

# De *entrepôt* a puerto comercial del Pacífico Sur: Talcahuano (Chile), 1872-1914\*

## From *entrepôt* to commercial port of the South Pacific: Talcahuano (Chile), 1872-1914

WILSON LERMANDA\*\*  
MATÍAS RAMÍREZ\*\*\*

\* El presente artículo es resultado del proyecto Concurso de Apoyo a la Ejecución de Proyectos de Fomento de Investigación Académico-Estudiante, del Departamento de Historia y Geografía de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, titulado “Espacio local en contexto global: Talcahuano y su sociedad durante el gran auge comercial (1872-1914)”. Se agradece a Lisette Pino y Pablo Escobar por su ayuda en el levantamiento de datos, así como también a Fernando Venegas y Cristian González por sus comentarios críticos.

\*\* Dr. (c) en Historia, Universidad de Concepción, Chile. Académico del Departamento de Historia y Geografía, Universidad Católica de la Santísima Concepción (Chile). Becario Doctoral de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) N°21200996. Correo: [wilson.lermanda@ucsc.cl](mailto:wilson.lermanda@ucsc.cl); ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5531-6377>

\*\*\* Licenciado en Historia, Universidad Católica de la Santísima Concepción. Correo: [mramirez@historia.ucsc.cl](mailto:mramirez@historia.ucsc.cl); ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3345-401X>

### Resumen

El objetivo del presente artículo es analizar la condición portuaria de Talcahuano durante la transición de los siglos XIX y XX, momento donde pasó de ser un *entrepôt* a un puerto comercial del Pacífico Sur. Para lograr dicho propósito se realizó una descripción de las transformaciones demográficas, así como también de las sociedades comerciales constituidas entre las décadas de 1870 y 1910. Ambos elementos condicionaron la modernización económica de dicho espacio, sentando las bases para la complejización del tejido social porteño, cuyos rasgos socioculturales se desarrollaron al alero de sus formas económicas, vinculadas al comercio, las manufacturas y los servicios. La investigación se llevó a cabo con fuentes del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH) de Santiago de Chile y los censos de población que se realizaron en el país entre 1875 y 1907.

**Palabras clave:** Talcahuano, *entrepôt*, puerto comercial, hinterland, modernización.

### Abstract

The objective of this article is to analyze the port status of Talcahuano during the transition of the nineteenth and twentieth centuries, when it went from being an *entrepôt* to a commercial port of the South Pacific. To achieve this purpose, demographic transformations as well as the commercial societies that operated in Talcahuano between the 1870s and 1910s are described. Both elements conditioned the economic modernization of this space, laying the foundations for the creation of the social fabric

of Talcahuano, whose socio-cultural features developed at the eaves of its economic forms, linked to trade, manufacturing and services. The research was carried out with sources from the Trade Fund of the National Historical Archive of Santiago de Chile and data from national population censuses carried out between 1875 and 1907.

**Keywords:** Talcahuano, entrepôt, commercial port, hinterland, modernization.

## 1. Introducción.

Uno de los principales desafíos para la hacienda pública chilena del siglo XIX, fue la construcción de una arquitectura fiscal que sustentara económicamente el ejercicio del poder estatal y, al mismo tiempo, estableciera una infraestructura que, en palabras de la época, posibilitara el progreso al cual se adscribían las clases dirigentes chilenas y latinoamericanas (Carmagnani 1984 y Vito 2013). En ese plano, la modernización en las formas de intercambio comercial fue una aspiración importante para las élites mercantiles, quienes articularon el comercio local con el sistema mundial (Wallerstein 2011).

La economía de América Latina en la segunda mitad del siglo XIX se caracterizó por la instalación de un capitalismo periférico que replicaba a la expansión capitalista europea (Braudel 1984 y Wallerstein 2011). Según Luis Ortega, esto permitió que la economía se librara de los lastres del Antiguo Régimen, iniciando un tímido tránsito hacia la modernización (Ortega 2005). Esto implicó una necesaria adecuación de las estructuras económicas locales con respecto a los intereses de las sociedades industriales europeas (Hobsbawm 2009), las élites, sectores

mercantiles, empresarios y capitalistas de Chile y América Latina, que se adscribían a este sistema comercial global<sup>1</sup>.

En el caso de Chile, la primera mitad del siglo XIX posterior a la emancipación estuvo determinada por la instalación de una arquitectura fiscal, que sentó las bases estructurales del naciente Estado. Este proceso se vio beneficiado por los descubrimientos de yacimientos argentíferos en Chañarcillo en 1832, que permitieron la expansión de la base monetaria en plata, dinamizando la competencia entre mercaderes, empresarios y capitalistas (Salazar 2015).

Posteriormente se experimentaron dos episodios importantes de expansión económica. Primero, entre 1850 y 1860, a raíz de la demanda internacional de trigo, plata y cobre. El segundo, impulsado por la incorporación de las regiones salitreras de Tarapacá y Antofagasta — luego de la Guerra del Pacífico —, que además de abastecer la demanda mundial de salitre, generó una dinamización económica en las provincias, en áreas diversas como la agricultura, manufacturas y servicios. Dicha consecuencia, junto con la ampliación de la red ferroviaria nacional, potenció el comercio internacional desde Chile, generando de esta manera un crecimiento basado en las exportaciones<sup>2</sup> (Llorca-Jaña y

<sup>1</sup> De todos modos, se debe considerar que las características internas del mercado laboral chileno, dependiente de prácticas mercantiles y escasez de relaciones salariales, generó un desarrollo industrial frustrado.

<sup>2</sup> En 1984, Eduardo Cavieres mencionó en un artículo que como durante el siglo XIX Valparaíso concentraba la mayor parte del comercio de cabotaje, su realidad podía ser extrapolable a todos los puertos nacionales. (Cavieres, 1984). Ante ello nos preguntamos si es posible homogeneizar dicho proceso a otros territorios. Quizás en aspectos generales, pero cada localidad tiene sus singularidades que se relacionan con la historia global, de manera que también es necesario estudiar la historia económica de manera descentrada.

Miller 2021). Dicho panorama posibilitó el ciclo expansivo de la economía chilena entre 1900 y 1930 (Pinto y Órdenes 2015).

