


**Talcahuano girls.
El puerto de Talcahuano en el comercio ballenero global
del siglo XIX**

**Talcahuano girls.
The port of Talcahuano in the global whaling trade
of the 19th century**

Quiroz, Daniel

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Subdirección de Investigación, Chile

daniel.quiroz@patrimoniocultural.gob.cl

 <http://orcid.org/0000-0001-7436-6142>

Resumen

En este trabajo nos interesa mostrar la participación del puerto de Talcahuano en el comercio ballenero global durante la primera mitad del siglo XIX, con sus armadores, comerciantes, tripulantes, estibadores, aduanas, instalaciones portuarias, equipamiento, etc. Examinaremos las características del puerto de Talcahuano y las particularidades de su industria ballenera. Estudiaremos los datos que suministra el censo de población de 1842 y los informes comerciales provenientes de la aduana del puerto. También resulta relevante discutir la manera como la sociedad penquista enfrenta las dificultades experimentadas por el declive de la industria en la segunda mitad del siglo XIX y la disminución de la presencia de balleneros extranjeros en la bahía. Usamos como fuente de información las descripciones elaboradas por viajeros que estuvieron en el puerto de Talcahuano en el siglo XIX, los datos que aparecen en el Censo de 1854, y las noticias sobre esta problemática comunicadas en los periódicos de Concepción en la misma época.

Palabras clave: Talcahuano, caza de ballenas, sociedad local, comercio global, siglo XIX.

Abstract

In this paper we are interested in the role of the port of Talcahuano in the global whaling trade during the first half of the 19th century, with its ship owners, merchants, crew, dockers, customs, port facilities, equipment, etc. We will examine the characteristics of the port of Talcahuano and the particularities of its whaling industry. We will study the data provided by the population census of 1842 and the commercial reports from the port's customs office. It is also relevant to discuss the way in which local society faces the difficulties experienced by the decline of the industry in the second half of the 19th century and the decrease in the presence of foreign whalers in the bay. We used as a source of information the descriptions made by travelers who were in the port of Talcahuano in the 19th century, the data from the 1854 Census, and the news about this problem that appeared in the Concepción newspapers at the same time.

Keywords: Talcahuano, whaling, local society, global trade, 19th century.

Recibido: 22 de marzo de 2024 - **Aceptado:** 24 de mayo de 2024

1. Introducción. El puerto de Talcahuano

Sarah Palmer sostiene que un puerto es, en su forma más básica; «un lugar, un punto establecido para la carga y descarga de mercaderías trasladadas por vía marítima», recordándonos que; «a pesar del indudable

glamour representado por un conjunto de barcos fondeados en una bahía», los puertos comerciales «son principalmente de carga», pues «el transporte marítimo es el medio, no el fin» (Palmer, 2020: 426-427). Los puertos son instalaciones de gran importancia para la economía de un país «porque las mercancías

pueden corresponder a cantidades realmente muy grandes, y las personas entran y salen por ellos» (Darbra y Casal, 2004: 85). Los puertos son, en definitiva; «eslabones de las cadenas de suministros que vinculan productores y consumidores y son facilitadores de la globalización de la economía internacional», de manera que «los puertos han sido centros de la actividad política, económica y social, formando el corazón de grandes ciudades en todo el mundo» (Tull, 2014: 123).

El pueblo de Talcahuano fue designado por el gobernador de Chile Antonio Guill y Gonzaga como «Puerto de Registro, Surgidero y Amarradero de los Navíos» de la ciudad de Concepción el 5 de noviembre de 1764, luego que esta fuese trasladada, después del terremoto de 1751, desde Penco, que tenía su propio puerto, hacia el valle de la Mocha, entre los ríos Andalién y Biobío. El puerto de Talcahuano fue considerado como «el principal puerto militar, industrial y pesquero de Chile» (Silva, 1964) y para algunos todavía lo es.

Los informes publicados por los distintos viajeros que lo visitaron durante el siglo

XVIII (Feuillé en 1709, Frézier en 1712, Juan y Ulloa en 1743 y La Pérouse en 1786) no entregan muchos detalles del «aspecto» de Talcahuano ni tampoco de su vida cotidiana. Probablemente, las dos frases que le dedica La Pérouse constituyan una primera mirada, brutal y directa, sobre su vida en 1786: «cada casa de Talcahuano es un cabaret y las mujeres del pueblo son tan complacientes como las de Tahití» (La Pérouse, 1797, II: 70). Carvalho y Goyeneche indica en 1796 que el puerto tiene «una población de 60 a 70 familias con 380 personas, además; hay cinco bodegas, donde se almacenan los géneros comerciales de importación y exportación» (Carvalho y Goyeneche, 1876: 111-112).

El capitán de la marina británica Frederick W. Beechay entrega una tenebrosa descripción del puerto de Talcahuano, visitado en 1825: «es un pequeño y miserable pueblo, que se extiende a lo largo de la playa, en un valle antes muy fértil; dividido en calles y cuadras polvorientas, gran parte en ruinas y en algunos lugares cubiertas de pasto. Un millar de personas ocupan estas escuálidas viviendas» (Beechay, 1831: 21). El naturalista

alemán, Edward Poeppig, que lo visita en 1828, agrega que el puerto «es tan pequeño y [...] construido de una manera tan desordenada, que en Europa apenas se le daría el nombre de aldea». La cantidad de casas, «sin considerar los ranchos, se elevaba en 1828 a 125, y el de los habitantes, a 1.500 o 1.600» (Poeppig, 1960 [1835]: 304).

Talcahuano será completamente destruido por el terremoto y maremoto de 1835 que asoló toda la región centro sur de Chile. Observador privilegiado de estos eventos fue Charles Darwin, quien señala que «una ola inmensa ha casi barrido las ruinas de Talcahuano; [...] la costa quedó sembrada de vigas y muebles, en confuso montón, como si mil buques se hubiesen estrellado allí al mismo tiempo» (Darwin, 1945: 381). Sin embargo, a pesar de la tremenda destrucción, Talcahuano será reconstruido. Disponemos desde 1849 de varias descripciones del puerto, la mayoría escritas por los *forty niners*, viajeros que iban a San Francisco en busca de «los campos de oro de California» (Johnson, 1946: 251).

El periodista Samuel C. Upham visita Talcahuano en mayo de 1849:

«El pueblo de Talcahuano tiene alrededor de trescientas casas de adobe y chozas de barro, y, tal vez, unos tres mil habitantes. [...]. Las viviendas en Talcahuano, como las de Concepción, son de un solo piso y las murallas están construidas en adobe o cañas enlucidas con barro. Las murallas de adobe son de gran espesor y los techos son principalmente de paja, con un tipo de alga marina alargada. En la mayoría de las casas y almacenes no hay pisos de tablas. En las viviendas de la aristocracia los pisos son de baldosas pero en las casas de las clases más pobres los pisos son siempre de tierra. Las calles están trazadas en forma irregular y los edificios levantados sin ninguna consideración por la belleza o la uniformidad. Las calles no están pavimentadas, y, en consecuencia, son polvorientas durante la estación seca y en la lluviosa, extremadamente barroas y sucias» (Upham, 1878: 167-168).

