

## ***Economic history of Chillán: between tradition and restricted modernization (1848-1890)***

**MARCOS PARADA ULLOA**

ORCID.ORG/0000-0001-6715-2592

UNIVERSIDAD ADVENTISTA DE CHILE

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, CHILE

marcosparada@unach.cl

**Abstract:** *The objective of this article is to analyze the economic development of the province of Ñuble, whose case study is the city of Chillán. Focus on this city allows the evaluation of development and progress that the state authorities considered important to make the transition from a traditional economy to one trying to insert into a modernity that was restricted in practice, as the advances in the primary and tertiary sectors were superficial. The secondary activity would only be strengthened by the arrival of foreigners and would have relative importance at the end of the 19th century.*

**KEYWORDS:** PROVINCE OF ÑUBLE; ECONOMY; PROGRESS; FOREIGNERS; LOCAL HISTORY

**Reception:** 05/04/2018

**Acceptance:** 09/10/2019

## Historia económica de Chillán: entre tradición y modernización restringida (1848-1890)

**MARCOS PARADA ULLOA**

ORCID.ORG/0000-0001-6715-2592

UNIVERSIDAD ADVENTISTA DE CHILE

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, CHILE

marcosparada@unach.cl

**Resumen:** El presente artículo tiene como objetivo analizar el desarrollo económico de la provincia de Ñuble, cuyo estudio de caso es la ciudad de Chillán. Esta ciudad permite evaluar el desarrollo y progreso que las autoridades estatales consideraban importante para efectuar el tránsito de una economía tradicional a una que intenta insertarse a una modernidad restringida en la práctica, debido a la superficialidad de los avances en los sectores primarios y terciarios. La actividad secundaria sólo se fortaleció con la llegada de extranjeros y tuvo una importancia relativa a finales del siglo XIX.

**PALABRAS CLAVE:** PROVINCIA DE ÑUBLE; ECONOMÍA; PROGRESO; EXTRANJEROS; HISTORIA LOCAL

**Recepción:** 05/04/2018

**Aceptación:** 09/10/2019

## INTRODUCCIÓN

La independencia para Chile significó el término del monopolio comercial español y la incorporación al modelo capitalista. En este sentido, el país comenzó a vincularse con la economía mundial, lo que lo obligó a establecer una postura en torno a la necesidad de industrializarse o buscar el desarrollo a partir de la venta de productos primarios.<sup>1</sup>

Chile no contaba con el capital suficiente para desarrollar el área industrial, situación que lo llevó a privilegiar la demanda de materias primas. Este sistema, denominado *crecimiento hacia afuera*, permitió aumentar los ingresos fiscales, favorecer el comercio y vincular a Chile con otros países como Francia, Inglaterra y Estados Unidos.<sup>2</sup> Entre 1820 y 1880, la producción nacional se desarrolló en dos áreas: la minera y la agrícola, actividades caracterizadas por auges y decadencias en la exportación.

En el caso de la minería, ésta estuvo asociada al descubrimiento de yacimientos de cobre, plata y salitre. Hacia 1860, Chile era el mayor productor de cobre en el mundo: concentraba 44 por ciento de la producción. No obstante, a partir de 1870, Estados Unidos y España comenzaron la explotación de cobre, lo cual significó una disminución de la producción nacional.<sup>3</sup> En la década de 1880, se produjo la decadencia del cobre, a raíz de la intensificación de la actividad del salitre.<sup>4</sup> Este último tuvo como característica la profundización del modelo económico hacia afuera, lo cual provocó la dependencia de la explotación y exportación del salitre; la movilidad de personas a territorios deshabilitados y, con ello, el crecimiento



1 Gabriel Salazar, *Historia de la acumulación capitalista en Chile (Apuntes de clase)* (Santiago: LOM Ediciones, 2003).

2 Luis Ortega Martínez, “El proceso de industrialización en Chile 1850-1930”, *Historia*, vol. xxvi (1991-1992): 213-246.

3 Arnold J. Bauer, “Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo xix”, *Historia*, núm. 9 (1970): 137-235; Marcelo Carmagnani, *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno 1860-1920* (Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1998); Luis Ortega, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos/ Centro de Investigaciones Diego Barros Arana/LOM Ediciones, 2005).

4 Ortega, *Chile*, 221 ss.

urbano,<sup>5</sup> pero también el desarrollo de la agricultura en el valle central y del carbón en el sur.

En el caso de la agricultura, su surgimiento estuvo asociado, además, a la fiebre del oro en California y Australia, pues promovió el aumento de la producción de trigo, vino, fruta seca, entre otros productos. Se dieron diversas transformaciones, como la incorporación de maquinarias para las faenas agrícolas, la rotación de cultivos, la utilización de abonos y la diversificación de ramas como la fruticultura, vitivinicultura, ganadería, y el cultivo de legumbres y tubérculos.<sup>6</sup>

Otro factor que fomentó la actividad económica fue la ciudad de Valparaíso. El puerto fue un centro cosmopolita: circulaban estadounidenses, peruanos, argentinos, ingleses, franceses y australianos, quienes se dedicaron al comercio de importación y exportación,<sup>7</sup> pero, además, contribuyeron a potenciar las actividades comerciales y financieras. Esto lo convirtió en un pilar importante para las actividades mineras y agrícolas, y desde 1830 fue considerado el principal puerto del Pacífico, ya que era un lugar seguro para almacenar y redistribuir mercancías provenientes de Europa hacia la costa del Pacífico.<sup>8</sup>

El puerto fue el lugar de partida para los extranjeros que se desplazaban a otras zonas del país en busca de mejores oportunidades: ciudades tan distantes como Concepción, Chillán y Valdivia. En 1844, en la zona de Concepción comenzaron la explotación del carbón. El desarrollo de esta industria provocó un fuerte incremento demográfico en la zona, y surgieron centros urbanos como Coronel, Lota y Curanilahue, que albergaron a los trabajadores provenientes de los campos cercanos.

En este contexto, de expectativas y avances económicos, se circunscribe el presente artículo, el cual tiene como propósito analizar la provincia de Ñuble y



5 Richart Sennett, *El declive del hombre público* (Barcelona: Ediciones Península, 1978), 11-39.

6 Carmen Cariola Sutter y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982), 25.

7 Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Editorial Sudamericana Chilena, 2000), 137.

8 Gabriel Salazar y Julio Pinto (coords.), *Historia contemporánea de Chile*, tomo 2: *Actores, identidad y movimiento* (Santiago: LOM Ediciones, 1999), 77.

su vinculación con el mercado nacional e internacional entre 1848 y 1889. Para ello, se establece como estudio de caso la ciudad de Chillán, pues representa el centro económico de la provincia, pero también porque permite comprender los problemas que tuvo a raíz de las inestabilidades de crecimiento económico, debido tanto a la falta de inversión como al desarrollo de formas tradicionales de producción material, lo cual, en la práctica, no benefició a todos los centros urbanos y habitantes de la provincia, ni siquiera al propio Chillán.<sup>9</sup> En esta misma línea argumentativa, más bien fueron acciones de las autoridades locales efectuadas en la segunda mitad del siglo XIX, hacia una apertura del capitalismo en su nivel básico de introducción de elementos de mercantilización y de tecnología.

En este sentido, en su política de expansión económica, el Estado buscó promover el tránsito de una sociedad tradicional a una moderna con la creación de la provincia de Ñuble, en 1848, para lo cual estableció distintas iniciativas que debían beneficiar el abastecimiento de alimentos hacia la zona minera del norte del país. Además, la demanda en la producción de trigo por parte de California y Australia significó modificar los métodos de producción tradicionales hacia un enfoque moderno mercantil “orientado a las exportaciones, lo que consolidó a Chillán como eje dinamizador y centro neurálgico de toda economía del valle [del Itata]”;<sup>10</sup> es decir, se favorecieron las actividades agrícolas y comerciales, por encima de la industrial. Este intento de insertar la modernidad en la provincia fue restringido, ya que, en ocasiones, las iniciativas de progreso económico emanadas por las autoridades quedaron sólo en el discurso, los cambios fueron superficiales y se mantuvieron algunas prácticas tradicionales de producción.<sup>11</sup>



9 Véase Marco Antonio León León, *Cultivando un ser moral: orden, progreso y control social en la provincia de Ñuble (1848-1900)* (Concepción: Ediciones Universidad del Bío-Bío, 2015).

10 Boris Márquez, “Actividades comerciales e industriales del Antiguo Chillán 1835-1939”, en *Chillán, las artes y los días*, edición de Armando Cartes Montory (Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015), 107.

11 Peter Wagner, *Sociología de la modernidad* (Barcelona: Herder, 1997), 85-86.

## UBICACIÓN DE LA PROVINCIA DE ÑUBLE

En 1835, la región sufrió un terremoto que devastó las ciudades y pueblos del sur de Chile,<sup>12</sup> al punto de que las autoridades decidieron trasladar la ciudad de Chillán.<sup>13</sup> El terremoto hizo sentir sus efectos en los sectores rurales

[...] malogrando los trabajos agrícolas, causando la pérdida de animales y dejando en el suelo muchos plantíos de viñas, de las que obtenía la producción más tradicional de la región [...] si los terratenientes de la región, sin el apoyo gubernamental requerido y abrumados por el rigor sísmico, no pudieron hacer frente al restablecimiento de la agricultura de la zona, fue la percepción avizora de empresarios extranjeros, la que permitió que la agricultura cobrara un nuevo impulso.<sup>14</sup>

El traslado de la ciudad de Chillán y la creación de la provincia de Ñuble (1848) buscaron favorecer la transformación de la sociedad tradicional a una que intentó insertarse a la modernidad material y económica. Dicho traslado

[...] provocó la separación de la población y la aparición de dos centros urbanos [con] características bien marcadas. La modernidad liberal restringida se presentó con la fundación de Chillán, pues no integró al antiguo pueblo a los proyectos de desarrollo y progreso. Los avances que se presentaron fueron superficiales para la antigua ciudad, privilegiando el progreso para la nueva ciudad.<sup>15</sup>

El 2 de febrero de 1848 se creó la provincia, con la separación de una parte del territorio de Concepción y otra del Maule; los límites asignados fueron: al norte, el río Perquilauquen; al sur, el Itata, hasta su confluencia con el Cholguan y el curso de este estero hasta la cordillera de los Andes: “al este [la] cordillera,



12 Leonardo Mazzei de Grazia, *Historia económica regional de Concepción 1800-1920* (Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015), 35.