La comprensión de las trayectorias históricas del comercio chileno permite pensar sobre cómo se ha configurado la modernización de las estructuras capitalistas, analizando cambios en las formas de producción, manufacturas y comercio global (Battilossi, Cassis y Yago 2020). Lo anterior ha generado cambios en las relaciones sociales, formas de vida y encuentro de sociedades por medio de interrelaciones económicas (Wolf 2014).

Estos cambios se reflejan en el estudio de las sociedades comerciales, que experimentaron transformaciones a lo largo del siglo XIX, transitando en ocasiones de empresas familiares a sociedades corporativas (Mazzei 2015; Lluch 2004; Cavieres 2000).

En esa línea, Talcahuano emerge como un laboratorio histórico. Situado en la Bahía de Concepción en un punto equidistante entre Valparaíso y Valdivia, ha sido citado recurrentemente por la historiografía local y nacional como parte del *hinterland* de Concepción (Pacheco, 2003). Aunque la relación entre localidades como Talcahuano, Tomé o Lota con respecto a Concepción es recíproca, estos espacios han forjado identidades propias que es necesario analizar como derrotero histórico. Investigar el comercio en Talcahuano y sus repercusiones demográficas, permite comprender cómo este puerto se proyectó hacia el resto de Chile y el Pacífico Sur.

La relevancia de hacer este tipo de estudios para el espacio de Talcahuano radica en el abandono historiográfico del Puerto, que no se ha

estudiado de manera crítica y con perspectivas modernas de la historia<sup>3</sup>. Su ejecución permite comprender matices locales, dentro de problemáticas globales que se vinculan a los procesos de modernización capitalista.

En ese sentido, el objetivo de la investigación es analizar las trayectorias demográficas y económicas que permitieron a Talcahuano, pasar de ser un *entrepôt* a un pujante puerto comercial del Pacífico Sur. Como hipótesis se plantea que la modernización económica y el *boom* demográfico de la transición de los siglos XIX y XX, sentaron las bases para la complejización del tejido social porteño, cuyas características socioculturales se desarrollaron al amparo de sus prácticas económicas, vinculadas al comercio, las manufacturas y los servicios.

## **2. Comunidades marítimas y sociedades costeras: algunas consideraciones preliminares.**

En base al objetivo planteado, se propone como tesis que el empuje económico y demográfico de Talcahuano estuvo condicionado por variables como la dinamización económica derivada de la actividad salitrera, la colonización de la Araucanía y la expansión de la red ferroviaria. Sin embargo, no se puede afirmar que su vida como puerto comenzó en aquella coyuntura. Esa característica sociohistórica tiene una vida

<sup>3</sup> Si bien Talcahuano es nombrado en la literatura histórica, normalmente se ha comprendido como un apéndice de Concepción, pasando por alto sus propias dinámicas y sus relaciones con el interior del Bio-Bío y la Frontera. Durante el siglo XX la única publicación fue el *Libro de Oro de Talcahuano* (1864), sin embargo, fue realizado como una crónica histórica. En la actualidad se requieren estudios históricos en perspectiva problematizadora.

más larga, que se remonta a las ocupaciones indígenas que hubo en la costa de la península de Tumbes, la Isla Quiriquina, y posteriormente, al asentamiento de comerciantes europeos y campesinos mestizos que formaron comunidad en dicho espacio.

Siguiendo la conceptualización que ha propuesto Christine Leigh Heyrman para el espacio costero de Massachusetts (Heyrman 1984), encontramos en Talcahuano, hacia el siglo XVIII y buena parte del XIX, una comunidad marítima elástica, vinculada al mar y dependiente de inversores y clientes lejanos.

Agustín Guimerá ha ampliado el concepto anterior con la idea de sociedad costera, argumentando que dichas sociedades, aunque están vinculadas al mar, no se limitan exclusivamente a él, sino que están influenciadas por fuerzas que provienen desde el interior (Guimerá 2006).

Esto no implica que, antes de su expansión comercial, Talcahuano haya sido un lugar aislado del comercio interior. Desde el siglo XVII existían comerciantes que actuaron como eslabones entre los mercados regionales y virreinales. Celedón Camus, por ejemplo, conectó el comercio desde Valdivia hasta Potosí, desde Talcahuano (Inostroza 2018). Dicha dinámica persistió hasta la primera mitad del siglo XIX, cuando el espacio pencopolitano estableció conexiones comerciales directas con Buenos Aires y Lima, vía Antuco y Talcahuano, respectivamente. (Cartes 2014).

El contacto entre Talcahuano y Lima continuó al menos hasta la década de 1830 debido a la exportación de trigo (Pacheco 2003). Eduardo

Cavieres también señaló que buena parte del trigo de exportación chileno se embarcaba desde Talcahuano (Cavieres 1984).

Hasta aquel momento, el puerto de Talcahuano puede describirse como un *entrepôt*, ya que funcionaba como un punto de comercio centrado en el almacenamiento de diversas mercancías para su posterior exportación, conectando a comerciantes locales con circuitos mercantiles más amplios.

La centralidad de Concepción, el interior del Biobío y la Araucanía es clave para entender las dinámicas portuarias de Talcahuano, ya que su vocación comercial dependía de los circuitos económicos agrícolas del interior o *hinterland*. De esta forma, Talcahuano no puede entenderse como un espacio aislado, sino más bien, abierto a las influencias externas. Sus alcances internos se remiten al *hinterland* de Concepción, el Biobío y la Araucanía, mientras que sus conexiones externas se vincularon con puertos como Buenos Aires, Lima, Hamburgo o San Francisco.

Al conceptualizar a Talcahuano como una sociedad costera hacia finales del siglo XIX, se destaca que, debido a su inserción en los procesos de modernización capitalista, experimentó un *boom* demográfico y comercial, generando una complejización del tejido social porteño.

Este fenómeno se comprende en el marco de los procesos de modernización, entendidos como la convergencia de los avances económicos, sociales, de progresiva industrialización y tecnificación de los procesos productivos. Sin embargo, esta definición debe adaptarse a las escalas y marcos espaciales

estudiados, ya que la reproducción de esta noción no se ha manifestado de manera simétrica en las realidades industriales europeas y latinoamericanas.

