas. Ambos tipos, preferentemente localizados en Talcahuano, generan un claro proceso de concentración localizacional del empleo y de la dinámica industrial: *Talcahuano se transforma en definitiva en el núcleo industrial dinámico del Gran Concepción.*

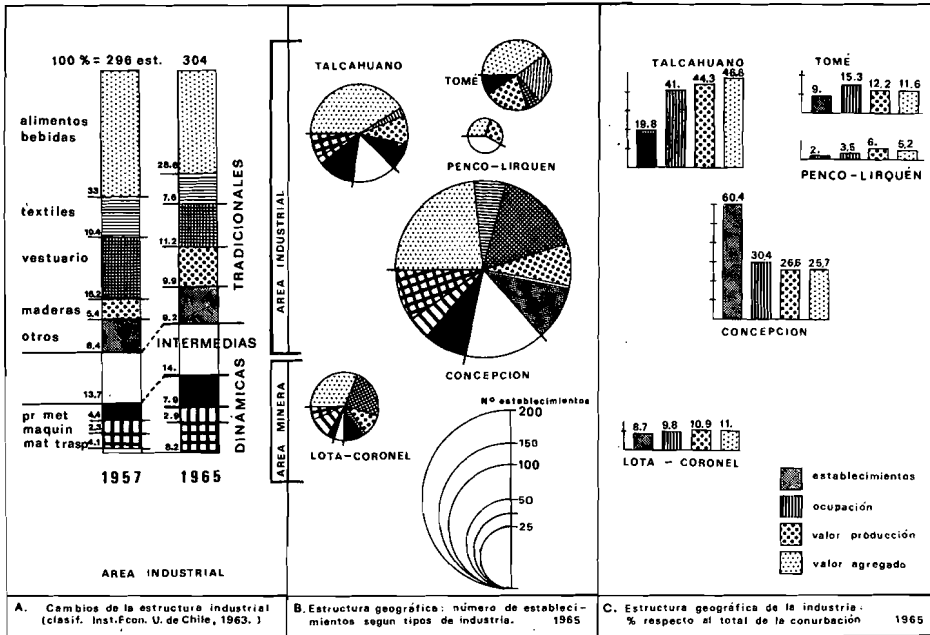


Fig. 5: Cambios (1957-65) y estructura (1965) de la industria en el Gran Concepción.

En alguna medida, la Fig. 5 expresa los cambios estructurales y los caracteres de localización de la industria en el Gran Concepción de mediados de los años sesenta: si bien ambas fechas incluyen la presencia de las industrias metálicas básicas, los cambios que ellas provocan se reflejan en la multiplicación de las industrias dinámicas que pasan de 33 (11%) en 1957 a 58 (19%) en 1965; mientras los establecimientos tradicionales reducen su número de 218 a 203 y su participación porcentual del 73% al 66%. Las industrias intermedias sólo representan el 14% de los establecimientos industriales de la conurbación, sin embargo representan el mayor peso de las variables más significativas: 27% de la ocupación, 44% de la producción, 46% del valor agregado y casi el 80% del capital; la más importante, la industria metálica básica, concentra el 19% de la ocupación, el 30% de la producción, un tercio del valor agregado y casi un 64% del capital industrial provincial (Escuela Economía - Universidad de Concepción, 1967). *A nivel espacial, en 1965 la concentración industrial es claramente metropolitana: Concepción y Talcahuano concentran el 80% de los establecimientos industriales; y cualitativamente, el peso de la siderurgia y de las grandes unidades intermedias y dinámicas se expresa en el hecho de que Talcahuano, pese a poseer sólo un 20% de los establecimientos, emplea el 40% de los efectivos y genera el 44% de la producción y el 47% del valor agregado.*

La expansión industrial generada por la instalación de la siderurgia, que se agrega a la

¹⁸Entre las principales, en 1953 entran en funcionamiento Fábrica de Carburo y Metalurgia S.A., Industrias Chilenas del Alambre (INCHALAM) y Metalurgia del Sur Ltda. (METALSUR); en 1960 lo hace ASMAR; y en 1961, Cemento Biobío y ARMCO CHILE S.A.I.