El artista, Joseph Lamson, relata la mala impresión que le causó en 1852 el puerto de Talcahuano:

«Juzguen entonces mi decepción cuando al desembarcar me encontré en el pueblo más sucio y repugnante que jamás había visto. Una hilera de casas, chozas y tiendas de mal aspecto se extendía a lo largo de la bahía, por casi una milla. Tres calles paralelas, muy estrechas corrían a lo largo del pueblo, y se cruzaban perpendicularmente con otras calles aún más estrechas, y todo lleno de mucho barro y suciedad. Unos pocos almacenes grandes, tiendas y viviendas se levantaban en la calle principal, pero todos, con muy pocas excepciones, tenían sólo un piso de altura y en ningún caso la menor pretensión de belleza arquitectónica [...]. Había un gran número de pequeñas chozas hechas de estacas clavadas en el suelo, entrelazadas con ramas y enlucidas con barro. Un techo de paja con hierba gruesa terminaba la vivienda. Los mejores edificios tenían sus techos cubiertos con gruesos azulejos. Además de los grandes almacenes [...], que pertenecían a extranjeros, había muchas

tiendas pequeñas con un abundante suministro de bebidas alcohólicas en botellas, y algunos productos secos. [...] Había un gran número de casas de entretenimiento, y por los letreros colgados afuera se podría saber fácilmente que nación contribuía a su sostenimiento. [...] era divertido para un estadounidense en un lejano puerto extranjero, leer en cada calle letreros tales como: California Hotel, American Hotel, American House, New Bedford House, New York Restaurante, Eagle Hotel, etc.» (Lamson, 1878: 77-78).

Estos testimonios, tal vez algo parciales y sesgados, sirven para construir una historia que siga las recomendaciones del escritor estadounidense Robert L. Stevenson: «tomar una cierta atmósfera [la que muestran estos relatos] y hacer que la acción y los personajes la expresen y ejecuten» (Balfour, 1901: 169).

2. La caza de ballenas

La Pérouse se refiere a la abundancia de ballenas en la bahía de Concepción en 1786: «durante toda la noche, estuvimos rodeados por

ballenas, que nadaban tan cerca de nuestras fragatas que lanzaban el agua a bordo mientras respiraban», agregando que «es notable que ningún habitante de Chile haya arponeado jamás una sola de ellas» (La Pérouse, 1797, II: 71). Lo mismo observa en 1816 el explorador ruso Otto von Kotzebue, resaltando las «numerosas ballenas en la bahía de Concepción» (Kotzebue, 1821: 123-124).

La caza pelágica de ballenas, es decir, la persecución de los cetáceos lejos de las costas, se desarrolla durante el siglo XVIII gracias al esfuerzo de un grupo de comerciantes de Nueva Inglaterra, motivados por los altos precios de los productos obtenidos de los cetáceos (aceite, espermaceti, ámbar gris, huesos y barbas), por enviar numerosos veleros por todos los océanos del mundo. Este hecho permitió descubrir, década tras década, nuevos lugares donde las ballenas se alimentaban, apareaban y cuidaban a sus crías, y conocer sus rutas de migración (Davis et. al., 1997: 36). En la rápida expansión de las operaciones balleneras, primero al Atlántico Sur y luego al Océano Pacífico, no solo estuvieron involucrados estadounidenses sino también

ingleses y franceses. En 1846, el 72% de la flota ballenera mundial estaba registrada en puertos de Nueva Inglaterra, tales como Nantucket y New Bedford, y «muchos de los buques que navegaban bajo otras banderas, como la inglesa o la francesa, tenían capitanes estadounidenses y eran financiados, al menos en forma parcial, con capitales provenientes de dichos lugares» (Quiroz, 2020: 47-48).

Los balleneros que ingresan al Océano Pacífico desde fines del siglo XVIII necesitan lugares donde no solo pudieran descargar sus productos, sino también obtener provisiones, hacer reparaciones y reemplazar «faltantes» en sus tripulaciones (Pereira Salas, 1971; Cartes, 2009). Luego de la promulgación en Chile de la Ley de Comercio de 1811, que declaraba abiertos los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, los balleneros extranjeros comienzan a llegar en forma masiva a Talcahuano, transformándolo en un «puerto ballenero», aunque ningún buque lo tuviera aún como «puerto de registro», es decir, no se podía hablar, propiamente, de «balleneros de Talcahuano» (Quiroz, 2020).

Edward Poeppig anota en 1826 que son «perseguidas muy poco por los chilenos hasta ahora, por lo cual son tan mansas que se les puede observar nadando sin ninguna preocupación entre los buques anclados en la bahía de Talcahuano». Los cetáceos son cazados solo por buques extranjeros, los que para hacerlo, «tienen que navegar alrededor de la mitad de la tierra»; en cambio, los chilenos, «que pueden alcanzar esas mismas regiones dentro de cuatro a doce semanas», nunca han realizado «la menor tentativa para dedicarse a ella, ni siquiera en las inmediaciones de sus puertos [...] [ya] que la preparación de expediciones mayores es todavía demasiado costosa en Chile, por lo cual no sería posible competir con los extranjeros». Concluye su relato señalando que «como la construcción de buques, la elaboración de telas para velas y de jarcias, etc., se transformarán en ese país en pocos años en un negocio importante, es posible que los chilenos se dediquen entonces también a aquella actividad, que les promete ventajas extraordinarias» (Poeppig, 1960 [1835]: 314-315). La descripción de E. Poeppig representa, sin duda, un momento inicial y profético sobre la caza de ballenas

en las costas chilenas, consideradas todavía como un espacio para operaciones balleneras extranjeras, sin caza «autóctona».

En este punto resulta de interés agregar algunos datos cuantitativos sobre la presencia de balleneros en el puerto de Talcahuano. Entre 1830 y 1840 ingresan al puerto 1.302 buques, con un 43,24% (563) de balleneros, es decir, un promedio de 56 buques balleneros por año (AHN, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 56, fs. 210-230). Los balleneros recalaban en Talcahuano, principalmente con el objeto de «refrescar sus gentes y tomar víveres» (*El Faro del Bío-Bío*, 8 de enero de 1854). Por ejemplo, en el mes de enero de 1834 ingresaron al puerto de Talcahuano un total de 24 buques, diez de ellos balleneros, con ocho estadounidenses, un inglés y un francés (*El Faro del Bío-Bío*, 8 de enero de 1854, 15 de enero de 1834, 22 de enero de 1834 y 29 de enero de 1834). Como consecuencia del incremento de visitantes, se construye en el puerto una infraestructura de bienes y servicios necesaria para atender de manera adecuada los buques que llegaban, independientes de su nacionalidad.

En algunos casos, los balleneros dejan parte de su cargamento en el puerto. La fragata ballenera BARCLAY, de New Bedford, al mando del capitán Alexander Coffin, ingresa «a refrescar» al puerto de Talcahuano el 10 de marzo de 1834, después de 34 meses de navegación, con un cargamento de 1.300 barriles de aceite de esperma (*El Faro del Bío-Bío*, 12 de marzo de 1854). Se indica que zarpa el 24 de marzo de 1834 hacia su país, «dejando su media carga en tierra» (*El Faro del Bío-Bío*, 26 de marzo de 1854). El cargamento que se deja en Talcahuano puede estar destinado al comercio en el país o bien para ser llevado por otro buque a su destino final.

