

Cuenca ñublense

Chillán fue fundado en 1580 bajo la protección de San Bartolomé, en el lugar central de una amplia y fértil planicie del sistema hidrográfico Ñuble-Itata. La creación del asentamiento respondía a los criterios de la política urbana impuesta por los españoles en América, que buscaba consolidar el dominio de nuevos territorios mediante la creación de sistemas de centros poblados distanciados entre sí a una jornada de viaje, a objeto de ofrecer apoyo y seguridad al tránsito de personas y bienes, y de estar en condiciones de acudir rápidamente en auxilio de las poblaciones amenazadas por levantamientos indígenas. Así, con esta lógica, Chillán debía servir como nodo articulador de las comunicaciones y consolidar la ruta terrestre entre Santiago y Concepción. Además, también debía facilitar la explotación de su extenso hinterland agrícola para abastecer las guarniciones militares de la frontera con el mundo indígena en el Biobío.

Durante el período colonial, la cuenca ñublense se especializó en la producción de cereales, legumbres, carnes y vides, destinadas al aprovisionamiento del ejército y, especialmente, para el intercambio con el mundo indígena. El sector comercial de Chillán alcanzó gran dinamismo, convirtiéndose en la principal actividad económica y permitió que la influencia de la ciudad traspasara su entorno territorial más inmediato, para establecer vínculos de intercambio con regiones distantes. En sus mercados y ferias confluían bienes, personas y capitales, provenientes de la frontera, de todo el país, desde el otro lado de la cordillera e incluso, desde Lima y Europa.

Las ventajas que Chillán disfrutaba para el desarrollo de el comercio y la agricultura, parecían augurarle un futuro de prosperidad y acelerado crecimiento urbano. Sin embargo, sus primeros siglos de vida no fueron fáciles, ya que víctima de feroces ataques indígenas y, asolada por violentos terremotos, la ciudad tuvo que ser refundada tres veces. Su actual localización data de 1835, luego que un fuerte movimiento sísmico la dejara en el suelo y obligara a las autoridades a disponer su traslado. De las ruinas y escombros del antiguo asentamiento, un grupo de vecinos que se negaba a acatar la medida levantó, el pueblo que hoy se conoce como Chillán Viejo.

Hacia 1865, Chillán era una ciudad intermedia de importancia no menor en el contexto de la República. Con una población de aproximadamente 8.000 habitantes, había logrado dejar en el olvido los efectos del terrible terremoto que había obligado a su traslado en 1835 y progresaba gracias al vigoroso desarrollo del comercio, que

disfrutaba de una posición central en un amplio entorno agrícola, organizado en torno a la producción y exportación de cereales.

El Ciclo Cerealero emergió como la nueva base económica de la región, una vez que el sistema sustentado en el intercambio comenzara a declinar, debido a que las Guerras de la Independencia dejaron al espacio fronterizo a merced de montoneros y bandas de delincuentes.

El cultivo de cereales se intensificó por toda la Cuenca del Itata, logrando integrarse exitosamente a los circuitos de exportación en que participaban el resto de las regiones agrícolas chilenas a través de un incesante flujo de carretas hacia el puerto de Tomé. Los atributos de centralidad que Chillán dentro de este sistema, dieron un nuevo impulso a su sector comercial y, permitieron que en la ciudad se desarrollaran actividades complementarias, como la industria molinera, curtiembres, fábricas de cerveza, zapatos, carruajes y maestranzas agrícolas .

Los flujos económicos articulados en Chillán tenían una dinámica autónoma que permitió la acumulación a nivel local de importantes capitales a nivel local, lo que se refleja en la creación de bancos locales, como el Banco de Montenegro y Cía., en 1869, y el Banco de Ñuble, en 1886.

La planta de la ciudad era un cuadrado en forma de damero clásico, delimitado en sus cuatro costados por avenidas exteriores. Tenía cinco plazas, una central y las otras equidistantes de la primera en dirección NE, SE, NO y SO. El sector comercial se agrupaba preferentemente en torno a la Plaza de Armas y de la Plaza de la Merced (al SO), donde se estaba situada la Recova Municipal y, hacia 1870, se componía de diecisiete tiendas, 135 baratillos y dos despachos de abarrotes.