Aunque no existen estudios críticos de la modernidad según la propuesta de Marshall Berman (Berman 2011) para el caso de Talcahuano, la revisión documental en este puerto, así como también en Concepción y Santiago, permiten proyectar problemas históricos derivados de la modernidad y los procesos de modernización capitalista, como desigualdades generadas por el crecimiento urbano y problemas sociales como el delito, el alcoholismo y la prostitución. Investigar estos aspectos representa un desafío para comprender la modernidad no de manera lineal y homogénea, sino como trayectorias problemáticas y experiencias heterogéneas.

Esto permite tensionar las miradas que hegemonizan en el crecimiento económico, el punto cúlmine de los procesos históricos, sin considerar elementos sociales y culturales que subyacen a la infraestructura de las sociedades.

En consecuencia, la transformación estructural de Talcahuano estuvo condicionada por diversos elementos que incluyen su experiencia como comunidad marítima de *entrepôt* y su *hinterland*, que influyó en las redes mercantiles de Concepción, el interior del Biobío y la Araucanía. Todo esto condujo a la formación de una sociedad costera basada en la morfología de puerto comercial, resultado de los procesos de modernización capitalista que fueron alimentados por las experiencias colonizadoras de la Araucanía y la dinamización económica generada por la explotación salitrera en el norte de Chile.

La combinación de estos elementos permite comprender las causalidades del *boom* demográfico y económico experimentado en Talcahuano durante la transición de los siglos XIX y XX.

### 3. Planteamiento metodológico.

Para lograr los objetivos de esta investigación, se emplearon principalmente tres tipos de fuentes: relatos de viajes, censos de población y registros notariales que documentan la formación de sociedades comerciales en el espacio de estudio.

En cuanto a los relatos de viajeros, se utilizaron las narrativas de Frezier, Lafond y Fitzroy, abarcando desde el siglo XVIII hasta las primeras décadas del siglo XIX. Estos relatos proporcionan una visión panorámica, situando a Talcahuano como un *entrepôt* en la economía global del Pacífico Sur, estableciendo conexiones con otras zonas portuarias como Valdivia, Ancud y Nueva Zelanda. Este último relevante para la explotación ballenera en Chile durante el siglo XIX, realizada principalmente por navegantes franceses.

Un segundo momento de la investigación se centró en el *boom* demográfico entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Para ello se utilizaron los censos de población realizados entre 1875 y 1907. Estos datos revelan el comportamiento demográfico y su relación con los procesos económicos locales, como el crecimiento desde la década de 1880, debido a la instalación del ferrocarril que conectó Talcahuano con Chillán y, por ende, con la zona central y la Araucanía. La activación económica basada en la exportación agrícola

generó una migración significativa hacia el puerto. Esto impulsó su dinámica social, visible en la diversificación de su fuerza laboral y la generación de la vida asociativa en el puerto, con espacios de sociabilidad como teatros, mutualidades, salones sociales y clubes deportivos.

Finalmente se ejecutó un análisis sobre las características cualitativas y cuantitativas de las sociedades comerciales en Talcahuano entre las décadas de 1870 y 1910, utilizando registros del fondo de comercio del Archivo Histórico Nacional (AHN) de Santiago de Chile. Este enfoque permitió caracterizar parcialmente la economía portuaria, que, aunque mantenía fuertes vínculos con la producción agrícola, también se abrió camino hacia las manufacturas y servicios, evidenciando una progresiva dinamización económica.

En conjunto, dichas fuentes de datos permiten establecer una correlación entre las inversiones ejecutadas en Talcahuano y el *boom* demográfico durante la transición de los siglos XIX y XX. Ambas variables sentaron las bases para la construcción de una sociedad local que, en la larga duración y mediante transformaciones estructurales de índole económico, social y cultural, transitó desde ser una comunidad marítima a una sociedad costera, con dinámicas cambiantes y un tejido social cada vez más complejo.

La temporalidad del estudio se justifica por dos hitos económicos relevantes para el Puerto. El primero, dice relación con la inauguración en 1872, del ramal ferroviario Chillán-Talcahuano, el cual permitió que dicho enclave se pudiese convertir en una centralidad dentro del centro-sur chileno. En tanto, 1914 se explica por la

apertura del Canal de Panamá, el cual generó implicancias económicas hacia los puertos del Pacífico Sur.

Este período, caracterizado por Marcello Carmagnani como una época de desarrollo industrial y subdesarrollo económico (Carmagnani 1998), reflejó asimetrías sociales en las ciudades con mayor pujanza económica del país, generando la llamada Cuestión Social. Las desigualdades de esa época sentaron las bases para la formación de sociedades obreras que se organizaron de diversas formas para poner en balance las relaciones entre trabajo y capital (de Shazo 2007; Garcés 2003; Grez 1997; Angell 1974), abriendo espacio para que lentamente el Estado comenzara a reaccionar frente a las necesidades de los sectores trabajadores de Chile (Yáñez 2008 y 2003).

#### **4. Talcahuano en el Pacífico Sur: de *entrepôt* a puerto comercial (SXVIII-XIX).**

Uno de los mayores alcances del reformismo borbónico en el comercio desarrollado en la América Hispana del siglo XVIII, fue la política de apertura portuaria. Esto permitió aumentar las rentas de la Corona y mejorar el control económico de las provincias de ultramar. Además de la reforma de la Real Hacienda, las Ordenanzas de Intendentes, fue clave el Reglamento de Comercio Libre de 1778 (Bebin 2021)<sup>4</sup>.

Dicha apertura generó una lenta, aunque progresiva revitalización de los espacios porteños, los cuales tuvieron un desarrollo menor durante los siglos del Antiguo Régimen,

<sup>4</sup> Real Decreto del diez y seis de marzo de 1778. Madrid: Imprenta de Pedro Marín.

a raíz de la predisposición de las autoridades de fundar poblados hacia el interior, con el objetivo de protegerse de las incursiones de piratas y corsarios (Cavieres y Vito 2020). En ese contexto, desde el siglo XVIII, la costa de Talcahuano emergió como un espacio de recalada para diversas embarcaciones que surcaban el Pacífico Sur<sup>5</sup>. Dicha característica impulsó su fundación como puerto de registro en 1764 (Moreno 1964).