En una carta escrita desde Talcahuano el 18 de marzo de 1848, se entregan algunas cifras relacionadas con la presencia de balleneros norteamericanos durante el año 1847. Se indica que entraron al puerto 110 balleneros, que los marineros eran 2.986, con 2.053 norteamericanos, y que llevaban a bordo 58.978 barriles de aceite de cachalote, 100.480 barriles de aceite de ballena y 536.300 libras de barbas de ballena, con un valor total de

US\$ 3.098.306 (*Whalemen's Shipping List y Merchants Transcript*, 13 de junio de 1848).

En un informe publicado en 1854 en New Bedford, «la capital ballenera del mundo» en ese momento, se dice que Talcahuano «ha mostrado en los últimos dos meses una apariencia vital como consecuencia del gran número de buques balleneros que lo han hecho su lugar de reunión», pues ahí siempre se puede obtener provisiones y reclutas de todo tipo, y «el impuesto sobre las compras nunca excede el tres por ciento», con grandes facilidades «para el trasbordo del aceite» (*Whalemen's Shipping List y Merchants Transcript*, 6 de junio de 1854).

El puerto comienza, de este modo, a ser reconocido como un nodo de importancia en el comercio ballenero mundial y los tripulantes de los buques balleneros inmortalizan el puerto en una conocida balada, *Talcahuano girls*:

«Estuve en un ballenero en Talcahuano el año pasado / Compré unos broches de oro para las chicas de la bahía / Me compré una pipa y ellos dijeron que era de espuma de mar / Pero se derritió como mantequilla en un

día caluroso y brillante [...] Un brindis por las niñas del viejo Talcahuano / un brindis por las doncellas del lejano Maui / Y sean felices, no estén melancólicas / No puedo casarme con todas ustedes, o estaría en aprietos» (Lloyd, 1967; traducción del autor).

Paul Treutler se encuentra en Talcahuano en 1859. El puerto, ahora con unos 5.000 habitantes, ya;

«era la principal estación de los cazadores norteamericanos de ballenas en la costa occidental de la América del Sur, y había por este motivo, a lo largo de la calle principal, que corre paralela a la playa, numerosos negocios norteamericanos de proveedores de buques, albergues de marineros, incontables bodegas de vino y cantinas y casas dedicadas a la prostitución”.

Aunque en años anteriores tanto Gran Bretaña como Francia enviaba también sus buques balleneros y en 1830 «había 91 surcando los mares vecinos», ahora «eran principalmente de nacionalidad norteamericana». Se capturaban a menudo «de animales de 20 metros

de largo, que suministraban, además de otros productos, hasta 5 o 6 mil galones de aceite» (Treutler, 1958: 276).

La descripción de Treutler nos muestra un Talcahuano, en la primera mitad del siglo XIX, dominado de manera clara por la presencia de balleneros extranjeros, la mayoría estadounidenses, resaltando la importancia que tiene la industria ballenera, sus diversos productos y subproductos, en la vida cotidiana del puerto.

3. El Censo de Población de 1854

El Censo General de la República de 1854 fue el primero en el país que contó con las características de individualidad, universalidad, simultaneidad y periodicidad, «cualidades básicas de los censos modernos de población y vivienda según la definición adoptada por las Naciones Unidas», siendo la culminación «de un largo período de maduración institucional, teniendo como precedentes inmediatos los empadronamientos y recuentos parciales de población de 1812, 1813, 1832, 1835 y 1843», que sirvieron «como ensayo para la construcción

y consolidación de una estructura burocrática que centralizara el proceso, estandarizara los procedimientos y procesara la información» (Pérez, 2012: 55).

El decreto supremo del 25 de febrero de 1854, que ordena la realización del censo, señala que:

«se tomará asentando el nombre y apellido de cada persona, su sexo, estado, edad, su profesión o industria u ocupación ordinaria, la circunstancia de saber o no leer y escribir, su nacionalidad y el defecto o inhabilidad física o moral que tuviese, expresando si le impide ganar la subsistencia con su trabajo personal» (Censo General de la República de Chile, levantado en abril de 1854, 1858: 1).

El 1° de marzo de 1854 se publica un documento complementario con «instrucciones sobre el modo de llenar las casillas de los estados para el censo de la República», indicando que en columna quinta se registrará «la profesión, industria u ocupación ordinaria de los individuos, su giro u oficio, sea cual fuere» (Censo General de la República de Chile, levantado en abril de 1854, 1858: 2). En las instrucciones censales,

sin embargo, «no se definió claramente qué es lo que se entendía por ‘profesión’», quedando el criterio «al arbitrio de los empadronadores» (Pérez, 2010: 83).

En los resultados oficiales del censo, publicados recién en 1858, no se menciona la ocupación u «oficio» de «ballenero» o algo parecido, aunque aparecen ocupaciones relacionadas como las de «pescador» o «marinero», entre varias otras (lancheros, fleteros, buzos, constructores navales, calafateadores, etc.). Para la provincia de Concepción se registra un total de 232 pescadores y 387 marineros (Censo General de la República de Chile, levantado en abril de 1854, 1858).

Los manuscritos del censo de 1854 correspondientes al departamento de Talcahuano, afortunadamente, se conservan completos en el Fondo Intendencia de Concepción en el Archivo Nacional de Chile (AHN, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 421). En ellos se mencionan para el departamento de Talcahuano 33 personas cuya ocupación u oficio es la de «pescador de bayenas» o «ballenero».

En San Vicente, aparece un núcleo importante dirigido por José Morán, de 38 años, casado, «capitán de pesca» de Talcahuano, junto a 14 «pescadores de bayenas», compartiendo una misma «residencia». No debemos olvidar que en el censo de 1854 se empadronó «a los individuos en la vivienda que hubieran dormido la noche anterior» (Pérez, 2010: 66). Se trataba, entonces, de una «cuadrilla» de pescadores que probablemente se apresta en un rancho de San Vicente para salir a las ballenas. En el documento se indican algunas características demográficas de la «cuadrilla» que vale la pena subrayar: el promedio de edad es 25 años, siendo el mayor de 50 y los menores de 18; seis personas son de Talcahuano, seis de lugares relativamente cercanos como Coelemu, Quirihue, Yumbel, Santa Juana, Los Ángeles y Arauco, una de Coquimbo y la última de Perú (AHN, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 421).

En Caleta Tumbes existe otro núcleo con una serie de personas catalogadas como «balleneros». Se trata de 12 individuos que residían en ocho «ranchos», cuyos jefes de familia eran todos balleneros. Uno de estos «jefes»

era José Olivares, que vivía con otros tres balleneros, su hermano Dionisio Olivares y los hermanos Victorio y José Parra. Los otros jefes de familia son Juan Olate, Vicente Palma, Manuel Bascuñán, Juan Rodríguez (cuyo hijo José Rodríguez era también ballenero), Pedro Soto, José Oyarzún y Antonio Olate. Sabemos que Caleta Tumbes fue un centro ballenero local relevante, donde se continuaron cazando ballenas hasta la década de 1940.