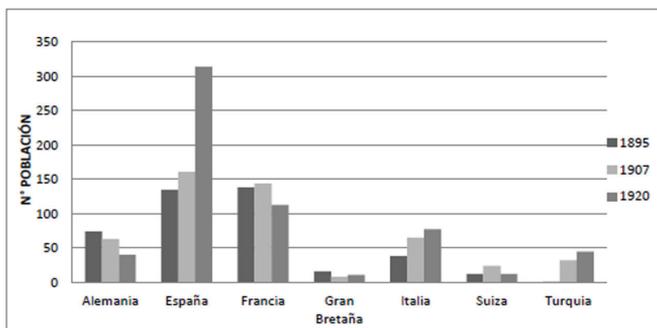
13 Marcos Parada Ulloa, “Chillán a una modernidad restrictiva (1835-1848)”, *Revista Inclusiones*, vol. v, número especial (2018): 11-34.

14 Mazzei de Grazia, *Historia*, 35.

15 Parada Ulloa, “Chillán”, 11-34.

y al oeste el río Itata y el camino público que une a Santiago con los pueblos del sur”.<sup>16</sup> La provincia se caracterizó por vastos terrenos cultivados que suministraron abundantes productos para su exportación a los puertos de Talcahuano y, un poco más alejado, al de Valparaíso. Sin embargo, la agricultura estaba “muy lejos de igualar el desarrollo que ha[bía] adquirido en las provincias de [Colchagua] del norte de la República”.<sup>17</sup>

FIGURA 1. EUROPEOS EN CHILLÁN (1895, 1907, 1920)



FUENTE: Luis Alejandro Elías Erber Silva *et al.* *Inserción social de los inmigrantes alemanes en Chillán*, tesis de licenciatura en Historia y Geografía (Chillán: Facultad de Educación y Ciencias Sociales-Universidad Adventista de Chile, 2011), 24.

Con la creación de la provincia de Ñuble,<sup>18</sup> las autoridades estatales buscaron el adelanto económico, material y cultural, pero este discurso, en la práctica, no siempre se expresa en progreso social:



16 En cuanto a los ríos, se destaca el Perquilauquen, en la provincia de Maule, a la cual más propiamente pertenece, sólo hablaremos aquí del Itata y sus afluentes más importantes. El Ñuble es el afluente más caudaloso e importante. El Diguillín, casi igual al Itata en su confluencia, se forma en las faldas occidentales de los Andes de Chillán, continúa su curso de oriente a poniente y finalmente se une a aquel río, después de haber recorrido 80 km. *Censo general de la República de Chile* (Santiago: Imprenta Nacional, 1865), 89.

17 *Censo*, 1865, 89.

18 En 1884 fueron creados los departamentos de Bulnes y Yungay.

[...] no se cuestionan las bases de poder, las élites, ni tampoco se generan cambios que afectan o disminuyen su hegemonía, basada principalmente en la tierra como fuente de riqueza y prestigio [...] este discurso promueve la búsqueda e implementación de un orden social, más que generar transformaciones en la colectividad, termina por reafirmar los privilegios de la autoridad, proteger la propiedad de las élites locales e incentivar la educación para el trabajo, base esta última de lo que se considera la principal virtud de un buen ciudadano.<sup>19</sup>

Otro factor que debe considerarse es el crecimiento demográfico de la provincia entre 1865 y 1895, el cual no fue significativo. Por ejemplo, Chillán presentaba un crecimiento constante de 14 657 a 28 738 habitantes,<sup>20</sup> lo que coincide con la apertura de la frontera, la ocupación de la Araucanía y el auge de exportación de cereales a California (de 1850 a 1853) y Australia (de 1854 a 1856),<sup>21</sup> lo que ocasionó el traslado de muchos habitantes hacia los territorios de producción agrícola. Al respecto, Boris Márquez ha señalado que Chillán, para finales del siglo XIX, buscó consolidar sus funciones agrícolas, educativas, empresariales y mercantiles, “por medio del establecimiento y funcionamiento de diversas sociedades como las de Fomento y la Cámara de Comercio; los espacios de intercambio como las Ferias y el Mercado de Recova y los espacios formativos tales como la Escuela Agrícola e Industrial”.<sup>22</sup> Esta relación de los esfuerzos individuales y colectivos se plasmó en una ciudad cosmopolita y floreciente hasta la destrucción del terremoto de 1939.



19 León León, *Cultivando*, 16-17.

20 *Censo de la República* (Santiago: Imprenta Araucana, 1835); *Censo*, 1865; *Censo general de la población de Chile* (Valparaíso: Imprenta El Mercurio, 1875); *Censo de la República* (Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfmann, 1885); *Censo de la República de 1907* (Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfmann, 1907).

21 La exportación de harina a California, correspondiente a todo el país, alcanzó, en 1850, 220 920 quintales métricos, mientras que el brusco descenso de esta demanda significó que cinco años más tarde sólo se exportasen a ese mercado 11 777 quintales. Durante el último año, se exportaron a Australia 202 350 quintales. Mazzei de Grazia, *Historia*, 44.

22 Márquez, “Actividades”, 107.

### ACTIVIDADES AGRÍCOLAS

Una característica de la zona de estudio es el clima mediterráneo, que permitió el desarrollo de la agricultura y la ganadería.<sup>23</sup> Esto se evidencia desde la fundación de Chillán (1580), cuyo propósito fue abastecer con bastimentos a las ciudades del norte y Concepción, así como al ejército que estaba ubicado en la frontera del Biobío. A finales de siglo, en 1790, en el partido de Chillán la producción de trigo ascendía a 64 000 quintales métricos, de los cuales 144 400 eran llevados a Concepción y 28 000 a Perú. Las cabezas de ganado menor correspondían a 500 000 ovejas y 150 000 carneros.<sup>24</sup> Pero esta incipiente prosperidad y tranquilidad quedó desarticulada a raíz de la guerra de independencia, la cual afectó la economía de la región de Concepción<sup>25</sup> y sus localidades. Chillán y las demás localidades sufrieron la destrucción de las estancias, el abandono de las propiedades rurales: “las cosechas y ganados eran requisados para el consumo de las tropas [patriotas o realistas], mientras que los campesinos eran sacados de sus trabajos y enganchados en levas forzadas para engrosar las filas de los ejércitos”. En este sentido, Leonardo Mazzei ha señalado que las calamidades de la guerra y el despoblamiento de los campos hicieron que, desde 1818 y por algunos años, se paralizaran prácticamente los trabajos agrícolas.<sup>26</sup>

A todo este cuadro lastimero se agregaron el bandolerismo y la guerra a muerte (1819-1823), los cuales provocaron la desarticulación de la alicaída estructura



23 En el centro del valle, insertada morfológicamente en el cono depositario aluvial del sistema hídrico, Ñuble se caracteriza por ser del tipo templado-cálido con estaciones lluviosas y secas de duración similar de seis meses, en invierno y verano de 8 y 20° C, respectivamente. Las precipitaciones se concentran durante la estación invernal con cuatro meses lluviosos (mayo, junio, julio y agosto), siendo junio el más lluvioso del año. La zona posee características del área hidrófila, donde se ubican especies que tienden a vivir en la humedad, ya sea de manera permanente o estacional, debido principalmente a las condiciones propias del clima mediterráneo templado. *Plan regulador comuna de Chillán. Memoria explicativa* (Chillán: Ilustre Municipalidad de Chillán, 1989), 13.

24 Félix Leaman de la Hoz, *Historia urbana de Chillán (1835-1900)* (Chillán: Instituto Profesional de Chillán, 1982), 17.

25 Mazzei de Grazia, *Historia*, 33-35.

26 Mazzei de Grazia, *Historia*, 35. Cfr. Cariola Sutter y Sunkel, *Un siglo*, 25.

económica agraria.<sup>27</sup> Ante esta situación de desarraigo de los sectores populares que se habían conformado antes de 1810, proliferó la pobreza, lo que ocasionó su traslado a los centros periférico-urbanos del partido de Chillán. Esto obligó a las autoridades municipales a mercedar o arrendar a gente pobre sitios y huertos para poblar y repoblar numerosas villas campesinas.

Hacia 1830, el desarrollo económico del partido de Chillán se había caracterizado por la tenencia de tierras como fuente de riqueza; además, algunos campesinos empezaron a ubicarse en las cercanías de los centros urbanos, los cuales alcanzaron su máxima amplitud e intensidad a través del triángulo Chillán, Concepción y Los Ángeles, con escasas mejoras durante la década de 1830. Por ejemplo, en las cercanías de Chillán se ubicaron algunos estancieros, como las familias Urrejola Castellón, Lamas o Unzueta, cuyas propiedades estaban ubicadas en Bulnes, Coelemu y Quirihue. A finales de la década de 1830 se presentó otra situación preocupante: la de los caminos, los cuales eran escasos:

[...] la ruta entre Santiago y Valparaíso era uno de los pocos caminos existentes siendo transitado por *birlochos* o carros de dos ruedas y algunos pocos carruajes. A pesar de que algunos caminos fueron construidos y mejorados gracias a la creación de la Corporación de Ingenieros en la década de 1840, los viajes a través del valle central de Chile continuaron siendo laboriosos hasta que el ferrocarril al sur se comenzó a construir durante la década de 1850.<sup>28</sup>

A pesar de las solicitudes de las autoridades locales, “el gobierno no estaba en condiciones o no tenía la disposición de proporcionar apoyos a los productores regionales, más allá de algunas garantías de carácter temporal”. Hacia 1830, estas esquivas y mínimas garantías no colaboraron en la recuperación de la actividad económica en el partido. Sin embargo, el terremoto de 1835 se presentó como



27 Leonardo Mazzei de Grazia, “Orígenes del empresariado moderno en la región de Concepción (1820-1860)”, *Proposiciones. Problemas Históricos de la Modernidad en Chile Contemporánea*, vol. xxiv (1994): 24. Arnoldo Pacheco Silva, “Élite económica de Concepción a comienzos del siglo xix”, *Revista de Historia*, vol. v (1995): 224-225.

28 Simon Collier, *Chile. La construcción de una república, 1830-1865. Política e ideas* (Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 2005), 37.

una oportunidad para las autoridades estatales, quienes proyectaron, a partir del traslado de Chillán, integrar a la población a los requerimientos de progreso económico y material.<sup>29</sup>

En la década de 1840, todavía las inversiones del presupuesto público eran escasas para la construcción y ampliación de caminos. Por ejemplo, Chillán tal vez ofrece la evidencia más significativa y más dramática, por la carencia de buenos caminos. En 1846, la prensa local señalaba que era evidente “la falta de vías de comunicación, pues paraliza la industria y el comercio del sur de Chile [...] en el año lluvioso que acaba de pasar, los comerciantes de Chillán han pasado ocho meses sin poder llevar sus efectos a Talcahuano”. Las autoridades locales manifestaban que la inversión en obras viales ascendía a 400 000 pesos para construir caminos y puentes.<sup>30</sup> Estas obras materiales buscaron conectar las ciudades de Santiago, Concepción, Talcahuano y Tomé, con el propósito de estimular el comercio, las transacciones y la cultura.