maduración y consolidación de las industrias tradicionales, se traduce en un rápido crecimiento de la conurbación, el más rápido de su historia: en el intercenso 1952-60 el Gran Concepción crece a la elevada tasa del 3,8% acumulativo anual. Todas las unidades urbanas de la intercomuna, a excepción de Lirquén que cierra sus minas de carbón en 1954 y de Concepción que presenta una particular forma de crecimiento, crecen a ritmos extraordinariamente rápidos: con aumentos de producción ante la demanda de la siderurgia, Lota y Coronel, las ciudades del carbón, crecen a tasas del 7,2 y del 8,7% anual respectivamente; Tomé, centro de las grandes textiles, lo hace al 5%; Penco, núcleo de las industrias del azúcar, la loza y la madera, exhibe un extraordinario dinamismo (6,7%); Chiguayante, cuya única fuente de trabajo industrial es Textil Caupolicán, crece al 5% anual... y Talcahuano, centro de la dinámica industrial de la conurbación, aumenta su población a un ritmo cercano al 7% acumulativo anual. Al comparar los datos de crecimiento natural y total, entre 1952 y 1960 Talcahuano acusa un saldo migratorio positivo de 14.353 personas, lo que significa que su crecimiento migratorio (40%) fue casi similar a su crecimiento vegetativo. Ello no es de asombrar; el sólo examen de la procedencia y lugar de nacimiento del personal obrero de Huachipato muestra que más de 1.100 efectivos (30%) procedían del exterior de la provincia y sólo un 42% había nacido en ella (ARANCIBIA, 1965). El renovado desarrollo industrial de la conurbación continuó y aceleró en la década del cincuenta el proceso migratorio desencadenado en la década del cuarenta, que desde las provincias y comunas rurales vecinas se dirigió hacia el Gran Concepción y en particular hacia la comuna de Talcahuano. Por el contrario, la ciudad de Concepción presenta una tasa de crecimiento relativamente lenta (2,9%), que apenas corresponde a su crecimiento natural y que no se compadece con la dinámica de servicios inducida por el proceso de industrialización en el centro direccional. Esta situación puede relacionarse con una doble explicación: Concepción, ciudad con dificultades y escasez de sitios urbanizables, crece sobre los espacios comunales vecinos (San Pedro, Talcahuano), y su crecimiento del empleo es absorbido por la población de los núcleos urbanos próximos (Penco, Chiguayante), los que comienzan a convertirse en ciudades-dormitorios que exhiben una dinámica poblacional superior al crecimiento de sus bases económicas; producto del dinamismo del centro. En suma, el desarrollo de las industrias intermedias y dinámicas en la década del 50, que se agrega a la consolidación de las industrias tradicionales, provoca rápidos ritmos de crecimiento en todas las unidades de la conurbación; pero a la vez, la estructura locacional de los tipos de industrias conlleva diferencias espaciales de dinamismo que se desencadenarán en un proceso de concentración del crecimiento en la década siguiente.

En la década del 60, alcanzados los umbrales del reducido mercado interno, el proceso de industrialización chileno se dirige hacia aumentos de productividad y desarrollo de las industrias de bienes durables y de exportación, con menores y más especializados requerimientos de mano de obra; ello, sumado al cambio de comportamiento demográfico que implica la rápida reducción de la natalidad, constituyen variables de fondo, determinantes en los cambios que registran la VIII Región, la provincia de Concepción y la intercomuna: las rápidas tasas de crecimiento de población que estos espacios experimentaron durante el período de rápida expansión industrial (1940-60) se reducen prácticamente a la mitad en el intercenso 1960-70. A nivel de la conurbación, contrariamente al crecimiento homogéneo de los años 50, fuertes diferencias de dinamismo separan el comportamiento económico y demográfico de los espacios urbanos del Gran Concepción: mientras el núcleo portuario-industrial moderno continúa su expansión y junto con los núcleos asociados a su dinámica sostiene altas tasas de crecimiento, los satélites alejados, monofuncionales (Tomé, Lota y Coronel), acusan en definitiva el deterioro de sus bases económicas tradicionales (Figs. 4 y 6). Estas diferencias espaciales de la dinámica económica desencadenan un proceso de redistribución interna de la población en el Gran Concepción, de concentración con tendencias de aglomeración; a la par que se amplifican las diferencias sociales y de nivel de vida que separan los espacios de la conurbación.