Finalmente, en la Calle de la Playa, en el Talcahuano «urbano» hay otros seis balleneros, dispuestos en tres unidades habitacionales, «casas» y «ranchos». Entre ellos se encuentra José Sosa, nativo de Portugal; y los chilenos Hilario Soto y sus hijos José, Esteban y Juan Soto; e Isidoro Vallejos.

Pero los manuscritos recogen también información relacionada con los pescadores de ballenas extranjeros que recorrían las costas de Chile y se detenían temporalmente en sus puertos, entre ellos Talcahuano. Las categorías ocupacionales que recogen esta información están constituidas por las de «capitanes de

buques», «marineros», «pilotos», «contra-maestres», entre otras.

En el censo son registrados residiendo en la casa del comerciante norteamericano Guillermo Crosby, cuatro «capitanes de buques», todos norteamericanos, con sus esposas e hijos. Se trata de Carlos F. Howland, su esposa Carlota y su hijo Eduardo; Samuel C. Wyer, su esposa Carlota y su hija, también Carlota; Guillermo Upham, su esposa Margarita y su hijo Enrique; y José Marshall, su esposa Malvina y su hija Elena.

Los cuatro capitanes estaban, en ese momento, al mando de buques balleneros. Charles F. Howland, de la fragata COURIER, 381 toneladas, que había salido de New Bedford el 7 de octubre de 1850; Samuel C. Wyer, de la fragata YOUNG HERO, 304 toneladas, que había partido de Nantucket el 4 de noviembre de 1850; William Upham, de la fragata GAZELLE, 340 toneladas, que había zarpado de Nantucket el 15 de diciembre de 1852; y Joseph Marshall, del bergantín SEA QUEEN, 263 toneladas, que abandonó Westport el 15 de octubre de 1851 (Starbuck, 1878). Estos buques

se encontraban fondeados en Talcahuano el 19 de abril de 1854 (*Whalemen's Shipping List y Merchants Transcript*, 30 de mayo de 1854; *New York Daily Tribune*, 31 de mayo de 1854).

Indudablemente no bastan los capitanes para mover los buques, se necesitan oficiales, cocineros, marineros y otros especialistas, la mayoría de ellos aparecen residiendo en «casas de trato», una de cuyas acepciones es «alojamiento de marineros», aunque también se usa para designar un prostíbulo. En los manuscritos censales aparecen registradas diez «casas de trato» en Talcahuano.

En la casa de trato de Juan Wilson, norteamericano, aparecen alojados 8 marineros, todos norteamericanos; en la de Eduardo Barco, norteamericano, no hay marineros, sólo 7 mujeres jóvenes, entre 18 y 28 años; en la de Antonio Joaquín Correa, portugués, 3 marineros, dos portugueses y un filipino, y 6 mujeres jóvenes, entre 18 y 21 años; en la de Juana Rodríguez, chilena, 6 tahitianos y un piloto de la misma nacionalidad; en la de Guillermo Bowen, norteamericano, 5 marineros, dos cocineros, un carpintero y un

doctor (cinco norteamericanos, dos ingleses y un alemán); en la de José Francisco Contente, portugués, un contramaestre y dos marineros, todos portugueses; en la de Antonio Julio, portugués, 6 portugueses, un tahitiano y un filipino; en la de Antonio Francisco Duarte, portugués, dos portugueses, un peruano y dos chilenos; en la de Zacarías Núñez, portugués, un tonelero y 6 marineros norteamericanos, un cocinero francés, un marinero inglés; en la de Jorge Butler, norteamericano, un tonelero y 15 marineros norteamericanos y un marinero ecuatoriano. Existe una undécima casa de trato (aunque no aparezca con ese nombre en los manuscritos censales): la de José Hattig, norteamericano, donde aloja un piloto y 5 marineros norteamericanos (AHN, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 421). Las casas de trato son definidas como «los alojamientos de marineros que existen en los puertos» (Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional en 1861, 1861: 62), pero las de Eduardo Barco, con 7 mujeres jóvenes, y de Antonio Correa, con seis mujeres jóvenes, son más bien prostíbulos.

En resumen, las once casas de trato alojan 65 marineros, tres cocineros, dos toneleros, un carpintero, un piloto, un contramaestre y un doctor, con un total de 74 tripulantes. Los tripulantes se distribuyen en 42 norteamericanos, 13 portugueses, 8 tahitianos, 3 ingleses, dos filipinos, dos chilenos, un alemán, un francés, un peruano y un ecuatoriano. Seguramente una parte importante de estos marineros se empleaban en buques balleneros de bandera extranjera.

La vida cotidiana en el puerto de Talcahuano durante la primera mitad del siglo XIX no se entiende sin considerar la participación de una apreciable cantidad de individuos, extranjeros y nacionales, vinculados de una u otra manera con la caza de ballenas.

4. La Aduana de Talcahuano

En 1811 se promulga la Ley de Libertad de Comercio donde se indica que los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia podían establecer sus propias aduanas. Los primeros antecedentes documentales que tenemos de la Aduana de Talcahuano datan, al

parecer, de 1822 (Archivo Nacional de Chile, 2009: 149). La Aduana de Talcahuano informa en 1833 sobre las entradas y salidas de buques nacionales y extranjeros del puerto en el mes de octubre de ese año y el tipo de carga que transportan. Se registra la entrada al puerto de Talcahuano de 14 buques y la salida de 7. Por ejemplo, el 1° de octubre de 1833 ingresa al puerto de Talcahuano la fragata ballenera francesa JEAN JACQUES, de Valparaíso, con una carga de «productos de la pesca» y el 26 de octubre lo hace la goleta mercante kanaka ANTIAPII, de isla Rapa, con una carga de «aceite y conchas de perla» (Del Rio, 1833a: 2). También describe el cargamento que sale del puerto: el 6 de octubre de 1833 sale la goleta nacional LAVINIA hacia Valdivia con 130 arrobas de azúcar, 40 arrobas de aguardiente del país, 40 arrobas de vino del país, 2 zurrones de yerba y un bulto con ropa hecha para marineros, y el 18 de octubre lo hace el bergantín goleta peruano IRENE para El Callao, con 1.300 fanegas de trigo y 300 tablas de laurel (Del Rio, 1833b: 2).

Esta información se entrega de manera bastante irregular en la prensa regional, pero se

cuenta con una relación sistemática pormenorizada de «las especies que durante el año 1833 se han extraído por Talcahuano para puertos de la República y para el extranjero, en los buques y fechas que se expresan» (El Faro del Bío-Bío, 21 de mayo de 1834, 28 de mayo de 1834, 4 de junio de 1834). Los productos más relevantes exportados en 1833 corresponden a 81.344 fanegas de trigo (más 365 de cebada, 150 de maíz, 60 de papas, 24 de ají, 20 de frijoles), 20.204 quintales de harina, 131.966 piezas (tablas, tablones, postes, vigas, vigones, viguetas, tijerales, umbrales) de madera (laurel, lingue, alerce, ciprés, raulí) y 2.764 arrobas de vino (más 368 de mosto, 105 de aguardiente y 2 de chicha). También se habrían despachado 3.045 cueros de lobo, 62 barriles de aceite de lobo y 60 barriles de aceite de ballena, cantidades muy poco significativas para lo que implica el comercio de estas mercancías. Los principales puertos de destino de estas mercaderías son Valparaíso y El Callao, aunque también aparecen nombrados Buenos Aires, Valdivia, Huasco, Copiapó. No existe la misma información respecto de las especies importadas a través del puerto de Talcahuano en ese período.