Según Luis Ortega, a partir de la década de 1850, Chile empezó a tener un desplazamiento de la economía tradicional,<sup>31</sup> lo cual afectó las actividades artesanales de carácter tradicional; debido a la apertura internacional con las exportaciones de trigo, cebada y cobre, hubo un aumento de los movimientos de puertos y ferrocarriles; además, se incorporaron las industrias textiles modernas.<sup>32</sup>

Sin embargo, Chillán tendría que esperar cerca de veinte años para la llegada del ferrocarril. Los agricultores seguían trasladando sus productos agrícolas en carretas a las ciudades de Concepción y Chillán. Hacia la década de 1840, es posible analizar las actividades agrícolas, cuya producción de trigo, en el departamento de Chillán, había alcanzado los 51 600 quintales métricos, de los cuales 32 800 fueron llevados a Concepción y el resto a los puertos de Talcahuano y Tomé. Esta producción evidencia el papel agrícola del valle del Itata, pero también la urgencia



29 Mazzei de Grazia, *Historia*, 33-35.

30 *La Patria*, 14 de febrero de 1846.

31 Ortega, *Chile*, 93.

32 Sergio Grez Toso, *De la “regeneración del pueblo” a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento en Chile (1810-1890)* (Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1998), 61.

de llevar a cabo transformaciones para promover el progreso de las diversas actividades económicas que estaba comenzando a vivir Chile.

En el caso de Chillán, los caminos existentes eran utilizados, en muchos casos, para el paso de rebaños; además, era común ver en los polvorientos caminos rurales carretones familiares, agricultores que viajaban a la ciudad en “nutridas cabalgatas, montando sus mejores caballos y luciendo ricas monturas confeccionadas en cuero” y, en sus hombros, “vistosos Chamales, tejidos en primitivos telares por las afanadas chamanteras de la zona de Coihueco y El Carmen”.<sup>33</sup>

En la feria de Chillán,<sup>34</sup> los agricultores vendían cereales, frutas, leña, carbón, así como productos derivados de la ganadería: lanas, cuero, sebo, queso y curtiembres-cueros de vacuno y oveja.<sup>35</sup> Esta actividad se efectuaba los viernes y sábados, lo que provocaba un gran movimiento comercial.

Hacia 1860, la feria se transformó en el epicentro de la vida comercial de la provincia, y en una de las mayores plazas desde el Maule hasta la frontera del Biobío. Esta conglomeración de fuerzas y agitación comercial convirtió a “Chillán en el centro neurálgico de la provincia de Ñuble, estratégicamente ubicado para millares de montañeses, hacendados, militares, obreros en materia de abasto e intercambio comercial”.<sup>36</sup>

Otro factor importante que benefició a la provincia fue la apertura comercial en torno a las demandas de trigo de los mercados transitorios de California y Australia (1850-1856), lo cual favoreció la producción triguera. En 1848 se exportaron 3 230 quintales métricos a California y 2 589 de harina, mientras que a Australia la exportación consistió en 11 064 quintales de trigo. Esto permitió una serie de modificaciones e innovaciones en el agro: “aumentó el área de regada, con



33 Rolando Fernández Parra, *Chillán, gesta de cuatro siglos 1580-1980* (Chillán: Impresora Ñuble Limitada, 1980), 62.

34 Su origen debe ser buscado a partir de la actividad militar desarrollada en la guerra de independencia. Félix Leaman de la Hoz refiere que en Chillán se instaló el cuartel general de operaciones del ejército, para combatir a las montoneras realistas de Vicente Benavides, y más tarde, a los hermanos Pincheira. Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 29.

35 *El Ñuble*, 8 y 16 de enero de 1857.

36 Márquez, “Actividades”, 110.

el canal del Ñuble, introducción de forrajes australianos, esto lo tenía la hacienda Zemita de Ricardo Price y molinos<sup>37</sup>.

El aumento de este ramo se produjo a partir de 1853 y favoreció la agricultura y molinería. Se crearon 115 molinos en la provincia, cuya especialidad fue la producción de harina. Cuatro años más tarde, con la llegada de las primeras máquinas trilladoras y segadoras fue posible aumentar la producción triguera de 131 897 a 196 577 quintales métricos.<sup>38</sup>

El precio del trigo llegó a 5 pesos por fanega; debió descender en la época de mayor colocación en California. En 1857, al inicio de la crisis, se cotizaba en 7 pesos por fanega; en enero de 1858 bajó a 4 pesos.<sup>39</sup> A partir de 1857 se inició un periodo de crisis que afectó a la economía nacional, a raíz de la fiebre de oro de California y Australia, del estancamiento de la producción de la plata y de la recesión internacional en los precios del cobre; hay que agregar las malas cosechas de 1857 y 1858,<sup>40</sup> situación que afectó la producción económica a nivel regional y provincial.

Esta crisis también se hizo sentir en la provincia de Ñuble. Al respecto, el intendente José Rondizzoni señalaba que la modernización de la agricultura estaba descuidada:

[...] es doloroso ver que con una vasta extensión de fertilísimo suelo, donde debiera nadar en la opulencia el labrado, nada se haya hecho para la localidad en favor de la agricultura, para desligarla de las trabas con que la trata la rutina [... El principal problema del fortalecimiento de la agricultura son] los métodos que emplean nuestros agricultores[,] les venden demasiado caro los frutos que arrancan a la tierra, y las razas de sus ganados son de las menos ventajosas por sus clases. Esos pueblos que compiten con ellos, tienen la facultad de arrebatárles utilidades que deberían pertenecerles exclusivamente, porque cultivan su suelo con costos muy inferiores, sirviéndose de los



37 Véase Marco Aurelio Reyes Coca, *Chillán: los umbrales de su crecimiento en 400 años* (Chillán: Ilustre Municipalidad de Chillán, 1981).

38 Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 17-18.

39 Mazzei de Grazia, *Historia*, 44-45.

40 Cariola Sutter y Sunkel, *Un siglo*, 35.

métodos inventados por la ciencia moderna y acreditados en las naciones[,] culturas que a ellos le son de todo punto desconocidos.

El Intendente enfatizaba que la agricultura carecía de la tecnología necesaria para la producción:

[...] una buena máquina de trillar aplicada a sus labores, producirá, un efecto mayor y más influyente que las predicaciones constantes de nuestros diarios o de los libros que tratan la materia [...] la Ilustre Municipalidad puede contribuir [...] a la mejora de la agricultura del municipio, fomentando la introducción de los métodos europeos, y desacreditando de este modo sus gravosos procedimientos.

Asimismo, consideraba que la modernización de la agricultura significaba incorporar los métodos utilizados por la Quinta Normal:

[...] la Ilustre Municipalidad, podría emplear algunas pequeñas cantidades de dinero en arados norteamericanos, semillas y árboles de la Quinta Normal, con el objeto de proporcionarlos al costo a los hacendados, y de fomentar así en el departamento su cultivo [...] otro tanto podría hacerse, de una manera paulatina con respecto a las máquinas de segar y todas las de poco precio que en otras partes emplea con ventaja la labranza.<sup>41</sup>

Además, era necesario integrar la inversión mediante el Banco Hipotecario, el cual ofrecía a los agricultores préstamos equivalentes al medio valor de sus fundos, para facilitarles la producción de sus tierras. Estas medidas tenían como propósito incorporar adelantos en la agricultura, así como mejorar las técnicas de cultivo y cosecha; sin embargo, en la práctica no se llevaron a cabo debido a la falta de inversión por parte del Estado, pero “especialmente por la inadecuada infraestructura de transporte, compuesta por carretas y mulas que encarecían los



41 José Rondizzoni, *Memoria que el intendente del Ñuble como presidente de la municipalidad de Chillán presenta a la corporación sobre el estado del servicio municipal* (Valparaíso: Establecimiento Tipográfico del Diario, 1856), 17-18.

costos, al punto que llegaba a cuatro días de trayecto de los productos agrícolas al puerto de Tomé<sup>42</sup>.

Esta situación llevó a la población a exigir a las autoridades locales mejorar los caminos, tanto por la seguridad como por el tráfico de agricultores y comerciantes hacia los distintos centros de comercialización. El Intendente señalaba:

[...] he hecho practicar en una larga extensión, y partiendo desde este punto, la compostura del camino de arriba que conduce a la montaña. Por este camino no sólo arriban al del Tomé los montañeses que tratan de extraer sus frutos, sino que abastecen periódicamente a la ciudad [de Chillán] de todos los artículos necesarios para el consumo ordinario, [pero la] escasez de los fondos destinados a caminos ha hecho que la compostura se limite a la de los numerosos malos pasos que impedían casi totalmente el tráfico en una gran parte del invierno sobre todo; mas esta sólo mejora ha sido eficazísima, puesto que en la peor situación del año se ha visto la ciudad completamente surtida de aquellos artículos, y que sus precios, a pesar de las circunstancias, se han mantenido contra la costumbre a una altura moderada.

Otro tanto que en el camino de arriba hice practicar, aunque en menor extensión, en el de abajo, que gira hacia el mismo punto. No se pudo extender más la refacción de este, por la propia causa de la escasez de fondos de caminos, aumentado por la multiplicidad de las necesidades que con ellos deben atenderse.<sup>43</sup>

A finales de la década de 1850, era una imperiosa necesidad construir puentes en los ríos Itata y Ñuble, no sólo por comodidad y seguridad, sino también por el tráfico de productos agrícolas y de comerciantes que venían a Chillán a vender en distintas épocas del año. Los ríos Itata y Ñuble constituían una posibilidad de comunicación al interior de la provincia, pero carecían de una reglamentación que permitiera regular el precio de los pasajes y del transporte, lo cual ocasionaba



42 Teodoro Schneider, *La agricultura en Chile en los últimos cincuenta años* (Santiago: Imprenta Barcelona, 1904), 11, citado en Mazzei de Grazia, *Historia*, 108.