En 1966 y 1967, con la apertura de la Refinería de Petróleo, la conformación de la Sociedad Petroquímica de Chile y la estructuración de Petro-Dow, se constituye en San Vicente el principal complejo petroquímico del país; el que, sumado al complejo siderúrgico existente, convierte a Talcahuano en el centro industrial básico de Chile¹⁹. En contrapuesta dinámica, la minería del carbón y las industrias textiles experimentan una aguda crisis. Como reflejo de la crisis mundial

¹⁹En 1970 La Sociedad Petroquímica de Chile (CORFO-ENAP) inauguró la Planta de Cloro-Soda destinada a abastecer de soda cáustica a las industrias químicas y entregar materia prima a la Planta de Cloruro de Vinilo. El mismo año ENAP puso en funcionamiento su Planta de Etileno. Petro-Dow (S.P. de Chile-Dow Chemical-ENAP) ha instalado una Planta de Polietileno, una de Cloruro de Vinilo y una de Cloruro de Polivinilo, materias básicas para la industria del plástico.

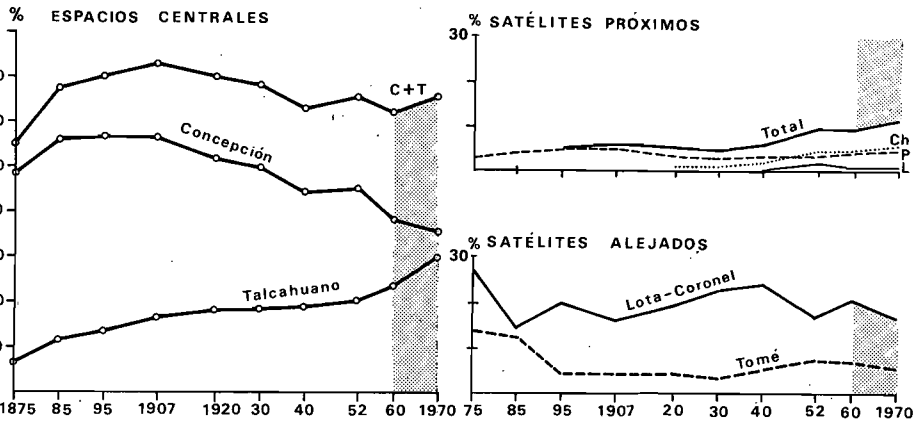


Fig. 6: Evolución de la Pob. en relación al total del Gran Concepción 1875-1970.

carbonífera, el descubrimiento del petróleo en Magallanes y el aumento de la capacidad nacional de refinación habían disminuido progresivamente el mercado interno del carbón hasta reducirlo a la siderurgia, las termoeléctricas y la industria azucarera. La producción nacional del carbón, que en 1955 alcanzó su cúspide con 2,3 millones de tons., desciende continuamente hasta llegar a 1,5 millones de tons. en 1967... y consecuentemente, el empleo en las minas de Lota y Coronel se reduce de 15.700 personas a poco más de 9.000 en igual período. Al mismo tiempo, con un mercado reducido por la competencia de las fibras sintéticas y buscando aumentos de productividad que les permitieran operar a menores costos, las industrias textiles de la conurbación también reducen fuertemente la ocupación: las textiles de Tomé reducen su personal de 4.600 a 3.600 efectivos entre 1955 y 1965, y Tejidos Caupolicán (Chiguayante), lo hace en un 40%.