Más aún, las características geomorfológicas y climáticas de la Bahía de Concepción estimularon positivos comentarios por parte de los viajeros europeos, quienes en sus registros caracterizaron a dicho puerto como un excelente lugar para el abrigo de los vientos del norte, sobre todo en temporada de invierno. Incluso antes de la fundación de Talcahuano como puerto de Concepción, por real cédula del 5 de noviembre de 1764, el lugar fue poblado por navegantes y comerciantes franceses, quienes según el cronista Gómez de Vidaurre, plantaron huertas, construyeron casas y una iglesia (Cartes 2014). Lo planteado no es un dato menor, ya que significa que dicho espacio porteño comenzó a tomar relevancia para navegantes y comerciantes, sobre todo quienes transitaban hacia el Perú desde Valdivia, Ancud o a las misiones de exploración en la Polinesia. En línea con lo descrito, los relatos de Frezier —quien recorrió las costas de Chile y Perú entre 1712 y 1714— mencionan que, en la aldea de Talcahuano, era posible encontrar agua dulce en abundancia, leña y madera para la construcción de buques, así como un suelo sedimentario,

compuesto por limo negro y blando<sup>6</sup>. Lo anterior da cuenta de las condiciones propicias que presentaba dicho espacio costero para realizar actividades de surgidero y amarradero de naves, así como también para el abastecimiento de estas.

Así lo ha planteado Iván Inostroza, quien ha afirmado en sus estudios, que, hacia fines del siglo XVIII, y a raíz de la sutil impronta industrial que fue adquiriendo Concepción, se agilizó el tráfico marítimo a partir de veleros provenientes de Estados Unidos y Europa, que utilizaban el puerto de Talcahuano como centro de abastecimiento de las faenas balleneras, así como de las caletas costeras para el contrabando (Pinto e Inostroza 2014).

Dichas impresiones siguieron teniendo eco en los primeros años de la República. Es así como en 1827, Gabriel-Pierre Lafond de Lurcy<sup>7</sup>, capitán de la marina mercante francesa, consideró que en los puertos de Talcahuano, Valdivia y San Carlos (Ancud), se podía realizar estadías tranquilas, durante las cuales era posible obtener provisiones y víveres a bajo costo, además de agua para sus equipajes. Lo que se menciona anteriormente era fundamental para el aprovisionamiento de los barcos balleneros franceses, los cuales no solo surcaban las cosas chilenas, sino que también expandían su explotación marítima hasta Oceanía. En efecto, el mismo Gabriel Lafond menciona en su crónica que casi la totalidad de los barcos provenientes

<sup>5</sup> El puerto de Talcahuano se sitúa en la zona sur de la Bahía de Concepción, equidistante de Valparaíso y Valdivia. Específicamente, se encuentra a 250 millas náuticas al sur de Valparaíso y a 240 millas náuticas al norte de Valdivia. Esa relación central lo posicionaba como un paso necesario para el aprovisionamiento de víveres durante los siglos coloniales.

<sup>6</sup> Frezier. 1902. *Relaciyn del viaje por le Mar del Sur a las costas de Chile i Perù durante los acos 1712, 1713 i 1714*. Santiago de Chile: Imprenta Mejía. Hasta la actualidad, toda la zona de la Marisma Isla Rocuant o De Los Reyes hasta la zona la desembocadura del río Andalién es rica en ese tipo de suelo, el cual es útil en labores agrícolas.

<sup>7</sup> Lafond du Lucy, G. 1911. *Viaje de Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria.

de Nueva Zelanda descansaban en Talcahuano durante su viaje de regreso, debido a que en dicho puerto encontraban víveres mucho mejores y más baratos que en otros puertos del Pacífico.

El relato de Lafond es concordante con una publicación del 12 de febrero de 1834, encontrada en El Faro del Bio-Bío, la cual consistió en un aviso comercial dirigido a los capitanes de buques que recalaran en el puerto. La manifestación de dicha misiva fue encargada por un comerciante local de nombre Juan Geraldo Coste, quien anunció la instalación de un establecimiento comercial, donde expresaba que:

(...) los capitanes y sus tripulaciones podrían encontrar todo tipo de -productos- frescos y salados, necesarios para emprender o seguir los viajes a un 25% más barato que en cualquier otro puerto del Pacífico. (El Faro del Bio-Bío, 1834).

En línea con lo anterior y siguiendo a Iván Inostroza, se plantea que, a diferencia del período colonial, donde el arribo anual de embarcaciones se contaba por decenas, hacia las décadas de 1830-1840 ya se registraban por centenas. Lo anterior fue agilizado en parte por la instalación de una industria molinera en el *hinterland* penquista, que utilizó a Talcahuano como puerto de salida (Mazzei 2015). Esto se explica en parte por la determinación que se realizó en 1826 —a raíz de la crisis económica post independentista—, donde se decretó que todos los productos de Concepción que salieran por el puerto de Talcahuano se encontrarían liberados de impuestos (Pinto e Inostroza 2014), compitiendo de esta manera con la producción triguera de Aconcagua que salía por Valparaíso.

Esa cualidad que tuvo Talcahuano como puerto de abastecimiento y de almacenamiento

de mercancías —*entrepôt*— siguió siendo característica durante gran parte de las siguientes décadas. Dicha vocación portuaria en la zona fue compartida durante gran parte del siglo XIX con otros enclaves porteños, como es el caso de Lirquén, Tomé, Coronel y en menor medida, Lota (Hernández 1983).

Saliendo del plano local y mirando hacia lo general, la expansión comercial que se generó en Chile desde 1850, potenció la instalación de capitales nacionales y extranjeros en ciudades como Valparaíso, Santiago y Concepción, dedicados a la exportación e importación de mercaderías. La expansión de la frontera agrícola hacia el Biobío y la explotación carbonífera, generaron desde mediados del siglo XIX un foco económico dinamizador, donde las conexiones ferroviarias fueron fundamentales para el transporte de granos, minerales y maderas. (Muñoz 1995).