43 Rondizzoni, *Memoria*, 19.

[...] grandes retardos y otros varios inconvenientes a los transeúntes, a causa de la mala disposición y aun del simple capricho de los rematadores y lancheros; siendo estas contingencias más notables que en otros en el del Ñuble, donde se cobran también precios demasiado subidos. Se perjudica así a los particulares, y se defalcan indirectamente los intereses municipales.<sup>44</sup>

Estas iniciativas modernizadoras fueron de carácter restringido, ya que los discursos de las autoridades no se materializaron y muchas de las obras se retrasaron por la carencia de fondos, lo que impidió el avance material. Tardaron cerca de diez años en mejorar la conectividad entre Chillán y Tomé, para lo cual invirtieron 30 000 pesos, lo que benefició el desarrollo de sus intereses mercantiles: “el camino indicado es la vía que conduce al puerto único por donde debe extraer sus frutos el departamento, y preciso es tornar suficientemente expeditas para el tráfico las demás vías secundarias que hacia él concurren”<sup>45</sup>

Hacia 1858, los habitantes de la provincia todavía seguían manifestando su descontento por las desigualdades en las vías de comunicación; reclamaban el descuido de los caminos y el retraso de los avances tecnológicos que debían beneficiar a la provincia, como queda evidenciado en el periódico *El Ñuble*:

¿Qué es la provincia de Ñuble considerada bajo los aspectos económicos e industriales? [...] triste es la verdad a comparar a nuestra provincia entre lo que es y lo que ha podido ser [...] ¿Por qué no marcha la provincia de Ñuble? Porque el gobierno no suministra los medios para el desenvolvimiento material y moral: porque su principal fuente de riqueza que es la agricultura, se ve afectada por el desconocimiento de técnicas agrícolas, [...] por el desconocimiento de técnicas eficientes para superar los problemas de suelos y climas, por el bandidaje al que están expuestos sus campos o por los monopolios que entierran a los pueblos sin capitalistas como el nuestro. Por último, la falta de mano de obra, herramientas y créditos termina por postrar cualquier intento de progreso.<sup>46</sup>



44 En la década de 1850, fue decretada una reglamentación que repartía las rentas a cada departamento, y con el dinero de las entradas fue posible invertir en obras públicas. Rondizzoni, *Memoria*, 20-21.

45 Rondizzoni, *Memoria*, 19.

46 *El Ñuble*, 26 de mayo de 1858.

El periódico indicaba que la provincia carecía de una inversión económica para modernizar el ámbito material. Esto afectaba al progreso de los distintos sectores sociales y económicos. Al respecto, *El Telégrafo* se refería a la situación de los caminos, así como a la distancia de la cabecera del departamento de poblaciones importantes como Yungay y Pemuco: “están separadas de Chillán por un río bastante caudaloso, hacen que esas ricas y extensas subdelegaciones se hallen aisladas y permanezcan estacionadas, sin la influencia que podía ejercer sobre su progreso la división del departamento”. Agregaba:

Mientras el Maule cuenta con cinco departamentos, i la provincia de Concepción, cuya población excede en mui poco a la nuestra, se halla dividida en seis, habiendo departamento, como el de Talcahuano, que no alcanza a cinco mil almas, la provincia del Ñuble cuenta sólo dos, teniendo el de Chillán una población de más de ochenta i seis mil habitantes en una extensión que es por lo menos dos veces que la del departamento de San Carlos.

Es pues de suma importancia de vida a esa parte de la provincia que por su distancia de la cabecera del departamento alcanza apenas a recibir los beneficios de la acción gubernativa: i con tanta más razón, cuando se encuentran en ella pueblos que están bastante adelantados i que por su situación i riqueza agrícola esperan un brillante porvenir.

El periódico enfatizaba la necesidad de dividir el departamento, debido a la carencia de seguridad y protección en la que se encontraban las restantes localidades de la provincia, pero además para favorecer la comercialización de productos con Concepción, ya que su traslado se efectuaba de forma muy lenta.<sup>47</sup>

En cuanto a la carencia de inversiones tecnológicas en la provincia de Ñuble, ésta afectaba el desarrollo de la actividad económica agrícola y ganadera, situación criticada por la prensa local, la cual cuestionaba los bajos índices de producción y de integración de la población al desarrollo y progreso económico. En 1858, *El Ñuble* criticaba la falta de modernización tecnológica que permitiera obtener un mayor provecho de la agricultura.<sup>48</sup> Sin embargo, la carencia de tecnología en las distintas actividades de ese ramo, sumada a la escasez de mano de obra adecuada



47 *El Telégrafo*, 5 de mayo de 1868.

48 *El Ñuble*, 26 de mayo de 1858.

y de créditos, condicionó la inversión y el progreso de la provincia. Además, los problemas en el ámbito tecnológico llevaron a descuidar los mercados interno y externo por parte de las autoridades gubernamentales y de las élites dirigentes, pues sólo se preocuparon por mantener las estructuras económicas primarias y terciarias.

A lo anterior se sumaron los problemas políticos que tuvo que enfrentar el presidente Manuel Montt, y, a finales de 1857, la crisis del trigo, así como la monetaria y crediticia, que incluyó luego las transacciones comerciales que paralizaron el puerto de Valparaíso. Estas crisis económicas afectaron las actividades agrícolas, mineras e industriales, y ocasionaron la reducción de sus trabajos, así como el abandono o el aplazamiento de las grandes instalaciones y mejoras que habían emprendido. En este contexto, Cariola Sutter y Sunkel enfatizan que la crisis coincide con la decadencia de las exportaciones agrícolas a California y Australia, “con el fin del auge comercial y naviero que el descubrimiento de oro en esas regiones le había dado a Valparaíso”.<sup>49</sup>

Como lo ha estimado Leonardo Mazzei, el precio del trigo continuó descendiendo:

[A finales de 1862] se cotizaba a sólo 3,50 pesos la fanega y alcanzó su valor más bajo a [finales] de 1863 y comienzos del año siguiente en que se pagaba la fanega a 2,25 pesos. El problema no era sólo la escasez de demanda externa de trigos y harinas, sino dificultades de carácter atmosférico [...] hubo sequías, heladas y epidemias de polvillo.

Entre 1863 y 1865 hubo alguna esperanza efímera de recuperar la venta de trigo en Ñuble. California fue afectada por la sequía, situación que repercutió en Australia, su principal comprador, pero esta situación fue pasajera. En 1863, los departamentos de Chillán y San Carlos aumentaron la producción de trigo blanco, alcanzando el diez por ciento de la producción nacional, y hacia 1866 cosecharon 342 390 quintales métricos de trigo blanco y 8 472 de trigo amarillo, los cuales fueron exportados desde los puertos de Talcahuano y Tomé, con el propósito de satisfacer la demanda australiana. La provincia de Ñuble se vio favorecida con el desarrollo de la agricultura, lo cual se reflejó en el alza del precio del trigo:



49 Cariola Sutter y Sunkel, *Un siglo*, 33-34.

[...] 3,75 pesos por fanegas en mayo de 1867; 4,50 pesos en el mismo mes del año siguiente y llegó a un valor excepcional de 6 pesos en noviembre de 1869, aunque este último precio no fue debido a una expansión de la demanda, sino a la escasez de producto de otra mala cosecha. En la década de 1870 el precio del trigo se estabilizó en torno a los 3,50 pesos.<sup>50</sup>

Sin embargo, la decadencia de los mercados de California y Australia, a mediados del siglo XIX, no significó necesariamente un estancamiento en el ámbito primario, pues el trigo chileno obtuvo entonces una nueva opción en el mercado europeo y la zona minera del norte del país.<sup>51</sup> En este mismo sentido, Boris Márquez señala:

[...] al finalizar este período económico y a pesar de las crisis que se presentaron y la incorporación de los fértiles territorios al sur del río Biobío que competían con los campos ñublenses, se pueden observar, en síntesis, un impulso del sector mercantil, el origen de la banca y la asociatividad empresarial. Lo anterior impactó positivamente la fisonomía de la ciudad y la demografía [...] relacionado con los movimientos humanos y migratorios a Chillán.<sup>52</sup>

Por ello, entre 1870 y 1875, Chile exportó cereales a los ingleses, pero esto decayó por los adelantos tecnológicos y la entrada al mercado de Argentina, Australia, Estados Unidos y Rusia. La producción agrícola de la zona central tuvo que direccionar su mercado hacia la zona minera del norte y la capital del país, debido al crecimiento de la población y el enriquecimiento de la ciudad por el aumento de las exportaciones de salitre y cobre, que desde 1880 habían beneficiado al país.<sup>53</sup>



50 Mazzei de Grazia, *Historia*, 45-46.

51 Arnoldo Pacheco Silva, *Economía y sociedad de Concepción, siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885* (Concepción: Universidad de Concepción, 2003), 30-45.

52 Boris Márquez, "Actividades", 108.

53 Bauer, "Expansión", 100.

CUADRO 1. PRODUCCIÓN AGRÍCOLA ANUAL

Productos	Litros/ kilogramos	Chillán	San Carlos	Hectáreas
Trigo amarillo	Kg	228 920	141 232	25 434
Cebada	Kg	191 866	148 604	40 820
Maíz	Kg	146 858	390 134	248 217
Frijoles	Kg	272 861	155 394	81 995
Lentejas	Kg	35 793	4 753	2 512
Garbanzo	Kg	3 298	3 880	471
Arveja	Kg	125 919	695 684	252 142
Papa	Kg	1 820 593	366 369	22 765
Nuez	Kg	21 922		
Cáñamo en rama	Kg		92	
Lino	Kg		92	
Lana	Kg	124 016	62 698	
Charqui	Kg	5 000	1 288	
Vino mosto	Litros	106 713	553 583	
Aguardiente	Litros	57 226	52 008	
Ganado vacuno	Kg	2 700	1 713	
Ganado caballar	Kg	1 553	842	
Ganado ovejuno y cabrío	Kg	34 472	18 532	
Ganado de cerda	Kg	1 056	919	
Colmenas	Kg	855	51	
Moreras	Kg	805	105	
Molinos (63 paradas de piedras)	Kg	48	8	

Fuente: *Censo*, 1875, 200.

El cuadro 1 evidencia que la actividad agrícola era la principal en la provincia. Los productos fueron destinados tanto al consumo interno como a la exportación.

En primera línea figuró el trigo, “y en no pequeña escala la madera cuya producción anual no se estima en menos de 400.000 pesos”.<sup>54</sup>

En 1872, se empezó a incorporar la tecnología, lo cual permitió aumentar la producción harinera. En la provincia de Ñuble se introdujeron los primeros molinos movidos por turbinas de agua, lo que aumentó la producción a 100 quintales diarios. En 1874, una importante sociedad agrícola ofrecía motores a vapor, máquinas trilladoras, prensas aventadoras, prensas, molinos y arados de la mejor calidad.<sup>55</sup>

Un nuevo factor que buscó favorecer la integración de la provincia fue la llegada del ferrocarril, pues permitió el traslado de productos agrícolas y el desarrollo de actividades comerciales. Su construcción se inició después de 1857, “alcanzando en 1866 la ciudad de Curicó, ubicada a una distancia de 160 kilómetros de Santiago”.<sup>56</sup> Los medios informativos locales señalaban que el 15 de abril de 1874, a las dos en punto, un estrepitoso ruido inundaba la tranquila tarde provinciana, el tren con dieciocho vagones hizo a la población volcarse para ver llegar algo único para muchos. Se estimuló inmediatamente el adelanto que significaba para el comercio local, pero no faltaron quienes pensaron que el tren era obra del mal, dejando de manifiesto que el límite entre el tradicionalismo y el modernismo lo marcaba el grado de cultura de sus pobladores.