En calidad de capital de la provincia de Ñuble, creada en 1848, Chillán albergaba las principales dependencias de administración local y provincial, tenía tres conventos, varias iglesias, oficina de correos, escuelas primarias y un liceo de hombres; además contaba con cárcel pública y hospital.

Aunque su emplazamiento sobre una llanura levemente inclinada parecía favorecer el crecimiento de la ciudad, hasta la llegada del ferrocarril en 1870, la expansión urbana de Chillán permaneció circunscrita al espacio delimitado por las cuatro avenidas exteriores, teniendo como únicas barreras naturales los estero Talquipén al Norte y, Las Toscas al Sur, que provocaban serias inundaciones durante demasiado inviernos muy lluviosos. Además, por estar levantada sobre terrenos pantanosos, fácilmente se formaban ciénagas pestilentes e infecciosas.

En 1895 el Censo computó para Chillán una población de 28.738 habitantes, lo que equivale a un promedio de incremento anual de 8,64% con respecto a la medición de 1865 . Esta cifra pareciera dar cuenta del positivo impacto que tuvo la llegada del ferrocarril en la dinámica urbana de la ciudad y la poderosa atracción que ésta habría comenzado a ejercer sobre las áreas rurales circundantes. Sin embargo, no debemos dejarnos impresionar por el simple dato demográfico que nos lleve a sacar conclusiones equívocas, sin antes detenernos a considerar el contexto del país y la región que analizamos.

Como es bien sabido, hacia la última década del siglo XIX el Ciclo de exportaciones cerealeras, por lo menos para la agricultura chilena, había llegado a su fin, como resultado de una significativa baja a nivel mundial en las tarifas de los fletes y del ingreso al mercado de otras regiones más fértiles, como Argentina y Ucrania, que dejaron a los productores nacionales fuera de competencia. Por otra parte, la productividad de los suelos cultivables del sistema hidrográfico Ñuble-Itata acusaba una dramática declinación, como consecuencia de haber estado durante siglos sometidos a una explotación irracional que terminó por agotarlos. Las exhaustas tierras de nuestra región no fueron capaces de aferrarse a los nuevos mercados que emergían como única alternativa para la sobrevivencia del sistema agrícola tradicional chileno. De tal manera que, para satisfacer la demanda por alimentos proveniente de los conglomerados urbanos más importantes del país y, de las provincias mineras del Norte, conquistadas durante la Guerra del Pacífico, se recurrió a la producción de los territorios vírgenes de la antigua frontera araucana, infinitamente más fecundos y, favorecidos por la instalación de una red ferroviaria longitudinal.

Bajo el prisma de estos antecedentes, podemos suponer que los abultados indicadores demográficos que entrega el Censo de 1895 dan cuenta de un escenario en que tenían lugar intensos movimientos migratorios y, en el que Chillán estaba acumulando un significativo contingente de población que luego partiría a colonizar la Araucanía.

La llegada del ferrocarril, que inicialmente parecía venir a reforzar el desarrollo de las estructuras económicas chillanejas, finalmente terminó por anularlas posibilitando la llegada al mercado de otros actores de mayor peso y que operaban a nivel nacional. Los atributos de centralidad de la ciudad se redujeron a un hinterland cada vez más pequeño y empobrecido, las operaciones controladas por el comercio local perdió magnitud e importancia y, la banca regional sucumbió ante el avance de las grandes casas santiaguinas, penquistas y de Valparaíso. En 1870 abrieron sus puertas el Banco del Sur,

constituido por capitales de Concepción y el Banco Nacional de Chile, en 1874, una sucursal del Banco de Valparaíso, en 1893, el Banco de Concepción y, en 1895, el Banco de Concepción.

Sin embargo y, a pesar de lo anterior, no podemos dejar de reconocer que durante el período en cuestión la ciudad continuó creciendo y sus límites comenzaron lentamente a sobrepasar el tradicional espacio definido por las cuatro cañadas, estableciéndose los patrones de expansión que tendrá en adelante. Hacia el Sur del Estero Las Toscas, alrededor del camino a Chillán Viejo, aparecieron algunos asentamientos dispersos, influidos por la proximidad de la fábrica de cerveza Schleyer, una curtiembre, y un convento. La línea férrea, situada al Oriente de la ciudad, aún era una barrera para su expansión, debido a que dentro del casco urbano todavía quedaban varios espacios vacíos por ocupar.