Dicha expansión no solo se remitió al espacio pencopolitano y del Biobío. También se vinculó con el proceso de colonización que se ejecutó en la Araucanía. Para muchos colonos, Talcahuano se convirtió en el punto de partida en Chile para luego adentrarse a la Frontera. Así sucedió con las comunidades italianas de Capitán Pastene, como también con franceses, alemanes y suizos, que desde la década de 1880 se asentaron entre los ríos Biobío y Toltén. De todos modos, la conexión entre el puerto y la Araucanía no solo operó desde la logística de la colonización, sino que se convirtió en un lugar de salida para el circuito económico triguero y agrícola que se generó en dicho espacio fronterizo. En ese sentido, las memorias que escribieron Isidoro Errázuriz (Pinto e Inostroza 2014) o Gustav Verniory (Verniory 2009) son valiosos testimonios referentes a las



conexiones, intercambios y redes generadas entre la zona de Concepción y la Araucanía, las cuales pueden ser pensadas en la larga duración, a partir de los aportes realizados por Iván Inostroza (Inostroza 2018). En ambos relatos, la importancia del ferrocarril se muestra como un elemento gravitante en la expansión del Estado hacia esos territorios.

En el caso de Concepción, el intercambio de mercaderías durante la última parte del siglo XIX utilizó de base la plaza de Talcahuano (Campos 1979). Dicho espacio se fue configurando como un puerto que sirvió de eslabón para la distribución de mercaderías hacia otros puertos, tanto nacionales como extranjeros (Mazzei 2015). Esto se logró por medio de la instalación de diversas firmas y asociaciones comerciales, quienes a su vez se vieron beneficiadas por la expansión del crédito en Concepción y su *hinterland* (Mazzei 2005). Lo anterior fue un aliciente estructural para la posterior modernización de la sociedad penquista y los espacios aledaños.

Para Hilario Hernández (Hernández 1983), dicho fenómeno ha sido denominado con el nombre de “fase de concentración portuaria” (Hernández 1983: 58), ya que marcó un giro en la economía de la Provincia de Concepción y, en particular de Talcahuano. Dicha concentración permitió a Guillermo Guajardo, plantear que dentro del escenario chileno Talcahuano presentó una singularidad. Esto debido a la inauguración del dique en 1896, el cual lo posicionó como un puerto con mejor infraestructura, incluso, mayor que la de Valparaíso (Llorca-Jaña y Miller 2021). Vinculado a lo anterior, el hito que comenzó el proceso de transformación comercial en Talcahuano fue la inauguración del ramal ferroviario que lo conectó con Chillán en 1872.

Dicho evento ayudó en el efecto dinamizador de la economía y demografía local. La primera, por la conexión directa que significó el ferrocarril con las zonas agrícolas del interior y la segunda, por el *boom* demográfico que implicó un crecimiento explosivo de la población (Hernández 1983: 58). Con ello se forjó un nuevo nicho de comercio, servicios y manufacturas, complementario al comercio nacional e internacional, que permitió a Talcahuano comenzar un proceso de despegue en relación con sus pares. Esto generó como consecuencia, un tránsito hacia una modernización a gran escala (Mazzei 2015), que transformó a Talcahuano en un puerto comercial de relevancia, tanto para el sur de Chile, como para el Pacífico Sur.

## 5. Trayectorias demográficas dentro de una sociedad en movimiento.

Las referencias demográficas respecto a Talcahuano durante la primera mitad del siglo XIX no son del todo precisas. Sin embargo, algunos datos permiten ir delineando su trayectoria demográfica a lo largo del siglo XIX, en un entramado que se vincula directamente con las transformaciones económicas y sociales experimentadas en dicho puerto<sup>8</sup>.

El primer registro es de 1813, proveniente del censo levantado por Juan Egaña. En dicho documento se señaló que, en 1812, la población de Talcahuano estaba compuesta por 2.219 personas. Aunque el censo dividía a la población en castas —españoles, indios,

<sup>8</sup> Si bien los censos son fuentes históricas valiosas, es importante señalar que los datos proporcionados por los censos deben ser considerados de manera referencial y no como datos absolutos, básicamente porque hoy en día existen cuestionamientos en torno a los procedimientos bajo los cuales se llevaron a cabo.

mestizos, negros y mulatos— la documentación indica que en Talcahuano solo había españoles: 794 hombres, 987 mujeres, 199 párvulos y 239 párvulas<sup>9</sup>. De manera paralela, dicho censo aproximaba la población de Valparaíso en 5.317 habitantes, mientras que Valdivia se conformaba por 10.334 personas, evidenciando que Talcahuano se encontraba en una posición numérica inferior a la de sus pares porteños.

Dos décadas más tarde, la situación se mantenía. En el censo de 1835, se indicó que la población de Talcahuano era de 2.220 habitantes, es decir, prácticamente no hubo variación entre 1813 y 1835. Sin embargo, los eventos acaecidos el 20 de febrero de 1835 relacionados con el terremoto conocido como “La Ruina” y el posterior *tsunami* que azotó a la Bahía de Concepción, generaron serias consecuencias demográficas y comerciales.

Robert Fitzroy, oficial de la Marina Real Británica y capitán del HMS Beagle, donde también viajaba Charles Darwin, describió los hechos con las siguientes palabras:

In going through the narrow passage wick separates Quiriquina from Tumbes, the great waves had swept the steep shores to a height of thirty feet (vertically) above high-water mark... Wherever the invading waves found low land, the destruction was great, from those lands being in general well cultivated, and the site of many houses. The low grounds lying at the bottom of Concepcion Bay, particularly those of the Isla de los Reyes, were overflowed, and injured irreparably: quantities of cattle, horses, and sheep were lost (...) (Fitzroy 1839: 412-413).

Así, el lento crecimiento demográfico observado en Talcahuano hasta 1854 tiene directa relación con el terremoto de 1835, donde, según los

relatos de la época, no quedó un edificio en pie. Hacia 1854, luego de una lenta recuperación demográfica, la sociedad porteña llegó a estar compuesta por 4.951 habitantes, tal como se indica en la *Tabla 1*.