El opuesto dinamismo de las bases económicas se refleja en los ritmos de crecimiento de la población de las unidades que componen la conurbación; los que, en conjunto, configuran una concentración espacial del crecimiento que manifiesta en definitiva las tendencias de aglomeración estructuradas y esbozadas en la década anterior. Mientras Talcahuano sostiene un rápido crecimiento cercano al 5% acumulativo anual; Lota, Coronel y Tomé pierden población, alimentando el crecimiento de los núcleos dinámicos o de los centros próximos. Lota registra una regresión de población respecto al Censo de 1960; Coronel y Tomé, si bien crecen (1% anual), su ritmo es inferior al incremento natural de sus poblaciones. Los ritmos de crecimiento de la ciudad de Concepción y de los espacios urbanos próximos (Penco, Lirquén; San Pedro, Chiguayante) acusan, en diferente forma y con igual claridad, las tendencias de aglomeración. Mientras Concepción, centro direccional con fuerte dinámica de comercio y servicios, paradójicamente reduce su tasa de crecimiento (1,6% anual); Chiguayante, pese a la crisis de su base económica, crece a una tasa del 4,1% anual, tasa sólo inferior a la de Talcahuano; y Penco, con bases de empleo estacionadas, sostiene un crecimiento similar (3,7%). Parece claro: *la dinámica poblacional de los satélites próximos, más que producto de sus bases económicas, se explica por el dinamismo del subconjunto central (Concepción-Talcahuano).* Por vías complementarias; parte de la población que abandona los espacios en crisis es atraída por la dinámica económica de los espacios centrales, ante la escasez de vivienda y de sitios urbanizables, establece su residencia en los núcleos urbanos cercanos; y gran parte de la propia población de estos centros, ante la reducción o estabilización del empleo, absorbe la ocupación generada en los centros dinámicos, manteniendo su residencia. De este modo, los movimientos pendulares responden a un proceso de concentración espacial del empleo: *sólo crecen los espacios centrales y los núcleos próximos que, favorecidos por la distancia, se integran al dinamismo del centro, en un proceso que —con el deterioro de las actividades tradicionales— conduce al Gran Concepción hacia el quiebre de las estructuras de conurbación, de relativa independencia y crecimiento homogéneo, características de los años 50.*

En consecuencia, a comienzos de los años 70, la conurbación muestra una clara estructura dual caracterizada por fuertes diferencias en el tipo y dinámica de las actividades, en la dinámica poblacional y en las estructuras sociales y de nivel de vida: un Centro Metropolitano dinámico constituido por el centro direccional (Concepción) y el moderno complejo portuario-industrial (Talcahuano-San Vicente) que paulatinamente integra a los satélites tradicionales próximos

(Penco, Chiguayante, San Pedro) en condición de espacios residenciales; se opone a una *periferia* constituida por los satélites alejados (Tomé; Lota y Coronel), cuyas bases económicas experimentan prolongada y creciente decadencia. *La situación es sintomática de los inicios de una transformación*: la extrapolación de las tendencias de esta estructura conduce a la pérdida del carácter de los satélites, los que reduciendo su autonomía comienzan a crecer subordinados a la dinámica central... y donde sólo la distancia retarda la completa integración de los satélites alejados a este proceso. *La conurbación parece haber iniciado una nueva fase de transformación*: las ciudades que, generadas sucesiva e independientemente bajo los impulsos históricos coloniales y la expansión y diversificación económica del siglo XIX e integradas en el proceso de industrialización a partir de 1930, tras una larga fase de desarrollo relativamente autónoma; *con el deterioro de las bases económicas tradicionales y la concentración de las actividades dinámicas parecen haber entrado en una fase de dependencia y fusión, característica de los inicios del desarrollo de formas de aglomeración.*