Las autoridades posibilitaron la materialización del ansiado proyecto de instalación de un servicio de tren que comunicara la ciudad de Chillán con las termas, integrando consigo a todos los poblados del interior precordillerano de la provincia. El ingeniero Francisco Fischer llevó a cabo los estudios preliminares de un ferrocarril que uniera Chillán y las termas minerales del mismo nombre, y que cruzara en su recorrido los pueblos de Coihueco y Pinto.<sup>57</sup>

En 1876 se completó la red ferroviaria entre Chillán y el puerto de Talcahuano. Este puerto, en definitiva, superaría al de Tomé como exportador cerealero. El trazado de la línea férrea determinó solucionar un problema en torno a la infraes-



54 *Censo*, 1875, 200.

55 *La Discusión*, 10 de noviembre de 1874.

56 Collier, *La construcción*, 37.

57 El mencionado estudio fue autorizado por Decreto Ley del 30 de julio de 1888.

estructura de la economía agraria de Concepción.<sup>58</sup> Según Marco Reyes Coca, el ferrocarril facilitó el traslado de los productos agropecuarios y fomentó el comercio en la provincia, pero especialmente en Chillán, el cual se distinguió por la venta y producción de vinos, granos, linos, maderas y ganados. La mano de obra seguía siendo el sistema de inquilinaje.<sup>59</sup>

CUADRO 2. PRODUCTOS CULTIVADOS EN LA PROVINCIA DE ÑUBLE (EN KILOGRAMOS)

PRODUCTOS	1860	1866	1869	1886
Trigo blanco	234 441	341390	314 063	412 056
Trigo amarillo	6 538	8 472	8 113	1 483
Cebada	5 426	4 276	3 694	1 524
Maíz	3 325	4 426	8 850	24 113
Frijol	4 379	6 029	2 618	21 700
Lenteja	120	223	194	553
Arveja	5 738	7 020	10 267	20 360
Papa	8 426	13 246	19 368	49 675

FUENTE: Leaman, *Historia urbana*, 21.

En el cuadro 2 se evidencia que en la década de 1880 la provincia de Ñuble era el segundo productor de trigo, con 412 056 quintales métricos después de Colchagua. La producción no sólo contemplaba trigo blanco y amarillo, sino también maíz, frijol, arveja, papa, lenteja, centeno, vino, aguardiente y chicha. En el caso de la ganadería, permitió el desarrollo de distintos artículos como: cuero,



58 Según Hernández, un año después de inaugurado el ferrocarril, Talcahuano exportó tres veces más el trigo exportado por Tomé: “a través del ferrocarril, la vieja frontera se integraba hacia Concepción-Talcahuano, en 1885, en las cifras del mismo autor Talcahuano exportó 711.000 quintales métricos y diez años más tarde, llegó a exportar 1.250.000 quintales métricos, que equivalían a cerca del 90% de las exportaciones de trigo y harina del país”. Hilario Hernández Gurruchaga, “El Gran Concepción: desarrollo histórico y estructura urbana”, en *Informaciones Geográficas*, núm. 30 (1983): 58, citado en Mazzei de Grazia, *Historia*, 51.

59 Marco Aurelio Reyes Coca, “La descapitalización de la agricultura de Ñuble: 1874-1980”, *Tiempo y Espacio*, núm. 9-10 (2013): 40-44.

charqui, grasa, queso, telas, los cuales se destinaban al comercio nacional.<sup>60</sup> Por ejemplo, en 1870, la producción de charqui era de 25 116 kg, la de grasa de 13 202 kg y la de lana de 284 740 kg.

Además, se favoreció la llegada de extranjeros, quienes fundaron almacenes, ferreterías y panaderías, entre otros; sin embargo, sólo a finales del siglo XIX la actividad industrial evidencia avances en maestranzas agrícolas, tonelerías, curtiembres, zapaterías y cervecerías.

### ENTRE UN COMERCIO TRADICIONAL Y MODERNO

La llegada de extranjeros a Chile fue un proceso que no tuvo la relevancia observada en otros países de Hispanoamérica. El número de inmigrantes radicados en territorio nacional desde 1850 hasta 1894 apenas pasó de 30 000 personas, cantidad insignificante si se compara con Argentina, Brasil y Uruguay.<sup>61</sup>

La escasa inmigración no sólo se debió a la lejanía del país y el desconocimiento de sus condiciones geomorfológicas y climáticas, sino a que no constituía un centro de atracción. Con el arribo de extranjeros se buscaba el progreso económico, según el espíritu de *orden y trabajo*. El factor principal de la inmigración fue de carácter socioeconómico, el cual se evidenció en la zona norte y sur del país hacia 1860.<sup>62</sup>

Según Armando de Ramón, la llegada de inmigrantes fue en grupos pequeños y constituyó un elemento de cambio para las costumbres de la sociedad tradicional chilena, pues comenzaron a desarrollarse actividades mercantiles y culturales en las principales ciudades del país como Antofagasta, Iquique, Copiapó, La Serena, Santiago, Valparaíso y Concepción.<sup>63</sup>



60 *El Ñuble*, 8 y 16 de enero de 1857.

61 Los inmigrantes en Argentina fueron de 1 437 000; en Brasil de 776 215, y en Uruguay de 439 587. Gonzalo Vial Correa, *Historia de Chile (1891-1973). Triunfo y decadencia de la oligarquía (1891-1920)*, vol. II (Santiago: Santillana del Pacífico, 1983).

62 Verónica Cano y Magdalena Soffía, “Los estudios sobre migración internacional en Chile: apuntes y comentarios para una agenda de investigación actualizada”, *Papeles de Población*, vol. xv, núm. 61 (2009): 132.

63 Ramón, *Santiago*, 137; Mazzei de Grazia, *Historia*, 152. Véase Jean-Pierre Blancpain, *Los alemanes en Chile (1816-1945)* (Santiago: Ediciones Pedagógicas Chilenas/Editorial Universitaria, 1985).

Además, la inmigración debe ser entendida en el contexto de un proyecto de organización nacional, es decir, se trató de un proceso selectivo de personas para ubicarlas en espacios geográficos determinados, como fueron las zonas agrícolas de Valdivia y Llanquihue,<sup>64</sup> cuyo propósito principal era poblar, civilizar las costumbres y favorecer la moralización de la población para alcanzar el desarrollo y el progreso económico.

En el caso de Concepción, se vio favorecida por la minería del carbón de Coronel, lo que permitió el desarrollo de un comercio urbano.<sup>65</sup> En tanto, en la provincia de Ñuble la llegada de extranjeros se dio gracias a la Ley de Colonización promulgada en 1845, cuyo fin fue la exploración y colonización de territorios desconocidos aún en el sur de Chile.<sup>66</sup>

La inmigración de la zona sur del país tenía como objetivo favorecer el progreso regional. Pero en el caso de Chillán, la llegada de inmigrantes no fue necesariamente un principio colonizador, pues la ciudad se convirtió en un lugar de paso circunstancial de las personas que habían llegado a los principales puertos de Valparaíso y Talcahuano, cuyo destino era la zona de Valdivia y Llanquihue. A pesar de esto, los inmigrantes que llegaron a Chillán invirtieron en la industria y el comercio, e influyeron profundamente en la mentalidad de la sociedad, lo cual favoreció el progreso económico y cultural. Por ejemplo, se buscó promover actividades educativas, de beneficencia y caridad, como el Club Alemán (1856) y el cuerpo de Bomberos (1880).

En la figura 2, se observa una presencia de extranjeros en la ciudad de Chillán a finales del siglo XIX, cuya presencia heterogénea fue principalmente alemana, francesa, inglesa, española, suiza y turca. En el caso de los tres primeros, su número disminuye entre los censos de 1895-1920.

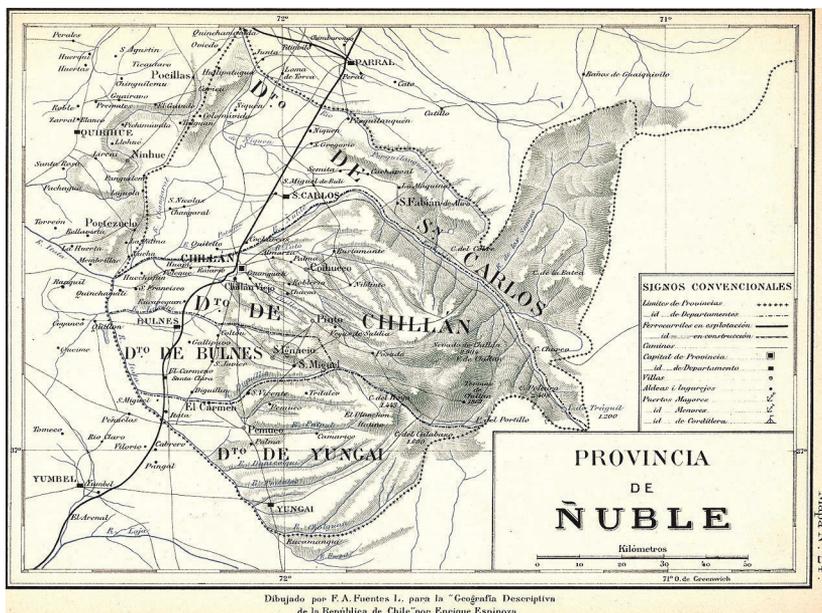


64 Baldomero Estrada, "Aspectos generales de la migración española en Chile", *Inmigración Española en Chile*, núm. 8 (1992): 15-16.

65 Vial Correa, *Historia*, 16.

66 Leonardo Mazzei de Grazia, "Inmigración y clase media en Chile", *Proposiciones. Problemas Históricas de la Modernidad en Chile Contemporáneo*, vol. XXIV (1994): 152-158.

FIGURA 2. PROVINCIA DE ÑUBLE



FUENTE: Enrique Espinoza, *Geografía descriptiva de la República de Chile* (Santiago: Imprenta y Encuadernación Barcelona, 1897), 331.