**Tabla 1.** Trayectoria de la población de la Provincia de Concepción, 1854-1907.

	1854	1865	1875	1885	1895	1907
Concepción	11.186	15.868	19.740	40.302	55.750	72.380
Lautaro	15.350	29.177	32.129	32.004	35.101	39.778
Rere	25.667	33.777	33.928	46.355	38.266	37.832
Talcahuano	4.951	4.933	4.792	6.716	12.285	25.641
Coelemu	23.685	30.688	31.759	32.945	27.942	24.822
Puchacay	26.152	32.313	29.122	24.137	18.846	16.541
<b>Total</b>	<b>110.291</b>	<b>146.056</b>	<b>151.470</b>	<b>182.459</b>	<b>188.190</b>	<b>216.994</b>

Fuente: Elaboración propia en base a los censos de población de los años 1865, 1875, 1885, 1895 y 1907.

Si se considera la variación del período 1812-1835 y se contrasta con la de 1835-1855, se evidencia que son diametralmente opuestas, ya que el aumento de población en la segunda etapa llegó a ser mayor al 100%. No obstante, al considerar como marco referencial a los otros departamentos que componían la Provincia de Concepción, se observa que la población de Talcahuano seguía estando muy por debajo de sus vecinos.

La *Tabla 1* también deja en evidencia que la población fue numéricamente similar en departamentos de vocación rural como Puchacay, Coelemu y Rere, así como también en Concepción y Lautaro. Este último, producto de la explotación carbonífera que generó un crecimiento importante en la zona de Lota y Coronel, dinamizando la economía en torno a la agricultura y los servicios.

<sup>9</sup> Archivo Nacional. 1953. *Censo de 1813. Levantado por Don Juan Egaña, de orden de la Junta de Gobierno formada por los señores Pérez, Infante y Eyzaguirre*. Santiago de Chile: Imprenta Chile.

Empero, la demografía de Talcahuano no creció al mismo ritmo que los otros departamentos. Al contrario, se observa que desde 1854 hasta 1875, la población porteña tuvo un lento pero progresivo descenso, explicado por el proceso de migración interna hacia zonas agrícolas y de explotación carbonífera del Golfo de Arauco:

El examen de los resultados del censo -1875- en esta provincia descubre un progreso mediocre en su población, i (sic) aún hai (sic) departamentos, como Talcahuano y Puchacai, que lejos de aumentar han disminuido de una manera bien notable, lo que fácilmente se explica por la fuerte emigración que ha provocado la ocupación i (sic) acrecimiento reciente de las provincias vecinas de Arauco i (sic) Bio-Bio. (Oficina Central de Estadísticas de Santiago. 1875. *Quinto Censo Jeneral de la Población de Chile*. p.154).

Lo anterior provocó que la población de Talcahuano disminuyera en un 2,9% entre 1865 y 1875. En contraste, Concepción tuvo un salto cuantitativo al aumentar su población en un 24,5% dentro del mismo período.

Otro elemento explicativo de la situación fue desarrollado por Arnoldo Pacheco, quien explicaba que Talcahuano al no estar conectado de manera eficiente al sistema de caminos y ferroviario de la época, perdía capacidad de recalada en el puerto, generando que Tomé tuviese mayores entradas. Dicha característica cambió luego de 1872, cuando, a raíz de la conexión ferroviaria por el ramal Chillán-Talcahuano, Tomé perdió su primacía económica en la Bahía de Concepción (Pacheco 2003). De ahí que el ferrocarril —que conectó a Talcahuano con Valparaíso por el norte y a Cautín por el sur<sup>10</sup>— sea considerado como el principal pivote para el despegue económico del puerto, y, en consecuencia, de su población y sociedad

en general, la cual se fue complejizando con relación a los parámetros de lo que para aquel entonces era la deseable modernización, mediante el mejoramiento de la infraestructura portuaria y del espacio público. Es así como en el censo de 1885, se plantea otra apreciación:

Talcahuano, segunda ciudad de la provincia, debe su importancia a su magnífico fondeadero que lo hace el centro de todo el comercio del sur, hallándose situada en el departamento del mismo nombre, a inmediaciones de las villas de Penco y Tomé<sup>11</sup>.

Dos son los elementos relevantes que se extraen de la cita precedente. La primera y más fundamental, es la relación que se generó entre Talcahuano y el comercio, considerándola como el principal puerto del sur de Chile. Por otro lado, la mención a Tomé solo como una villa, confirma lo mencionado por Pacheco, en torno a las características comerciales de ambos asentamientos.

De cualquier modo, las cifras brutas de población pueden inducir a un error interpretativo. Esto porque si se analizan los datos de 1895, se puede observar que la población de Talcahuano siguió siendo numéricamente inferior a la de los otros departamentos de la Provincia de Concepción. Sin embargo, no se está considerando la concentración de la población, es decir, la densidad poblacional. En esa línea, se rescata del censo de 1895 que:

(...) la población está especialmente concentrada en los departamentos de Concepción i Talcahuano, que figuran con una densidad de 121,46 -hab/km<sup>2</sup>-y 120,44 -hab/km<sup>2</sup>-, un poco inferior a la del departamento de Santiago, que es de 132,5 -hab/km<sup>2</sup>-. (Oficina Central de Estadística de Santiago. 1895. *Sétimo Censo Jeneral de la Población de Chile*. Tomo III. P.304).

<sup>10</sup> Oficina Central de Estadística. 1895. *Sétimo Censo Jeneral de la Población de Chile*. p.304.

<sup>11</sup> Oficina Central de Estadística de Santiago. 1885. *Sexto Censo Jeneral de la Población de Chile*. p. 197.

En contraparte, se puede observar la localidad de Rere, que, si bien triplicaba la población de Talcahuano, solo tenía 10hab/km<sup>2</sup>. En cambio, la densidad porteña aumentó a 153 hab/km<sup>2</sup> para 1907. (ver *Tabla 2*).

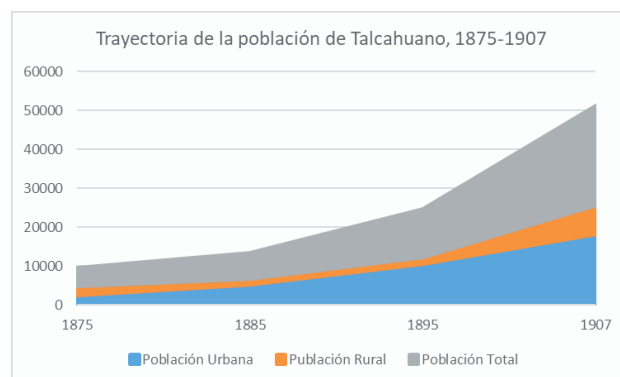
**Tabla 2.** Población y Densidad demográfica de Talcahuano entre 1854 y 1907

	1854	1865	1875	1885	1895	1907
Población Talcahuano	4.951	4.933	4.792	6.716	12.285	25.641
Densidad Demográfica hab/km <sup>2</sup>	29,64	29,53	28,69	40,21	73,56	153,53

Fuente: Elaboración propia en base a los censos de población de los años 1865, 1875, 1885, 1895 y 1907.