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- AMUNÁTEGUI, D. 1930. El Cabildo de Concepción. Ed. Santiago.
- ARANCIBIA, N. 1965. Huachipato: ensayo de Geografía Industrial. Memoria de Prueba. U. de Concepción. (Inédito).
- ASTORQUIZA, O. 1942. Lota 1852-1942. Imp. Universo. Valparaíso.
- CAMPOS HARRIET, F. 1971. Concepción y su historia. Ed. Santiago.
- CARMAGNANI, M. 1973. Les mecanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili 1680-1830. SEVPEN, París.
- COX MÉNDEZ, G. 1892. Historia de Concepción. En: Guillermo Cox Méndez. 1982. Obras escogidas. Santiago. 3-237.
- ESCUELA ECONOMÍA-UNIVERSIDAD CONCEPCIÓN. 1967. La industria fabril en el desarrollo económico de la provincia de Concepción. 2 vol. Mimeog. U. de Concepción.
- FELIÚ-CRUZ, G. 1919. Estudios Históricos. Concepción a fines del siglo XVIII: su aspecto social, económico, político, militar y municipal. R. Chil. de Hist. y Geog. (35): págs.
- GEISSE, G. 1977. Origen y evolución del sistema urbano nacional. EURE. 5 (14): 37-46.
- GEISSE, G. & M. VALDIVIA. 1978. Urbanización e Industrialización en Chile. EURE. 5 (15): 11-35.
- GEORGE, P. 1970. Dictionaire de la Geographie. P.U.F., París.
- GUARDA, G. 1978. Historia Urbana del Reino de Chile. Ed. A. Bello. Santiago.
- HERNÁNDEZ, H. 1976. Talcahuano: economía y organización de los espacios regionales a través del tráfico portuario 1844-1970. Mimeog. Congreso Comisión Nacional de Geografía IPGH. Concepción.
- HURTADO, C. 1966. Concentración de población y desarrollo económico: el caso chileno. Inst. de Economía. U. de Chile. Santiago.
- MARTNER, D. 1929. Historia Económica de Chile. Ed. Santiago.
- NOLF, M. 1962. Industria Manufacturera. En: Geografía Económica de Chile (CORFO) 3: 145-225.
- REVISTA CHILENA DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA. 1916. Censo y Matrícula general de almas de ambos sexos, etc. (1812). (23): 266.
- SCHNEIDER, C. & F. ZAPATA. Libro de Oro de la Historia de Concepción. IV Centenario 1550-1950. Ed. Concepción.
- SEPÚLVEDA, S. 1959. El trigo chileno en el Mercado Mundial. Ensayo de Geografía histórica. En Inform. Geogr. (6): 7-135.
- TAAFFE, E., R. MORRILL. P. GOULD. 1963. Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis. Geogr. R. 53: 503-29.
- WAGEMANN, G. 1965. Breve historia del desarrollo económico de las provincias de Concepción, Biobío, Ñuble y Arauco. Mimeog. Concepción.

APENDICE 1: EVOLUCION DE LA POBLACION 1865-1970

A) POBLACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS DEL GRAN CONCEPCION 1865-1970

Ciudades	1865	1875	1885	1895	1907	1920	1930	1940	1952	1960	1970
1. Concepción (+ Sn. Pedro)	13.958	18.277	24.180	39.837	55.530	64.074	74.589	84.000	120.600	151.300	178.000
2. Talcahuano	2.062	2.495	5.030	9.439	16.261	22.084	27.594	35.774	54.782	93.037	147.981
3. Chiguayante	—	—	231	300	554	1.268	2.002	3.697	11.842	17.568	26.277
4. Penco	1.267	1.213	1.857	3.385	5.019	4.408	4.466	6.813	9.192	15.483	22.299
5. Lirquén	—	—	—	—	—	791	875	1.126	4.960	4.421	5.283
6. Tomé	5.291	5.329	5.530	3.237	4.739	5.774	5.039	10.722	18.228	26.942	29.597
7. Lota	3.636	4.642	3.956	9.568	10.732	19.650	25.032	31.087	27.761	48.693	48.166
8. Coronel	2.132	5.658	2.292	4.511	5.258	4.728	9.019	14.799	17.372	33.870	37.312

B) POBLACION DE LA INTERCOMUNA, PROVINCIA Y REGION 1875-1970

1. Intercomuna	69.700	82.700	102.000	134.400	160.100	194.600	232.200	331.900	448.700	548.300
2. Provincia Concepción	134.300	163.800	171.200	200.400	229.400	268.400	308.200	411.600	539.500	643.800
3. VIII Región	444.700	540.900	522.800	574.300	615.300	668.800	744.800	874.400	1.083.300	1.257.900

C) TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL INTERCENSALES (%) 1865-1970. $r = \left(m \sqrt[m]{\frac{X_N}{X_T}} - 1 \right) 100$