El movimiento aduanero mensual es publicado en forma regular por la prensa penquista entre julio de 1849 y agosto de 1851, bajo el título de Estadística de la Aduana de Talcahuano. Cada informe se divide en seis categorías: mercaderías extranjeras importadas para el consumo nacional, frutos del país introducidos en el puerto de Talcahuano; frutos y artefactos del país exportados para el cabotaje de nacionales; frutos y artefactos del país exportados para el extranjero de puertos nacionales; mercaderías extranjeras que se han depositado en almacenes particulares en el puerto de Talcahuano; mercaderías extranjeras existentes en tránsito dentro de los almacenes de Aduana y particulares del puerto de Talcahuano. Es preciso indicar que no siempre todas las categorías son incluidas en cada informe mensual.

El primer informe disponible es de julio de 1849 (*El Correo del Sur*, 27 de octubre de 1849) y los siguientes de septiembre (*El Correo del Sur*, 17 de noviembre de 1849.), octubre (*El Correo del Sur*, 24 de noviembre de 1849), noviembre (*El Correo del Sur*, 20 de abril de 1850) y diciembre (*El Correo del Sur*, 18 de mayo de

1850; 1° de junio de 1850) del mismo año (no se publica el de agosto de 1849). Entre enero de 1850 y agosto de 1851 están todos los informes mensuales, excepto el de los meses de julio a septiembre de 1850, que aparecen reunidos en un documento (*El Correo del Sur*, 16 de noviembre de 1850). Existen, además, dos informes consolidados, pero solo con la categoría «mercaderías naturalizadas exportadas del puerto de Talcahuano a los puertos nacionales», que abarcan tanto el segundo semestre de 1849 (*El Correo del Sur*, 13 de abril de 1850) como el segundo semestre de 1850 (*El Correo del Sur*, 25 de enero de 1851).

Si examinamos estas estadísticas, aunque incompletas, podemos comprender los movimientos de mercancías realizados en el puerto de Talcahuano en esos años. Solo como ejemplo, se puede indicar que en el mes de julio de 1849 se habrían importado para el consumo nacional, dos vasijas de aceite de ballena americano, cinco atados de barbas de ballena en bruto americana, 42 piezas de barriles vacíos, 31 bultos de zarzaparrilla peruana, además de telas diversas, especialmente 105 fardos de tocuyo por un valor cercano a los \$

5.000. Ese mismo mes se había exportado hacia California 3.320 quintales de harina flor, 16.500 piezas de madera (cuartones, tablas, tablones, tijerales y viguetas) y 256 quintales de carne salada de vaca. Además, se habían enviado a Valparaíso 414 galones de aceite de ballena, 210 quintales de cobre en barras y 2.360 quintales de harina flor. Se indica, también, que en el puerto de Talcahuano se encontraban en tránsito, entre otras especies, 989 pipas de aceite de ballena y 234 atados de barbas de ballena americanos (*El Correo del Sur*, 27 de octubre de 1849).

Nos interesa mirar el movimiento de los productos de la ballena en el puerto de Talcahuano. En los informes semestrales disponibles en la prensa podemos notar que se enviaron desde Talcahuano al puerto de Valparaíso durante el segundo semestre de 1849 la cantidad de 17.374 galones de aceite de ballena y 1.134 libras de velas de esperma, por un total aproximado de \$9.122 (*El Correo del Sur*, 13 de abril de 1850), y en el segundo semestre de 1850 fueron solo 5.687 galones de aceite de ballena enviados a Valparaíso, por un monto de \$2.843 (*El Correo del Sur*, 25 de enero de 1851), lo que muestra

una disminución del volumen de productos balleneros que transita entre estos dos puertos. Una parte, no sabemos cuán importante, del volumen total de aceite de ballena que se mueve en el puerto de Talcahuano se reenvía a Valparaíso.

Es importante revisar en las Estadísticas Comerciales mensuales, aunque incompletas, de la Aduana de Talcahuano los movimientos de los productos de la ballena. En diciembre de 1852 se importan del extranjero para consumo interno, 16 vasijas con 2.118 galones de aceite de ballena, por un valor de \$1.588,50 (*El Correo del Sur*, 22 de enero de 1853), llegan de Isla Mocha otros 417 galones de aceite de ballena, por \$312,75, y se encuentran en tránsito, en bodegas particulares, 93 vasijas de aceite de ballena y 8 vasijas de aceite de esperma (*El Correo del Sur*, 20 de enero de 1853). En diciembre de 1853 se registra el ingreso desde Arauco de 1.350 galones de aceite de ballena, por un valor de \$1.012,50, de 320 libras de barbas de ballena, por \$66 y la existencia en tránsito en almacenes particulares de 2 barriles de aceite de ballena y cinco vasijas de aceite de esperma (*El Correo del Sur*, 17 de enero

de 1854). En diciembre de 1854 se registra el envío a Valparaíso de 56 galones de aceite de ballena, con un valor de \$ 43,50 (*El Correo del Sur*, 18 de enero de 1855).

En resumen, las estadísticas registran el ingreso al puerto de Talcahuano de productos balleneros importados del extranjero, otros que vienen de distintos puntos de la región (Isla Mocha y Arauco); también se registran los productos reenviados al puerto de Valparaíso además de los depositados en forma transitoria en los almacenes del puerto, muchas veces para ser reenviados al extranjero por los dueños o agentes de los buques balleneros extranjeros.

5. El comercio ballenero

El desarrollo del comercio ballenero en el puerto de Talcahuano y su inserción en el mercado global de aceite y barbas de ballena requiere de un tipo particular de comerciantes que se instalará para atender a los buques que lleguen al puerto. El 2 de enero de 1834 recalca en Talcahuano, «con objeto de refrescar su gente y víveres», la fragata ballenera GIDEON, capitán Jerónimo Sherman y 27

tripulantes, «procedente de la pesca, con 26 meses de navegación, su cargamento [es de] 2.600 barriles [de] aceite de esperma» (*El Faro del Bío-Bío*, 8 de enero de 1834).

¿Quiénes son los comerciantes en Talcahuano que se encargan de darles a los buques las atenciones que necesitan? La primera mención que tenemos de uno de ellos es la de Juan Geraldo Coste, quien publica a comienzos de 1834 un anuncio en la prensa avisándoles a los «señores capitanes de buques que lleguen al puerto de Talcahuano» que se ha instalado con «un establecimiento en donde hallarán siempre toda clase de víveres frescos y salados, que sean precisos para emprender o seguir sus viajes». Enumera los productos que ofrece: carne de vaca fresca y salada, carne de chanchito salada, harina, galletas, papas, frijoles secos, arvejas secas, lentejas, quesos, aves, carneros, toda clase de legumbres frescas, vino, mosto, aguardiente, cerveza, chicha, entre otros productos. En el aviso les indica que «el puerto de Talcahuano, conocido por su primoroso anclaje, ofrece también a los buques la ventaja de hacer aguada de excelente calidad al precio sumamente equitativo de

dos pesos para un buque grande o fragata y un peso para los bergantines, permitiéndoles tomar la cantidad de agua que gusten, sin aumento de precio» (El Faro del Bío-Bío, 12 de febrero de 1834). Por supuesto no es un aviso solo para capitanes de buques balleneros sino para todos.