Chillán se convirtió en centro de abasto permanente para un extenso territorio y esto aseguró su prosperidad comercial. La influencia de la inmigración extranjera, pese a constituirse por un número menor de familias, fue un elemento esencial en el desarrollo de las actividades económicas.<sup>67</sup> En 1844, el comercio de Chillán contaba con seis pulperías, nueve tiendas y una zapatería. El precursor del comercio chillanejo fue el alemán Salomón Goldenberg, quien llegó a la ciudad en 1854 con el propósito de extender el giro de sus operaciones comerciales, para lo cual fundó el almacén Goldenberg en dicho año. Estuvo coligado con David Moore a través de la Sociedad Goldenberg y Moore. Posteriormente, dos hermanos, Abraham y Manuel Golbenberg, a la muerte de Salomón, continuaron con la Sociedad.

• • • • •

67 Boris Márquez, "Actividades", 111-112.

Al año siguiente, llegó a Chillán un catalán oriundo de Mauresa llamado Ignacio Brunet, quien logró alcanzar gran prestigio en la ciudad por su espíritu emprendedor y por la integridad en sus negocios en Tomé, Valparaíso y otras ciudades del país. Brunet se instaló con el negocio Codina y Brunet, ubicado frente a la plaza de armas de Chillán, y más tarde se trasladó a la plaza de la feria o de La Merced. Llegó a ocupar un asiento en el Municipio chillanejo; fue el primer agente, en esta ciudad, de *El Mercurio de Valparaíso*, así como el primer depositario de los billetes bancarios que circularon para facilitar los negocios; además, ayudó a establecer definitivamente la feria libre en la plaza del mercado.

En la provincia de Ñuble se promovieron acciones en conjunto entre agricultores, comerciantes e instituciones bancarias de otras partes del país, lo cual permitió el surgimiento de importantes bancos. Tanto el desarrollo agrícola de la provincia como del comercio de Chillán hacían sentir la necesidad de establecer un banco comercial, o bien, una sucursal de algún banco en Santiago, Valparaíso o Concepción. En 1856, fue instaurada la primera entidad bancaria local El Banco Ñuble, la cual ayudó a financiar importantes obras de carácter material y económico en la provincia. Entre 1863 y 1867, Alejandro de la Noi “estableció una casa de préstamo de moneda sobre prendas y Rufina Ojeda prestaba dinero a interés a los comerciantes”.<sup>68</sup>

Hacia 1868, Juan Ignacio Montenegro intentó crear una sociedad anónima para establecer un banco en Chillán, e hizo un llamado a todas las personas que desearan ingresar como accionistas a la futura sociedad.<sup>69</sup> La propuesta no prosperó, pero Montenegro no desmayó en buscar la manera de reunir los capitales para crear un banco. El 7 de diciembre de 1868, formó una sociedad por encomienda del general peruano Mario Ignacio Prado,<sup>70</sup> con el objeto de instalar el ansiado banco. Esta sociedad se creó con un capital de \$10 000, aportados por Prado. Las gestiones de los negocios quedaron a cargo de Montenegro y se acordó que el banco funcionaría bajo el nombre de Montenegro y Compañía. La sociedad duraría 5 años y, si se llegaba a perder la tercera parte del capital, se disolvería. El banco



68 Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 50.

69 *El Voto Libre*, mayo de 1868.

70 Presidente de Perú entre 1865-1868 y 1876-1879. Radicaba entonces en Santiago.

abrió sus puertas el 7 de enero de 1869, pero el Gobierno lo declaró legalmente instalado hasta el 10 de agosto.

Esta institución llevó a cabo todas las tareas que los bancos desarrollan en la actualidad: proporcionaba letras de cambio sobre Valparaíso para los comerciantes de la ciudad y los de ese puerto; recibía y mantenía depósitos en dinero, metales preciosos y productos agrícolas, para lo cual mantuvo bóvedas en Chillán y Tomé; compraba y vendía hipotecarios, acciones industriales y comerciales; prestaba dinero con interés, y emitía billetes, los cuales podían ser cambiados por metálicos en casas comerciales chillanejas, como las de Jorge Andwanter, Exequiel Santapau, Guillermo Gutiérrez, entre otros. Estas actividades ayudaron a estimular la agricultura y el comercio de la zona, durante los cinco años de vida del banco (1869-1874). El 5 de enero de 1875 fue oficialmente disuelta la sociedad.

El crecimiento comercial y la llegada de mercancías a la ciudad se dieron gracias a la apertura del tráfico ferroviario entre Chillán-Talcahuano y el contacto comercial estrecho con Valparaíso.<sup>71</sup> En 1870, había 17 tiendas, 135 baratillos y 2 despachos de abarrotos, mientras que cuatro años más tarde se contaba con 120 establecimientos divididos en 32 tiendas, 78 baratillos y 10 despachos de abarrotos.

A comienzos de 1890, fue posible la participación de los inmigrantes españoles en Chillán, quienes establecieron las siguientes casas comerciales: La María Dolores, La Constancia, La Carmela, La Villa Madrid, Botería El Negro Bueno, Peluquería El Siglo, entre otras. En 1897, se fundó la Sociedad de Beneficencia, lo que marcó el inicio de una intensa actividad social y económica. Se destacan las casas comerciales españolas: La Sierra (1904), junto con la mercería San Pedro de Ángel Cordero; librería Alsina y la Ferretería, propiedades de José Madrid; la fábrica de sombreros de Laureano del Río (1910), y fábrica de embutidos de Florencio Solduendo (1910). Cabe señalar que el comercio español se vinculó con el resto del país y con España, al exportar manufacturas nacionales. La acción comercial y cultural de la colectividad se proyectó en la ciudad y contribuyó al progreso y desarrollo de la provincia.

A finales del siglo XIX, la ciudad contaba con una gran cantidad de establecimientos comerciales, los cuales brindaban a la población el acceso a diversos



71 *El Voto Libre*, mayo de 1868, 32.

tipos de mercaderías y de servicios, lo que refleja el desarrollo comercial que tuvo Chillán durante la segunda mitad del siglo.<sup>72</sup>

### UNA INDUSTRIA TRADICIONAL Y MODERNA

En Chillán, las actividades económicas fueron lideradas por inmigrantes alemanes, siendo la suya una de las colonias más importantes junto con la estadounidense, la española y la francesa. Los ciudadanos alemanes fundaron fábricas de bebidas alcohólicas, de muebles y de herramientas. En el siguiente cuadro, se observan las principales actividades desarrolladas por los extranjeros en Chillán.

En el cuadro 3 pueden observarse las actividades de los extranjeros en la provincia de Ñuble, pero en especial en Chillán, la cual se transformó en una ciudad cosmopolita gracias a los inmigrantes, lo que ocasionó un cambio de mentalidad sociocultural e impulsó el desarrollo mediante la instalación de múltiples centros fabriles y comerciales, así como el aumento de la demanda de mano de obra especializada. Si en el siglo XVIII el desarrollo textil<sup>73</sup> fue una de las principales actividades de Ñuble, las maestranzas agrícolas, tonelerías, curtiembres, fábricas de zapatos, cervecías, madererías, herrerías mecánicas y fábricas de carruajes representaron el mayor progreso de la industria chillaneja a finales del siglo XIX. Además, es importante considerar el desarrollo industrial en la provincia de



72 Sobresalieron las colonias italiana, palestina, francesa y española, cada una con importantes sociedades comerciales e industriales de gran calidad y excelentes productos. Rápidamente, las casas comerciales de capital extranjero desplazaron a los mercaderes nacionales. Boris Márquez, “Actividades”, 112.

73 Durante la segunda mitad del siglo XIX, la elaboración de telares, frazadas y ponchos eran vendidos entre los comerciantes. Hacia 1842, la producción de la artesanía textil era de 4 565 metros de jerga, 3 320 metros de huincha-cinta y 37 350 metros de bayeta; de 15 500 ponchos, 1 500 frazadas, 310 alfombras de iglesia, 4 100 pellones y 6 900 ceñidores. En 1895, de la industria textil y de confecciones figuran tres establecimientos de sastrería que consumen \$10 000 en materias primas, clasificadas en: nacionales (\$5 400) y extranjeras (\$4 600), y que emplean a 46 operarios (cuyos jornales varían entre \$2.50 y 0.50) y poseen 14 máquinas de trabajo y cinco luces de gas y dos de petróleo para su alumbrado. La sastrería Mujer Montada que existe en Chillán era de Ismael Vildósola. *Boletín de la Estadística Industrial de la República de Chile*, núm. 1 (1895): 179.

Ñuble que no obtuvo la relevancia del de Concepción,<sup>74</sup> pero representa valores no despreciables.

CUADRO 3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LOS EXTRANJEROS EN CHILLÁN

NOMBRE	NACIONALIDAD	ACTIVIDAD
Federico Huller	Desconocida	Construcción de carruajes
Germán Noack	Desconocida	Construcción de carruajes
León Vidault	Desconocida	Tornería
Juan Luflade	Desconocida	Tornería
Guillermo Hollman	Estadounidense	Herrería y molino
Guillermo Davidson	Estadounidense	Maderería
Antonio Mathier Brunet	Desconocida	Zapatería
David Moore	Alemán	Abarrotes
Juan Diekel	Desconocida	Abarrotes
Luis Schmith	Alemán	Sastrería
Enrique Graf	Alemán	Sastrería
Federico Kehl Heischamer	Alemán	Ferretería
Eduardo Fischer Bottngorry	Francés	Curtiembres
Reise Andrews	Desconocida	Herrería
Jorge Andwanter	Alemán	Fábrica de velos y sábanas
Germán Brandtner	Alemán	Botica
Fernando Schott	Alemán	Cervecería
Salomón Goldemberg	Alemán	Almacén (comercio)
Otto Schaefer Hoffman	Alemán	Docencia

FUENTE: *El Ñuble*, 16 de enero de 1857; Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 33.

La actividad industrial giró en torno a la expansión de la agricultura y sus necesidades. Según Boris Márquez, la industria molinera estuvo emplazada alrededor de la ciudad y destacó “por su alto número de establecimiento y cobertura”.