Ciudades	1865-75	1875-85	1885-95	1895-07	1907-20	1920-30	1930-40	1940-52	1952-60	1960-70
1. Concepción	2,7	2,8	5,1	2,8	1,1	1,5	1,2	3,1	2,9	1,6
2. Talcahuano	1,9	7,2	6,5	4,6	2,4	2,2	2,6	3,6	6,8	4,7
3. Chiguayante	—	—	2,6	5,2	6,6	4,7	6,3	10,2	5,0	4,1
4. Penco	-0,4	4,3	6,2	3,3	-1,0	0,1	4,3	2,5	6,7	3,7
5. Lirquén	—	—	—	—	—	1,0	2,5	13,1	-1,4	1,8
6. Tomé	0,1	0,4	-5,2	3,2	1,5	-1,3	7,8	4,5	5,0	0,9
7. Lota	2,5	-1,6	9,2	0,9	4,8	2,4	2,2	-1,0	7,2	-0,1
8. Coronel	10,3	-8,6	7,0	1,3	-0,8	6,7	5,1	1,3	8,7	1,0
9. Intercomuna		1,7	2,3	2,3	1,3	2,0	1,8	3,0	3,8	2,0
10. Provincia Concepción		0,0	0,4	1,3	1,0	1,6	1,4	2,4	3,4	1,8
11. VIII Región		2,0	-0,3	0,8	0,5	0,8	1,1	1,3	2,7	1,5

APENDICE 2: ESTRUCTURA INDUSTRIAL 1965

A. DISTRIBUCION DEL NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS SEGUN TIPOS DE INDUSTRIA Y AREA GEOGRAFICA.

Tipos de indust.	1957	1965	INTERCOMUNA				
	Area indust.	Area indust.	Concep.	Penco	Tomé	Thno.	A. minera
1. TRADICIONALES	218	203	128	4	30	41	22
20 Alimentos	95	84	45	2	11	26	9
21 Bebidas	3	4	2	—	1	1	—
23 Textiles	31	23	12	—	9	2	—
24 Vest. y calz.	48	34	32	—	2	—	7
25 Maderas	16	30	16	2	6	6	3
26 Muebles	11	16	11	—	1	4	3
28 Artes gráf.	10	9	8	—	—	1	—
29 Cueros y pieles	4	3	2	2	—	1	—
2. INTERMEDIAS	41	43	30	3	—	10	4
27 Pap. y celulosa	1	2	2	—	—	—	1
30 Caucho	1	3	3	—	—	—	—
31 Químicos	14	15	8	2	—	5	—
33 P. no metálicos	18	15	13	1	—	1	3
34 Met. básicos	7	8	4	—	—	4	—
3. DINAMICAS	33	58	43	—	—	15	3
35 P. metálicos	13	24	16	—	—	8	—
36 Máq. no eléct.	6	5	4	—	—	1	1
37 Máq. eléctrica	1	4	4	—	—	—	—
38 Mat. Transporte	13	25	19	—	—	6	2
4. OTRAS	4	—	—	—	—	—	—
TOTAL	296	304	201	7	30	66	29

Fuente: III Censo Nacional de Manufacturas y Encuesta Industrial 1965.

B. ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA FABRIL SEGUN AREAS GEOGRAFICAS. (1965). (VALORES EN MILES E°).

Areas	N°	%	Ocupación	%	Producción	%	Valor Agregado	%
	empresas							
Concepción	201	60,4	10.031	30,4	231.512	26,6	134.519	25,7
Talcahuano	66	19,8	13.501	41,0	385.410	44,3	244.067	46,6
Penco	7	2,1	1.138	3,5	52.622	6,0	27.278	5,2
Tomé	30	9,0	5.057	15,3	106.472	12,2	60.983	11,6
Coronel y Lota	29	8,7	3.223	9,8	94.766	10,9	57.440	11,0
INTERCOMUNA	333	100	32.950	100	870.782	100	524.287	100

Fuente: Encuesta Industrial 1965. E. Economía-U.de Concepción, 1967