Una serie de comerciantes, no solo chilenos sino también ingleses y norteamericanos, se instalan en el puerto de Talcahuano para ofrecer sus servicios a los balleneros que tocaban este puerto. Se usaba el término *ship chandler* para designar a estos comerciantes especializados en proporcionar equipamiento y suministros a los buques, y el oficio era nombrado como *ship chandlery*.

La primera casa comercial dedicada a la atención de buques en Talcahuano, que aparece avisado en un periódico especializado en temas balleneros de New Bedford, la capital del comercio ballenero mundial, es Keen, Crosby y Co. En un aviso publicado por primera vez el 11 de noviembre de 1851, se indica que se trata de una casa comercial norteamericana en Talcahuano, abastecedora de buques y

comisionista, que es una «tienda de provisiones constantemente disponibles, que les proporciona a los buques en los términos más razonables», también «toman consignaciones, compran cargamentos y realizan cualquier negocio comercial confiado a su cuidado» y, además, ofrece «adelantar dinero a los balleneros mediante letras pagadas en Estados Unidos» (*Whalemen's Shipping List y Merchants' Transcript*, 11 de noviembre de 1851). Esta empresa fue formada en 1851 por los ciudadanos norteamericanos John Keen, William Crosby, que había sido cónsul de los Estados Unidos en Talcahuano, y A. F. Downing.

La otra firma de Talcahuano es Zerrano y Co., una casa comercial chilena, establecida en el puerto al menos desde 1818, que ofrece en 1852 a los propietarios y capitanes de buques balleneros todos «los suministros que los buques balleneros necesiten en los términos más razonables». Estos suministros corresponden a «equipamientos y elementos especiales de los buques, cuerdas, provisiones», entre otros. También la casa ofrece «adelantar dinero a los Estados Unidos, Francia o Inglaterra a

tasas moderadas» (*Whalemen's Shipping List y Merchants' Transcript*, 11 de mayo de 1852).

Estas dos casas comerciales continúan apareciendo en la prensa ballenera norteamericana durante algún tiempo. Keen, Crosby y Co. emite su último aviso el 21 de junio de 1853 (*Whalemen's Shipping List y Merchants' Transcript*, 21 de junio de 1853) y Zerrano y Co. lo hace el 17 de abril de 1855 (*Whalemen's Shipping List y Merchants' Transcript*, 17 de abril de 1855), aunque después sigue operando bajo la razón social Coffin y Co., cuando se hacen cargo de los negocios comerciantes estadounidenses. En esas fechas también operaba en el puerto de Talcahuano la firma inglesa Cunningham y Co., atendiendo a los buques británicos y otras casas comerciales de menor envergadura.

Si revisamos el movimiento marítimo en el puerto de Talcahuano en las cinco semanas que van del 21 de octubre al 30 de noviembre de 1852 podemos tener una idea de las actividades de estas dos casas comerciales. En ese periodo ingresaron al puerto un total de 29 buques. La firma Keen, Crosby y Co. estuvo a

cargo de tres de ellos: la barca norteamericana FRANCES y LUISA (en lastre y salida con un cargamento de guano para Valdivia y los Estados Unidos), la fragata norteamericana FAR WEST (en lastre y salida con carga desconocida) y la fragata ballenera norteamericana ESMEERALD. La firma Zerrano y Co. asistió en el mismo periodo a cuatro buques: las fragatas balleneras norteamericanas OREGON, SUPERIOR y YOUNG HARVE y la barca nacional ELENA (con mercadería surtida y salida con frutos del país a Valparaíso). R. Cunningham atiende otros dos buques: la barca inglesa BRITISH MERCHANT (en lastre) y la barca chilena LANDA (con mercaderías surtidas) (*El Correo del Sur*, 16 de noviembre de 1852, 18 de noviembre de 1852, 23 de noviembre de 1852, 27 de noviembre de 1852).

La información que tenemos para el año 1854 nos indica la cantidad de dinero que han dejado las operaciones de las casas comerciales mencionadas previamente: Keen, Crosby y Co., \$63.496,03; Coffin y Co., \$45.000; Cunningham, \$211.422,84; Bunster, \$8.750 (*El Correo del Sur*, 10 de mayo de 1855); con un total de \$328.668,87.

Los cónsules norteamericanos en Talcahuano estaban estrechamente vinculados con el comercio ballenero y jugaron un rol fundamental en su desarrollo. Por ejemplo, William H. Crosby, cónsul de los Estados Unidos en Talcahuano entre 1845 y 1851, y también entre 1854 y 1858, había formado en 1851, junto a John Keen y Francisco Downing, la empresa Keen, Crosby y Co., sociedad que se disuelve el 22 de octubre de 1855 (*El Correo del Sur*, 1 de enero de 1856), de la que hemos hablado anteriormente; y luego, en 1856, con I. H. Marks, Crosby y Co., sociedad que se dedica también a este negocio, tal como aparece en un aviso publicado en 1857 en New Bedford, definiéndose como «proveedores de barcos y los agentes generales», que «tienen constantemente a mano una variedad completa de todos los tipos de bienes requeridos por los balleneros», además, ofrecen «anticipos de dinero para giros en los Estados Unidos en los términos más favorables» (*Whalemen's Shipping List and Merchants' Transcript*, 14 de abril de 1857).

Este tipo de comercio desaparece junto con el abandono que hacen de las costas de Chile

los balleneros extranjeros. No son necesarios en la medida que los productos de las ballenas son comercializados en el mercado local.

6. Observaciones finales. La respuesta penquista

Durante la segunda mitad del siglo XIX se observa la paulatina desaparición de los balleneros extranjeros en la zona: «Los buques balleneros, que en otro tiempo acudían durante el verano, ahora ya no vienen como antes a visitar el puerto de Talcahuano; el comercio languidece y la actividad muere en esta población» (*El Correo del Sur*, 14 de febrero de 1860). Este fenómeno es producto del proceso de decaimiento de la industria ballenera estadounidense que luego de experimentar un crecimiento explosivo en las décadas de 1840 y 1850, motivado por los altos precios que alcanzaron los productos de las ballenas y cachalotes tales como el aceite y las barbas, sufre una fuerte caída debido, por una parte, a la guerra de la Secesión, y por la otra, al descubrimiento del petróleo que comienza a reemplazar al aceite de ballena en muchos de sus usos industriales (Dolin, 2007).