Se puede observar que, aunque hacia 1895 la tasa de crecimiento se estaba ralentizando en el plano general de la Provincia de Concepción (ver *Tabla 1*), eso no pasaba en espacios como Concepción y Talcahuano, quienes en relación con el censo de 1885 aumentaron su población en un 38.3% y un 82.9%, respectivamente.

**Gráfico 1.** Trayectoria de la población de Talcahuano, 1875-1907.



Fuente: Elaboración propia en base a los censos de población de los años 1865, 1875, 1885, 1895 y 1907.

El caso de Talcahuano en este sentido es significativo, ya que según se observa en la *Tabla 2*, entre 1885 y 1907 prácticamente duplicó su población cada diez años. Además, como se visualiza en el *Gráfico 1*, el crecimiento de la población urbana fue constante, abriendo también un porcentaje mayor de crecimiento a su población rural entre 1895 y 1907, en contraste con el período anterior, donde se había observado una disminución, en comparación del período inicial situado en 1875.

Es claro que el crecimiento que tuvo Talcahuano en esa época fue importante en términos cuantitativos. Sobre ello, el análisis del censo remataba:

Se puede observar que el aumento notable de población de Talcahuano i (sic) el no despreciable de Concepción, al lado de las cifras de densidad que hemos apuntado, revelan un movimiento de concentración i (sic) un evidente progreso en aquellas localidades. (Oficina Central de Estadística de Santiago. 1895. *Séptimo Censo Jeneral de la Población de Chile. Tomo III.* p.305).

En términos prácticos, dicha noción de progreso se materializó con la construcción y establecimiento de una serie de obras públicas e instituciones que dinamizaron a la sociedad porteña en términos socioculturales. Ejemplo de ello son las menciones que se realizaron en el censo de 1895 sobre diferentes edificios públicos, como el juzgado de letras, la gobernación, cuartel de policía, aduana, casa consistorial, correo, telégrafo, hospital, gobernación marítima y estación de ferrocarriles. A esto se sumó la fundación de diversas instituciones educativas, conviviendo la educación pública, privada-liberal y privada-confesional. De hecho, de los once establecimientos que estaban establecidos en 1895, tres fueron privados-laicos y uno de carácter confesional.

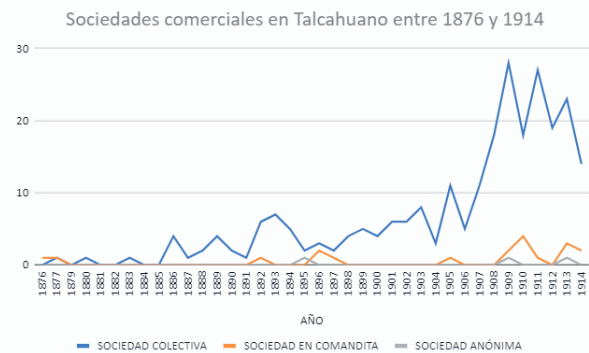
De esa manera, el salto económico y demográfico, acompañado de la conexión ferroviaria que tuvo Talcahuano entre las décadas de 1875 y 1885, fueron determinantes para su posicionamiento como un puerto pujante del Pacífico Sur, aportando de esa manera a la constitución de una sociedad porteña con características modernas, que a su vez aportaba al desarrollo de la provincia, tal como se expresó en el Censo de 1907:

Como se vé, los progresos de la población de esta provincia se deben únicamente al desarrollo de la ciudad de Concepción, del puerto de Talcahuano i (sic) del departamento carbonífero de Lautaro. (Comisión General del Censo. 1907. *Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo*. P.844).

## 6. Talcahuano, puerto comercial: Sociedades mercantiles porteñas, 1874-1914.

Desde la década de 1870 se registran algunas iniciativas que sentaron las bases para las inversiones en el puerto de Talcahuano y, en consecuencia, el inicio de un proceso de mutación de su condición costera, pasando de ser un *entrepôt* —comunidad marítima— a un puerto comercial —sociedad costera—. Ejemplos tempranos incluyen iniciativas como las sociedades comerciales de Tomas Hopper (1875) dedicada al transporte entre Talcahuano y Concepción o la que constituyeron los comerciantes Daniel Navarrete y Rosa Candia (1877) para la exportación de frutos del país.

**Gráfico 2.** Creación de Sociedades Comerciales en Talcahuano entre 1876 y 1914



Fuente: Elaboración propia en base a los registros del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH).

A partir de la década de 1880, las sociedades colectivas fueron protagonistas del comercio portuario (*Gráfico 2*), experimentando un crecimiento constante hasta su punto máximo después de 1907. Las sociedades comanditarias

se caracterizaron por un comportamiento más irregular, mientras que las sociedades anónimas tuvieron una presencia limitada.

El análisis del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH), revela que entre 1876 y 1914, se establecieron 274 sociedades comerciales en Talcahuano, siendo las sociedades colectivas las más relevantes, básicamente por su volumen. Las sociedades comanditarias fueron 23, mientras que las sociedades anónimas solo llegaron a tres. Paralelamente, en Concepción se constituyeron 801 sociedades colectivas, 197 sociedades en comandita y 47 sociedades anónimas. Esto demuestra que los números levantados desde la experiencia de Talcahuano son muy inferiores a los de la capital provincial. Sin embargo, hay un tema de escala que se debe considerar, ya que si bien, la constitución de sociedades en el puerto pudo ser menor, en comparación a un escenario provincial y más aún nacional, es cualitativamente representativa dentro de un plano local, producto del impacto que generó en la dinamización de la sociedad que se formaba en dicho espacio.