74 Mazzei de Grazia, *Historia*, 103-120.

Sus instalaciones fueron complementadas con bodegas en los puertos de Tomé y Talcahuano, un local de venta en Chillán, y otras, como el molino de cilindros, de Fernando Stevens, “que alcanzó mayor progreso con una fábrica de quaker”.<sup>75</sup> Además, se destaca la creación de los molinos Guillermo Hollman, en 1847, y Santa Rosa, en 1856, cuyo propietario era José Marcelino Dañin.<sup>76</sup>

Algunas de las actividades industriales en la ciudad de Chillán fueron desarrolladas por el estadounidense Guillermo Davison, quien se desempeñó en la construcción de edificios, casas, reparación de acequias, puentes y calles. Además, contribuyó con la primera maestranza agrícola, así como en la “fundición de Ñuble de la Sociedad Wintern y Cía”,<sup>77</sup> la cual hizo posible la confección de toda clase de herramientas agrícolas. La fundición fue dotada de hornos, y contaba con una herrería, un taller de carpintería y de mecánica, así como con una fábrica de carruajes.

A mediados de 1857, empezaron a funcionar las fábricas de León Vidault y de Juan Luflade, ambos precursores de las grandes tonelerías de Chillán. Al año siguiente, Luis Luflade instaló una segunda tornería, anexa a su fábrica de destilación de aguardiente; sin embargo, ésta pasó a manos de la sociedad industrial de Bouey y Janin, quienes lograron situarla entre las más destacadas del sur de Chile.<sup>78</sup>

El prestigio adquirido por las tonelerías en Chillán se tradujo en la instauración de cuatro establecimientos hacia 1884, los cuales aumentaron a siete en 1891. Estos empleaban a 102 trabajadores con un salario que variaba entre 4.00 y 0.50 pesos. Poseían ocho máquinas; un motor a vapor con una fuerza de 14 caballos; gastaban en combustible 10.00 pesos al día, y contaban con “dos luces de petróleo para su alumbrado”.

En 1874 se fundó la firma comercial e importadora Kehl y Cía, cuya venta estuvo centrada en artículos de ferretería, así como maquinaria para la industria y la agricultura. La industria mecánica pertenecía a los señores Andrews y Robertson. Las herrerías poseían diez máquinas movidas a vapor, y eran propiedad de Reise Andrews y Robertson. Guillermo Davison incorporó adelantos técnicos



75 Boris Márquez, “Actividades”, 116.

76 *El Ñuble*, 4 de junio de 1857, en Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 23.

77 Boris Márquez, “Actividades”, 116.

78 Leaman de la Hoz, *Historia urbana*, 37.

en 1889 e instaló una sección para la construcción de clavos; empleaba a cuatro trabajadores, poseía tres máquinas de trabajo y un horno.

Había siete fábricas de construcción cuya área de trabajo eran tejas y ladrillos, todas de la misma clase; consumían 11 300 pesos en materias primas, en su totalidad nacionales, y daban ocupación a 98 trabajadores, clasificados en: 72 hombres y 26 niños. Los establecimientos mejor montados y que producían el material en mayor cantidad pertenecían a Amador Rubio y C. y a Belisario Baeza.<sup>79</sup>

Chillán poseía una industria de papeles e impresiones, por ejemplo, había una fábrica de cajas de cartón, propiedad de Ortega y Cía. Las cajas de cartón las compraba Ortega y Cía., de la ciudad de Peumo. También se identificaron cuatro imprentas en la ciudad; destacan las de Salvador Smith y Ángel Custodio Oyarzun, editores de los periódicos *El Chillán* y *La Discusión*.<sup>80</sup>

Hacia 1875, en la ciudad de Chillán existían tres grandes curtiembres que elaboraban 10 000 cueros al año. “En este grupo figuran tres curtiembres que constituyen la principal industria de Chillán, los mejores establecimientos son de Carlos Collín y Alfonso Constant. Además, se han clasificado tres talabarterías, una de las mejores es de Rosendo Matus. Existe en la ciudad una fábrica de calzados de Ortega y C y hay tres zapaterías”.<sup>81</sup>

CUADRO 4. ELEMENTOS INDUSTRIALES QUE POSEEN LAS MANUFACTURAS DE PIELS

ESTABLECIMIENTOS	NÚM. DE				GASTO	ALUMBRADO			
	MAQUINARIA DE TRABAJO	MOTORES	MOTORES	FUERZA		DIARIO	G	PETRÓLEO	TOTAL
		DE VAPOR	DE AGUA	TOTAL DE CABALLOS		DE COMBUSTIBLE	A		
10	63	4	2	62	\$5.00	34	21	55	

FUENTE: *Boletín de la Estadística* 180-182.



79 *Boletín de la Estadística*, 178.

80 *Boletín de la Estadística*, 180.

81 *Boletín de la Estadística*, 180-182.

En el cuadro 4, se evidencia que había alrededor de 10 establecimientos para la manufactura de pieles, entre curtidurías, talabarterías, fábricas de calzado y zapaterías. Éste era el ramo industrial que daba ocupación a un mayor número de operarios y el primero en importancia por el valor de materias primas consumidas, las cuales corresponden a 563 870. Esta industria empleaba a 367 trabajadores: 273 hombres, 58 mujeres y 36 niños.

Una de estas curtiembres fue administrada por el francés Eduardo Fischer Bottingorry, a finales del siglo XIX. En 1907, tuvo una sociedad con Arnoldo Mayté con el nombre El Águila; producían suelas, cueros, charques de oveja y cabras; asimismo, tenían varias máquinas a vapor y ocupaban aproximadamente 50 operarios. En Chillán viejo se ubicó una fábrica, la cual fue identificada con una autenticidad hogareña, y, en las conversaciones, siempre se hablaba de este bastión chillanejo.<sup>82</sup>

En el rubro de gaseosas y bebidas alcohólicas, se destacó la actividad cervecera de la ciudad, la cual permitió competir con la industria de Valdivia durante la segunda mitad del siglo XIX. La producción de cerveza en Chillán fue implementada por Ernesto Gunther, quien instaló la primera cervecería en 1857; seis años más tarde fue establecida la segunda por Eduardo Loule, lo que permitió abastecer a la provincia de Ñuble. En 1868, a raíz de la prosperidad y demanda de la industria, Juan Schleyer, asociado con José María Quintana y Jorge Hilpert, fundó su cervecería, para formar la Sociedad Quintana e Hilper, cuyo propósito fue abastecer a la provincia de Ñuble y exportar a otras zonas del país; en 1875, produjeron un total de 490 000 litros de cerveza.<sup>83</sup>

A comienzos de 1890, Fernando Schott M. fundó la Cervecería Chillán, la cual empleaba a 22 trabajadores, y poseía 11 máquinas de trabajo, así como dos motores, uno a vapor y otro hidráulico, que sumaban una fuerza total de 58 caballos; asimismo, tenía dos canchas para malta con una superficie de 180 metros cuadrados, dos revolvedoras, 25 cubas de fermentación con una capacidad de



82 Fernández Parra, *Chillán*, 140.

83 *Censo*, 1875, 200.

25 000 litros, dos fondos de cocimientos, dos hornos y 10 luces de petróleo para su alumbrado.<sup>84</sup>

En el ámbito alimenticio, encontramos molinos, panaderías, así como productores de fideos y galletas, carnes ahumadas y conservas. Los molinos principales de Chillán pertenecían a Wenceslao Ojeda y Guillermo Davison, empleaban a 10 operarios, poseían una máquina y tres hornos. En 1895 había siete panaderías, pertenecientes a Manuel Rodríguez, Augusto Wolle, Guillermo Brangier, Monti y Cía., Becerra y Cía., Isidoro Toro y Pedro Troncoso. La producción de pan era de 7 900 quintales métricos de harina al año.

José Barbieri fundó fábricas de fideos y de galletas, las cuales daban ocupación a cinco operarios y poseían un motor a vapor de cuatro caballos de fuerza, un horno, un salero y una cortadera. La producción de carnes ahumadas estuvo a cargo de Carlos Cafsigoli y C. En 1889, Pedro Dávila fundó una fábrica de conservas de frutas y legumbres; tenía 25 operarios y 4 hornos.<sup>85</sup> Estas fábricas tuvieron como propósito satisfacer las necesidades de la población de la provincia y las de la zona norte del país.

En la industria de la carrocería, se destacan sólo dos establecimientos pertenecientes a Luis Singer y José Bianco, quienes empleaban a 31 operarios y poseían ocho máquinas de trabajo de dos motores; su producción alcanzaba un valor de 92 000 pesos anuales.<sup>86</sup> En 1890, había nueve establecimientos que trabajaban la madera, así como tonelerías; éste era uno de los grupos industriales que daba ocupación a un mayor número de operarios: de los 231, 32 eran niños y 8 extranjeros, lo cual evidencia la incorporación de menores de edad a las actividades económicas secundarias.<sup>87</sup>

Respecto a la elaboración de madera para la construcción de casas, figuran cuatro establecimientos que fueron de Roberto Lacourt y Aquiles Blu; su consumo anual era de 195 680 pesos en materias primas; ocupaban 129 trabajadores, cuyo salario variaba entre 2.75 y 0.40 pesos; contaban con 44 máquinas de trabajo, tres



84 Además, fueron fundadas otras industrias cerveceras pertenecientes a Pedro Jensen, Elbe Paulsen, Francisco Soto y Enrique Hein. *Boletín de la Estadística*, 177.

85 *Boletín de la Estadística*, 176-177.

86 *Censo*, 1875, 200.

87 *Boletín de la Estadística*, 178.

motores a vapor y uno hidráulico, con una fuerza total de 74 caballos; gastaban en combustible 10 pesos al día, y empleaban para su alumbrado una luz de petróleo.

CUADRO 5. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES INDUSTRIAS EN LA CIUDAD DE CHILLÁN

INDUSTRIAS	NUM. DE ESTABLECIMIENTOS	VALOR DE LAS MATERIAS PRIMAS (PESOS)	NUM. DE OPERACIÓN	MAQUINAS DE TRABAJO	NUM. DE MOTORES	FUERZA TOTAL DE CABALLOS	GASTOS EN COMBUSTIBLE (PESOS)	NUM. DE LUCES
ALIMENTACIÓN	13	518 210	188	37	8	291	15.50	48
ALUMBRADO								
ALFARERÍA								
BEDIDAS								
Y ESPIRITUOSAS	2	26 000	22	11	2	58	15.00	10
CARROCERÍAS	2	3 992	31	8	2	8	7.00	2
MADERA	9	410 920	231	52	5	88	20.00	3
METALES	4	7 500	55	15	1	8	2.00	
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	7	11 300	98				40.50	
MATERIALES TEXTILES	3	10 000	46	14				7
PAPELES E IMPRESIONES	7	195 350	81	21	1	1		46
PIELES Y PELETERÍAS	10	563 870	367	63	6	62	5.00	55
SUSTANCIAS QUÍMICAS								
INDUSTRIAS DIVERSAS	1	400	3					2
TOTALES	58	1 517 727	1 122	221	25	516	105.00	173

FUENTE: *Boletín de la Estadística*, 191.