Mientras tanto, el equipamiento de servicios públicos y el comercio de la ciudad, continuaron desarrollándose durante este período. En 1885 comenzó a operar el primer ferrocarril de sangre hasta Chillán Viejo y; en 1888, se inauguró el alumbrado público a gas. El Municipio emprendió el empedrado y nivelación de las calles, el hermooseamiento de calles y avenidas y, organizó un servicio encargado de la recolección de basuras, escombros y desperdicios, mientras que la Intendencia construyó un puente de ladrillo sobre el Estero Las Toscas.

El éxodo de población propiciado por el advenimiento del ferrocarril en Chillán resultaba un hecho incuestionable, a la luz de los antecedentes demográficos. En 1920, el Censo contabilizó 30.881 habitantes, que comparados con los 28.738 registrados en 1895, arrojan una tasa de crecimiento anual de 0,29%. Incluso, si recurrimos a los datos que entrega el Censo de 1907, podremos comprobar que efectivamente hay un descenso poblacional.

La agricultura, base económica y principal fuente de ocupación del espacio ñublense, atravesaba por la peor de sus crisis. La mayor parte de los suelos cultivados estaban dedicados a la producción hortícola destinada al consumo local, que incluso precisaba del abastecimiento de ciertos productos desde otras regiones, dejando el campo abierto para el aumento de la superficie dedicada a la ganadería. Acusaba una dramática escasez de mano de obra, debido a que no estaba en condiciones de competir con los salarios que se ofrecían en las grandes ciudades, en los enclaves mineros y en las obras públicas y además, sus labores y circuitos de comercialización estaban entorpecidos por el pésimo estado en que se encontraban los caminos rurales.

El fenómeno de caída demográfica que acompañó a la crisis del sector agrario, no debe ser únicamente atribuido a la partida de población a la Araucanía. Además, debemos considerar a la atracción ejercida por los centros mineros del Norte del país y las grandes ciudades, como Santiago y Concepción, que instaban al traslado de población desde nuestras regiones en busca de nuevas oportunidades para mejorar sus condiciones de vida.

Hacia 1930, el proceso de descenso poblacional se detuvo, producto de los efectos de la Gran Crisis de 1929, que derivaron en el colapso definitivo de la industria salitrera. Ello empujó a miles de obreros cesantes a retornar a sus terruños de la zona Centro-Sur del país, logrando revertir el fenómeno demográfico que aquejaba a muchas ciudades y pueblos, pero agudizando los conflictos sociales y urbanos que estaban en germen.

Durante el período 1920-1925 se consolidaron las tendencias de expansión urbanas esbozadas 1890-1895: Por el Norte, la ciudad avanza, dando lugar a la formación de la Villa Santa Elvira, junto al camino a Coihueco y, hasta la recientemente creada Escuela Agrícola, que quedó localizada en el extremo del perímetro urbano. Al norponiente, la Estación ferroviaria dio lugar a la consolidación de un activo comercio de productos agrícolas y estimuló la construcción de un área compacta de edificios detrás de la estación y junto al camino hacia Tomé, conocida como Villa Alegre-Zañartu. Hacia el Este, se traspasó el umbral que determinaba la presencia de un canal de riego, formándose la población de Chillancito, rodeada por terrenos de cultivo hortofrutícolas. Al Sur del Estero Las Toscas, la ocupación de los terrenos situados en las proximidades del camino a Chillán Viejo se hizo cada vez menos dispersa. Finalmente, en dirección Suroriente, se formó el sector de Huambalí, junto al camino a Recinto.

La expansión de los límites de la ciudad no estuvo acompañada por mejoras en su dotación de servicios públicos e infraestructura. Más bien, podemos sostener que estos empeoraron, reflejando la crisis que afectaba a las estructuras productivas locales: En 1920, el servicio de alcantarillado y recolección de aguas lluvia, seguía atendiendo únicamente al sector céntrico y, en 1921, el último exponente de la banca regional, el Banco de Ñuble, se declaró en quiebra.