Este abandono motiva a un grupo de armadores locales, chilenos y extranjeros residentes, a enviar desde 1859 sus propios buques hacia el norte del Ecuador a la pesca de ballenas. Sabemos que en 1860 había un solo buque ballenero registrado en el puerto de Talcahuano: el bergantín-goleta EULALIA. En 1861 se le agrega la goleta PORCIA, de Crosby y Co., en 1863 la goleta ANITA, de Elías F. Morgan y la barca NARCISA, también de Crosby y Co. En 1864 se incorporan las barcas MATHIEU y BRAÑAS, de Mathieu y Brañas, y RIPPLE, de Nathaniel S. Perkins, pero se venden a comerciantes de Valparaíso la goleta ANITA y la barca NARCISA. El 1865, Burton y Trumbull, comerciantes del puerto, adquieren la pequeña barca CHARLES y EDWARD, llegando a cinco los buques de la flota ballenera de Talcahuano. El tamaño de la flota se incrementará en forma significativa en los años siguientes, alcanzando en 1869 la no despreciable cifra de quince buques, entre los que había doce barcas y tres bergantines (Quiroz, 2020).

Es el boom de la industria ballenera en Talcahuano. Se forma en Concepción la Asociación Penquista de Balleneros en la que

participa un selecto grupo de empresarios regionales, de la que William Crosby era su agente, pero el negocio no da los resultados esperados y se tiene que «liquidar la sociedad por la ninguna protección del gobierno, costándome a mí, uno de los socios, 30 mil pesos oro de 548 peniques, como también fuertes sumas a mis ya fenecidos amigos Burton, Trumbull, Fuentes, García, Mathieu y Brañas» (Del Río, 1912, II: 504).

La actividad ballenera pelágica desde Talcahuano comienza a decaer en forma brusca entre 1870 y 1872, sobre todo después de la creación de la Compañía Chilena de Balleneros en Valparaíso. Es así como entre 1871 y 1872 salen a remate los balleneros PORCIA, MARY, TALCAHUANO, CONCEPCIÓN y TUMBES (*La Revista del Sur*, 1 de agosto de 1871, 26 de octubre de 1871, 30 de enero de 1872). Luego sigue decreciendo lentamente, manteniendo un promedio de tres buques operativos hasta 1904, dos hasta 1909, y sólo uno desde ese año en adelante. El último crucero ballenero fue realizado por la fragata JAMES ARNOLD en 1922, zarpando desde Talcahuano el 12 de mayo y regresando el 27 de noviembre con

33.000 galones de aceite de esperma (*The South Pacific Mail*, 19 de octubre de 1922).

Otros individuos, con menores recursos, se dedican a desarrollar una caza de ballenas de naturaleza costera, la que se inicia en la bahía de Concepción hacia 1830, siendo la caleta de Tumbes uno de los centros balleneros más conocidos, un lugar donde la actividad perdurará hasta 1942 (Fernández, 1964). Sabemos que en 1863 estos pescadores costeros capturan, entre Tumbes, isla Santa María e isla Mocha, trece ballenas que produjeron 17.287 galones de aceite y 3.491 libras de barbas, cerca de 1.330 galones o 42 barriles de aceite por ballena (Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1864, 1864). En 1883 «los botes pescadores de la costa» aportaron «más o menos, 10 mil galones de aceite de ballena» (Anónimo, 1884). Aunque las cifras no sean muy completas denotan una cierta caída de la producción.

Es importante consignar que el auge de la caza pelágica de ballenas desde Talcahuano es una respuesta al abandono que hace la industria

estadounidense de la actividad en la segunda mitad del siglo XIX, pero la situación comercial de los productos derivados de la ballena no mejora y el mercado nacional no es capaz de absorber las cantidades de aceite producidas por las empresas del país (Quiroz, 2020), lo que provoca una baja en rentabilidad de las actividades para las sociedades involucradas en ella, entre las que se encuentran Toro y Martínez, de Talcahuano, y la Compañía Chilena de Balleneros, de Valparaíso (Quiroz, 2015).

Los emprendimientos balleneros que subsisten son aquellos dedicados a la caza costera, que requieren de una menor inversión y por lo tanto se pueden obtener algunas ganancias. Desde Tumbes la caza costera de ballenas se expande durante la segunda mitad del siglo XIX hacia el sur, primero Lebu, luego Valdivia, Maullín, llegando hasta Chiloé en los inicios del siglo XX. En la isla Amortajado, en la desembocadura del río Maullín, se instala en 1908 una planta ballenera, «donde se faenaba, se derretía el aceite y después era enviado a Valdivia para la elaboración de velas». Entre estos balleneros estaba Esteban Sanhueza, que «era oriundo

de caleta Tumbes y fue uno de los impulsores de la ballena con la compañía Soto Pérez, quiénes se encargaban de faenar la ballena que se trabajaba en Maullín y Carelmapu» (Chambeaux y Retamales, 2009: 19).

Teodoro Kamman, comerciante de Ancud, Chiloé, trae en 1903 de Lebu, en el vapor Ecuador, «dos chalupas balleneras, tripuladas por 14 hombres» para trabajar en Chiloé. La prensa augura que «ojalá esta nueva industria sea una verdadera fuente de riqueza para los empresarios que la explotan» (*La Cruz del Sur*, 5 de diciembre de 1903). Después «de algún tiempo de esperar», alcanzaron «a trancar uno de esos bichos que dado sus proporciones le dejará una buena utilidad» (*La Cruz del Sur*, 23 de enero de 1904). En las playas de Cucao se pescaba, a comienzos del siglo XX, la ballena franca, pero solo para «sacarle» las barbas, no se aprovechaba el aceite (Montiel 2010: 289-290).

En 1919, los pescadores de Tumbes producen 6.350 galones de aceite negro (AHN, Fondo Ministerio de Marina, volumen 2292), es decir, alrededor de 200 barriles. Ese mismo año, el

JAMES ARNOLD, en su último crucero ballenero hacia los mares tropicales para la sociedad Toro y Martínez, obtiene 21.000 galones de aceite, avaluados en \$60.000 (Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1920, 1920: 348-349).

La caza costera de ballenas se deja de practicar, en forma definitiva, en la década de 1940, después de un siglo de actividad continuada, aunque con algunos altibajos. La caza pelágica de ballenas había desaparecido veinte años antes. En la misma caleta de Tumbes se caza la última ballena, probablemente en 1942 (Fernández, 1964).

El siglo XX era el tiempo de la caza moderna de ballenas con veloces buques cazadores a vapor y complejas plantas de procesamiento de las ballenas capturadas. Talcahuano no era el centro de la actividad sino que se había desplazado más al sur: Punta Arenas, Chiloé y Valdivia asoman en la primera mitad del siglo XX como los nuevos núcleos desde donde se perseguirán los cetáceos para obtener su codiciado aceite. En la segunda mitad de ese mismo siglo la actividad se desplaza

nuevamente hacia el norte; aparecen las plantas balleneras de Chome en la región del Biobío, Quintay en la región de Valparaíso y Bajo Molle en la región de Tarapacá. La caza de ballenas desde Talcahuano era solo un recuerdo escondido en los pensamientos de los «involucrados», sus cercanos y sus familias, como lo es hoy prácticamente en todo el mundo, salvo algunas excepciones en países lejanos y exóticos.

Agradecimientos: Este artículo fue publicado gracias al apoyo financiero del Proyecto ANID/FONDECYT/REGULAR N° 1170318 «Narrativas etnográficas y operaciones balleneras en las costas sudamericanas entre los siglos XVII y XX: patrones, transformaciones y continuidades».