Esta incipiente actividad industrial se fortaleció con la herrería de Reise Andrews y Robertson, quienes poseían 10 máquinas movidas a vapor. Guillermo Davison incorporó adelantos técnicos en 1889 e instaló una sección para la construcción de clavos; empleaba a cuatro trabajadores, poseía tres máquinas de trabajo y un horno.<sup>88</sup> En el cuadro 5, se identifican las industrias presentes en la ciudad de Chillán. Destacan las fundiciones de herramientas agrícolas, la industria mecánica, la de alimentación, así como la producción de clavos, carrocerías, madera, cerveza, textiles y calzado, tejas y ladrillos, papeles e impresiones, muebles y licores.<sup>89</sup>

Este crecimiento industrial y comercial se fortaleció gracias a los extranjeros llegados en el último cuarto del siglo XIX y a la creación de la Sociedad de Fomento Fabril. Esto se evidencia en el cuadro 6 el cual da cuenta del número de establecimientos fundados entre 1870 y 1894:

CUADRO 6. DESARROLLO INDUSTRIAL ENTRE 1870-1894

AÑOS	ESTABLECIMIENTOS FUNDADOS
ANTES DE 1870	7
DE 1870 A 1880	8
DE 1880 A 1890	16
DE 1890 A 1894	27
TOTAL	58

FUENTE: *Boletín de la Estadística*, 175.

El cuadro 6 permite confirmar que la migración promovida por el gobierno chileno favoreció la coyuntura económica que se presentó en Chillán en el periodo comprendido entre 1870 y 1894. De siete establecimientos fundados antes de 1870, hubo un aumento de 27 a finales de la década de 1890.

Este crecimiento de la industria local fue favorecido a partir de 1883 con la creación de la Sociedad de Fomento Fabril, cuyo propósito fue favorecerla a través



88 *Boletín de la Estadística*, 178.

89 Espinoza, *Geografía*, 335-336.

de medidas de protección, subvenciones a productos internos, y el subsidio a extranjeros que deseaban invertir, así como la financiación en los ámbitos educativo, de maquinarias e inversión pública, como la creación de escuelas industriales y mejoras del traslado de productos a los principales puertos del país.<sup>90</sup>

Hacia 1895, Ñuble era una de las provincias más importantes en cuanto a la actividad agrícola y comercial, lo que permitía que se efectuaran transacciones a pequeña y gran escala.<sup>91</sup> Como enfatiza Boris Márquez, el desarrollo industrial de Chillán decayó en la tercera década del siglo xx. Esta modernización fue restringida, “debido a la ligazón de la industria local con la actividad agropecuaria, a las opciones de la élite local por intervenir muebles rurales y en el comercio, y por sobre todo, [la carencia y ...] conformación de sociedad anónimas”.<sup>92</sup>

## CONCLUSIÓN

El terremoto de 1835 originó el traslado de la ciudad de Chillán. Esto significó que las autoridades estatales buscaran incorporar estrategias que promovieran su progreso material y económico. La creación de la provincia de Ñuble, en 1848, no solucionó los problemas de conectividad y económicos, ya que las autoridades trataban de proyectar una imagen de progreso en sus discursos, pero en la práctica las inversiones y mejoras eran escasas.

La modernización que se presentó en la provincia fue restringida; las mejoras materiales, mínimas; la tecnología no llegó en toda la provincia, y la conectividad perjudicó el traslado de las mercancías a los puertos de la zona de Concepción. Se mantuvo la ligazón de las actividades agrícolas por sobre la industrial, y se favoreció el comercio mediante el desarrollo de sociedades anónimas que debían beneficiar el desarrollo industrial.

A pesar de ello, hubo avances —como la llegada del ferrocarril— y mejoras viales, lo cual ayudó a proyectar ese tránsito de una sociedad tradicional a una



90 Fernando Ortiz Leteier, *El movimiento obrero en Chile (1891-1919): antecedentes* (Madrid: Ediciones Michay, 1985), 42-43.

91 *Censo*, 1885, 184.

92 Marco Aurelio Reyes Coca, “¿Por qué Chillán dejó de ser ciudad industrial?”, en *Crónicas chillanejas* (Chillán: Cuadernos del Bío-Bío, 2011), 118-119, citado en Boris Márquez, “Actividades”, 116.

que intentaba insertarse a la modernidad. La llegada de extranjeros hacia la zona sur permitió a la provincia de Ñuble favorecer el crecimiento de las actividades secundarias y terciarias en la última parte del siglo XIX.

## HEMEROGRAFÍA

*Boletín de la Estadística Industrial de la República de Chile*, 1895

*La Patria*, 1846

*El Voto Libre*, 1868

*El Ñuble*, 1857, 1858

*El Telégrafo*, 1868

*La Discusión*, 1872, 1874

## BIBLIOGRAFÍA

Almonacid Zapata, Fabián. “Ideas y proyectos en torno a la vivienda obrera en la ciudad de Valdivia, 1900-1941”. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 4 (2000): 81-114.

Bauer, Arnold J. “Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX”. *Historia*, núm. 9 (1970): 137-235.

Blancpain, Jean-Pierre. *Los alemanes en Chile (1816-1945)*. Santiago: Ediciones Pedagógicas Chilenas/Editorial Universitaria, 1985.

Cano, Verónica y Magdalena Soffía. “Los estudios sobre migración internacional en Chile: apuntes y comentarios para una agenda de investigación actualizada”. *Papeles de Población*, vol. xv, núm. 61 (2009): 129-167.

Cariola Sutter, Carmen y Osvaldo Sunkel. *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982.

Carmagnani, Marcello. *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno 1860-1920*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1998.

*Censo de la República de 1907*. Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfmann, 1907.

*Censo de la República*. Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfmann, 1885.

*Censo de la República de la población de Chile*. Valparaíso: Imprenta El Mercurio, 1875.

*Censo general de la República de Chile*. Santiago: Imprenta Nacional, 1865.

*Censo de la República*. Santiago: Imprenta Araucana, 1835.

Collier, Simon. *Chile. La construcción de una república, 1830-1865. Política e ideas*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 2005.

- Erber Silva, Luis Alejandro Elías, Dayana Alejandra Pereira Lara, Jorge Lisardo Tebes Castro y Mauricio Lagos Pando. *Inserción social de los inmigrantes alemanes en Chillán*, tesis de licenciatura en Historia y Geografía. Chillán: Facultad de Educación y Ciencias Sociales-Universidad Adventista de Chile, 2011.
- Espinoza, Enrique. *Geografía descriptiva de la República de Chile*. Santiago: Imprenta y Encuadernación Barcelona, 1897.
- Estrada, Baldomero. "Aspectos generales de la migración española en Chile". *Inmigración Española en Chile*, núm. 8 (1992): 15-16.
- Fernández Parra, Rolando. *Chillán, gesta de cuatro siglos 1580-1980*. Chillán: Impresora Ñuble Limitada, 1980.
- Grez Toso, Sergio. *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento en Chile (1810-1890)*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1998.
- Grez Toso, Sergio. *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1995.
- Leaman de la Hoz, Félix. *Historia urbana de Chillán (1835-1900)*. Chillán: Instituto Profesional de Chillán, 1982.
- León León, Marco Antonio. *Cultivando un ser moral: orden, progreso y control social en la provincia de Ñuble (1848-1900)*. Concepción: Ediciones Universidad del Bío-Bío, 2015.
- Márquez, Boris. "Actividades comerciales e industriales del Antiguo Chillán 1835-1939". En *Chillán, las artes y los días*, edición de Armando Cartes Montory, 105-124. Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. *Historia económica regional de Concepción 1800-1920*. Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. "Orígenes del empresariado moderno en la región de Concepción (1820-1860)". *Proposiciones. Problemas Históricos de la Modernidad en Chile Contemporáneo*, vol. xxiv (1994): 24-32.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. "Inmigración y clase media en Chile". *Proposiciones. Problemas Históricos de la Modernidad en Chile Contemporáneo*, vol. xxiv (1994): 152-158.
- Ortega Martínez, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana/LOM Ediciones, 2005.
- Ortega Martínez, Luis. "El proceso de industrialización en Chile 1850-1930". *Historia*, vol. xxvi (1991-1992): 213-246.

- Ortiz Letelier, Fernando. *El movimiento obrero en Chile (1891-1919): antecedentes*. Madrid: Ediciones Michay, 1985.
- Pacheco Silva, Arnoldo. *Economía y sociedad de Concepción, siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885*. Concepción: Universidad de Concepción, 2003.
- Pacheco Silva, Arnoldo. “Élite económica de Concepción a comienzos del siglo XIX”. *Revista de Historia*, vol. v (1995): 223-247.
- Parada Ulloa, Marcos. “Chillán a una modernidad restrictiva (1835-1848)”. *Revista Inclusiones*, vol. v, número especial (2018): 11-34.
- Pinto Vallejos, Julio. “¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia el fin de siglo (1889-1900)”. *Historia*, vol. xxx (1997): 211-261.
- Plan regulador de Chillán. Memoria explicativa*. Chillan: Ilustre Municipalidad de Chillán, 1989.
- Ramón, Armando de. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Editorial Sudamericana Chilena, 2000.
- Reyes Coca, Marco Aurelio. “La descapitalización de la agricultura de Ñuble: 1874-1980”. *Tiempo y Espacio*, núm. 9-10 (2013): 41-51.
- Reyes Coca, Marco Aurelio. *Chillán: los umbrales de su crecimiento en 400 años*. Chillán: Ilustre Municipalidad de Chillán, 1981.

- Rondizzoni, José. *Memoria que el intendente del Ñuble como presidente de la municipalidad de Chillán presenta a la corporación sobre el estado del servicio municipal*. Valparaíso: Establecimiento Tipográfico del Diario, 1856.
- Salazar, Gabriel. *Historia de la acumulación capitalista en Chile (Apuntes de clase)*. Santiago: LOM Ediciones, 2003.
- Salazar, Gabriel y Julio Pinto (coords.). *Historia contemporánea de Chile*, tomo 2: *Actores, identidad y movimiento*. Santiago: LOM Ediciones, 1999.
- Sennett, Richard. *El declive del hombre público*. Barcelona: Ediciones Península, 1978.
- Vial Correa, Gonzalo. *Historia de Chile (1891-1973). Triunfo y decadencia de la oligarquía (1891-1920)*, vol. II, Santiago: Santillana del Pacífico, 1983.
- Wagner, Peter. *Sociología de la modernidad*. Barcelona: Herder, 1997.

**D. R. © Marcos Parada Ulloa, Ciudad de México, enero-junio, 2020.**