El catastrófico estado a que llegó el sistema productivo de nuestra región, arrastrado por el colapso del modelo “primario-exportador” durante la Gran Crisis de 1929, logró superarse merced la posición rectora del proceso económico que adoptó el sector público. Como solución, el Estado incentivó una política de “desarrollo hacia adentro”, que

buscaba la conformación de un sector industrial capaz de atender los requerimientos del mercado interno y, quebrar la dependencia secular que nuestro país mantenía con las naciones desarrolladas del Viejo Mundo y Norteamérica. Así, la consolidación de un aparato fabril en los grandes conglomerados urbanos generó una demanda por alimentos que permitió la reactivación de las regiones agrícolas. En el caso particular de la Cuenca Ñuble-Itata, ésta se benefició del resurgimiento de la minería del carbón en el Golfo de Arauco, la instalación de una planta de celulosa en La Laja y, la industrialización del área costera Concepción-Talcahuano, a partir de la creación de la Compañía de Aceros del Pacífico.

La política fiscal hacia la agricultura pretendía la recomposición del sector en base a características muy distintas a las que tuvo hasta la Gran Crisis. Conformado por una clase media rural eficiente, dotada de las más avanzadas tecnologías y, en condiciones de producir múltiples alimentos a bajo precio, que permitieran mejorar sustancialmente la capacidad de consumo y calidad de vida de la población urbana a nivel nacional.

Para alcanzar estos objetivos en nuestra región, el Estado, actuando preferentemente a través de la CORFO, emprendió una serie de proyectos e inversiones directas. Apoyó el asentamiento de miles de familias de desposeídos provenientes del Valle Central y el Norte del país en terrenos desocupados; propició la introducción de nuevos cultivos, como la remolacha y la maravilla, instalando plantas procesadoras, como IANSA, CHIPRODAL y COPRONA, que actuaban como poderes compradores; y finalmente, estimuló el desarrollo de la agroindustria, la adopción de nuevas tecnologías y la mecanización de las faenas, mediante programas de asistencia técnica, la oferta de créditos blandos y la provisión de energía hidroeléctrica a bajo costo.

La vida urbana y la actividad comercial de Chillán, que continuaban dependiendo de los atributos de centralidad, lograron salir del profundo letargo en que habían permanecido sumergidas, una vez que su hinterland productivo logró reactivarse.

Sin embargo, el desarrollo de la ciudad había perdido la autonomía alcanzada durante la época dorada del Ciclo Cerealero, quedando sujeto a la influencia proveniente de las ciudades primadas, dada su dependencia de las principales vías de comunicación de cobertura nacional, como el ferrocarril y la Carretera Longitudinal.

Hacia 1960, su tasa de incremento demográfico había logrado recuperarse a niveles más que aceptables. Ese año, el Censo contabilizó en Chillán una población de 66.771 habitantes, lo que representa un promedio de crecimiento anual de 2,9% respecto de 1920.

La influencia proveniente de las vías de comunicación continuó siendo el principal factor que dictaba las pautas de expansión de la trama urbana de Chillan, las que apenas resultaron alteradas por el devastador terremoto de 1939. Dicho sismo destruyó gran parte del casco antiguo de la ciudad, obligando a la renovación de la infraestructura de servicios y edificios del área castigada. Inicialmente, obligó a la progresiva ocupación de los espacios rurales periféricos, pero hacia 1960, el espacio fundacional se encontraba completamente ocupado.

Los asentamientos surgidos tímidamente fuera del límite de las cuatro cañadas, a partir de 1895, los encontramos plenamente consolidados y, en muchos casos, continuaron expandiéndose hasta quedar conurbados entre sí. La única alteración de importancia que se aprecia, es la pérdida de influencia de la línea férrea, que pasó a constituirse en el límite norponiente de la ciudad, frente a la creciente importancia de la Carretera Panamericana, la que modificó la regular extensión de la ciudad, al propiciar la urbanización hacia el Poniente del área comprendida entre la carretera y la línea del tren, que actualmente es ocupada por un segmento de población medio-alto.