Fuentes primarias

Archivos

Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, Volumen 56, fs. 210-230. «Razón de los buques de guerra, de comercios y balleneros que han entrado en el puerto de Talcahuano desde el año de 1830 hasta fin de diciembre de 1840».

Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Marina, volumen 2292. «Memoria del Ministerio de Marina, 1919».

Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Concepción, volumen 421. «Manuscritos censales de Talcahuano, 1854».

Diarios y Revistas

El Faro del Bío-Bío, Concepción:

8 de enero de 1854; 15 de enero de 1834; 22 de enero de 1834; 29 de enero de 1834; 12 de febrero de 1834; 12 de marzo de 1834; 26 de marzo de 1834; 21 de mayo de 1834; 28 de mayo de 1834; 4 de junio de 1834.

El Correo del Sur, Concepción:

27 de octubre de 1849; 17 de noviembre de 1849; 24 de noviembre de 1849; 20 de abril de 1850; 18 de mayo de 1850; 1° de junio de 1850; 16 de noviembre de 1850; 13 de abril de 1850; 25 de enero de 1851; 27 de octubre de 1849; 13 de abril de 1850; 25 de enero de 1851; 16 de noviembre de 1852; 18 de noviembre de 1852; 23 de noviembre de 1852; 27 de noviembre de 1852; 22 de enero de 1853; 20 de enero de 1853; 17 de enero de 1854; 18

de enero de 1855; 10 de mayo de 1855; 1 de enero de 1856; 14 de febrero de 1860;

La Revista del Sur, Concepción:

1 de agosto de 1871; 26 de octubre de 1871; 30 de enero de 1872.

The South Pacific Mail, Valparaíso:

19 de octubre de 1922.

La Cruz del Sur, Ancud:

5 de diciembre de 1903, 23 de enero de 1904.

Whalemen's Shipping List y Merchants Transcript, New Bedford, USA:

13 de junio de 1848; 11 de noviembre de 1851; 11 de mayo de 1852; 21 de junio de 1853; 6 de junio de 1854; 30 de mayo de 1854; 17 de abril de 1855;

New York Daily Tribune, Nueva York, USA: 31 de mayo de 1854; 14 de abril de 1857

Referencias citadas

Anónimo (1884): *Valparaíso en la Exposición Nacional de 1884*, Valparaíso, Imprenta del Nuevo Mercurio.

Balfour, G. (1901): *The life of Robert Louis Stevenson*, Nueva York, Charles Scribners Sons.

Beechey F. W. (1831): *Narrative of a voyage to the Pacific and Bering's Strait*, Londres, Henry Colburn and Richard Bentley,

Carvallo y Goyeneche, V. (1876 [1796]): *Descripción Histórico-Geográfica del Reino de Chile*, Santiago, Imprenta del Mercurio.

Cartes, A (2009): *Los cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*, Santiago, Pehuén.

Censo Jeneral de la República de Chile: levantado en abril de 1854 (1858): Santiago, Imprenta del Ferrocarril.

Chambeaux, M. y A. Retamales (2009): *Escafandras bajo el Mar*, Santiago, Cuarto Propio.

Darbra, R. M. y J. Casal (2004): «Historical analysis of accidents in seaports», *Safety Science*, 42, pp. 85-98.

Darwin, Ch. (1945 [1839]): *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*, Buenos Aires, El Ateneo.

Davis, L.E., R.E. Gallman y K. Gleiter (1997): *In pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity and Profits in American Whaling, 1816-1906*, Chicago, The University of Chicago Press.

Del Río, C. (1833a): «Barcos que han entrado en el puerto de Talcahuano por el mes de octubre del presente año. Talcahuano, 31 de octubre de 1833». *El Faro del Bío-Bío*, Concepción, 20 de noviembre de 1833.

Del Río, C. (1833b): «Razón de la carga conducida por los barcos de comercio que han salido de este puerto en el mes de octubre, Talcahuano, 31 de octubre de 1833», *El Faro del Bío-Bío*, Concepción, 20 de noviembre de 1833.

Dolin, E. J. (2007): *Leviathan: The history of whaling in America*, New York, W.W. Norton y Co.

Fernández, A. (1964): *La caleta y su gente: Tumbes (estudio etnográfico)*. Memoria de prueba para optar al título de Profesor de Estado inédita, Universidad de Concepción, Concepción.

Johnson, J. (1946): «Talcahuano and Concepción as seen by de Forty-Niners», *Hispanic America Historical Review*, 26 (2), pp. 251-262.

Kotzebue, O. v. (1821): *A voyage of discovery to the south sea and Bering's straits*, Londres, Longman, Hurst, Rees, Orme y Brown.

La Pérouse, J. F. de (1797): *Voyage de La Pérouse autour du monde*, Paris, Imprimerie de la République.

Lamson, J. (1878): *Round Cape Horn voyage on the Passenger Ship James W. Paige, from Maine to California in the year 1852*, Bangor, O. F. y W. H. Knowles.

Lloyd, A. L. (1967): *Leviathan. Ballads y songs of the whaling trade*. Londres, City of London Studies.

Ministerio de Marina (1861): *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional en 1861*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril.

Ministerio de Marina (1864): *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina*

presenta al Congreso Nacional de 1864, Santiago, Nacional.

Ministerio de Marina (1920): *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1920*, Santiago: Nacional.

Montiel, F. (2010): *Chiloé, historias de viajeros*, Castro, Masterprint.

Palmer, S. (2020): «History of the ports», *International Journal of Maritime History*, 32(2), pp. 426–433.

Pereira Salas, E. (1971): *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*, Santiago, Andrés Bello.

Pérez, J. I. (2012): *Características sociodemográficas y estructura del hogar en dos ciudades de mediados del siglo XIX: Concepción y Talcahuano*. Tesis para optar al grado de Magister en Historia, Santiago, Departamento de Ciencias Históricas de la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad de Chile.

Pérez, J. I. (2010): «Los primeros censos chilenos de población (1854-1920): análisis crítico de las fuentes de datos censales y sugerencias de uso», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 119 (1), pp. 55-95.

Poeppig, E. F. (1960): *Un testigo en la alborada de Chile*, Santiago, Zig Zag.

Quiroz, D. (2015): *Cazadores clásicos de ballenas en las costas de Chile (1819-1921)*, Santiago, Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales.

Quiroz, D. (2020): *Soplan las ballenas. Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Silva, G. (1964): *Boceto de Talcahuano. Primer puerto militar, industrial y pesquero de Chile*, Santiago, Soberanía.

Starbuck, A. (1878): *History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876*, Baltham, Starbuck.

Treutler, P. (1958): *Andanzas de un alemán en Chile (1851-1863)*, Santiago, Editorial del Pacífico.

Tull, M. (2014): «Port history in the International Journal of Maritime History (1989-2012)», *International Journal of Maritime History*, 26 (1), pp. 123-129.

Upham, S. C. (1878): *Notes of a voyage to California via Cape Horn, together with scenes in El Dorado, in the years 1849-50*, Filadelfia, Franklin Printing House.