Las primeras sociedades colectivas, como la de Carlos Wilson y Stilo Stanton (1877), sentaron las bases para futuras inversiones. Dicha sociedad se formó con un capital social de \$10.000 pesos, con la finalidad de establecer un almacén naval y desarrollar actividades comerciantes a partir de la figura de los agentes comisionistas. En 1880 los comerciantes Alfredo Unna y Víctor Cornou formaron la sociedad Cornou y Compañía, aportando \$3.000 pesos para establecer un negocio de comisiones, bodegaje y tiendas para ventas de mercaderías en general, asignaciones de buques, embarques, compraventa de frutos

del país, así como también, venta a comisión de mercaderías extranjeras. En la misma línea, Federico Elton y Luis Mathieu —comerciantes y vecinos del puerto— constituyeron en 1883 una sociedad mercantil colectiva cuyo objetivo fue la compra y venta de frutos del país, así como también de mercaderías extranjeras y nacionales. Al igual que la sociedad de Wilson y Stilo, la conformada por Elton y Mathieu se propuso abordar la figura de los agentes comisionistas. En consecuencia, se produjo un dinamismo que se observa claramente desde 1886, llegando a un punto máximo entre 1909 y 1911.

En las sociedades mercantiles comanditarias, destacó A.S. Bedwell y Compañía, conformada en 1896 con el objetivo de suministrar víveres y provisiones para buques. Ese mismo año se formó Olivares y Compañía, dedicada al rubro de las agencias de préstamos sobre prendas. El capital aportado por dichas sociedades fue de \$2.000 y \$4.000 pesos, respectivamente.

En línea con lo anterior, el trienio 1909-1911, asomó como un período de expansión para ese tipo de sociedades comerciales, ya que se conformaron siete sociedades comanditarias, de las 19 que hubo en el período 1876-1914. Rescatamos tres ejemplos para tener una mirada panorámica de dichos años.

En primer lugar, la sociedad comanditaria Adolfo Gros y Compañía, constituida con un capital social de \$20.000 pesos. El objetivo de dicha sociedad era la compra y venta de vinos y aguardientes. Si bien la fuente no lo menciona, pero por las características geográficas y climáticas de la zona, es altamente probable que dichos mostos provinieran del valle del Itata. Por último, se menciona que, si bien

el domicilio de la sociedad es el puerto de Talcahuano, dependiendo del desarrollo que requieran los negocios, podrían establecer una sucursal en Concepción. El hecho de que en el documento fundante de dicha iniciativa comercial se mencione dicha posibilidad, quiere decir que la inversión tenía cierta proyección económica de éxito.

Por otra parte, el 2 de agosto de 1910, se formó Coles y Compañía. Al igual que la sociedad anterior, esta se constituyó con un capital de \$20.000 pesos, para poder girar en el rubro de los embarques, desembarques, agencias de vapores, bastidores y estibadores de buques, así como también en las actividades propias de los agentes comisionistas.

Finalmente, en 1911 destacó la constitución de Carlos Fonck y Compañía, dedicada a la importación de mercaderías. Dicha sociedad fue formada por Carlos Fonck —vecino de Talcahuano—, Phillip Jacob Fonck —residente en Hamburgo— y Fernando Fonck —residente en Santiago—. El capital social estuvo medido en moneda extranjera, precisamente se trataba de \$1.854.000 marcos alemanes.

Es necesario hacer notar que dicha sociedad tuvo su casa matriz en Valparaíso, expandiéndose por medio de sucursales en Hamburgo, Santiago, Concepción y Talcahuano. De todos modos, el hecho de que esta última ciudad estuviese considerada dentro del circuito comercial de dicha sociedad, evidencia que para 1911, ya se constituía como un puerto de proyección internacional.

Con respecto a las sociedades anónimas, se ha mencionado que durante el período 1876-1914 solo fueron tres. De modo que vale la

pena sintetizar las características de dichas iniciativas.

La primera se constituyó en 1895 y tuvo que ver con los prolegómenos de la sociabilidad porteña. Se trató de la sociedad anónima que dio origen al Club Talcahuano, creado al símil de lo que era el Club Concepción o el Club de la Unión en Santiago. Entre sus fundadores destacaron los nombres de Ambrosio Munizaga —médico—, Máximo Kollmarn y David Fuentes —ambos comerciantes—. Ellos junto a otro grupo de comerciantes y empleados fueron los iniciadores de la sociabilidad institucionalizada en Talcahuano, que luego se desarrolló en otros espacios como la Sociedad Musical de 1903, que luego de adoptar una impronta mutualista se transformó desde 1907 en la Sociedad Protectora de Empleados de Talcahuano.

En un ámbito propiamente comercial, el 10 de diciembre de 1909 se estableció en forma de sociedad anónima, una sucursal de la Compañía Alemana de Movilización de Bahías, cuya casa matriz estaba en Valparaíso. Sus principales inversionistas fueron los comerciantes W. Hardt, Otto Hildebrandt y Federico Lange. El objetivo de dicha sociedad se remitió a la explotación de los servicios de transporte de mercaderías, embarque, desembarque y remolques, tal como Coles y Compañía, fundada en 1910 y que se ha citado anteriormente.

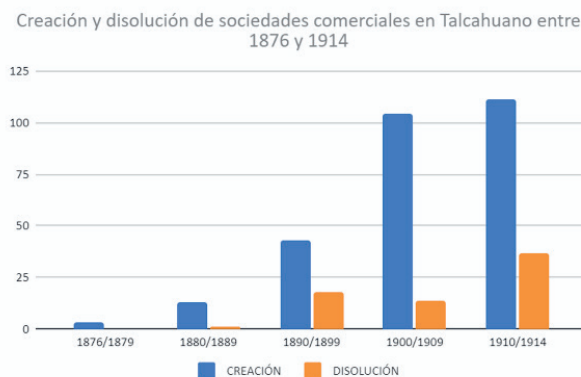
De todos modos, se presume que el alcance económico de la Compañía Alemana de Movilización de Bahías debió ser mucho mayor, debido a la inversión económica de sus capitales, los cuales fueron inicialmente de \$40.000 pesos, es decir, el doble de Coles y Compañía. El alcance y proyección de dicha

sociedad era a largo plazo, ya que se estableció que su duración sería de 50 años<sup>12</sup>.

El tercer caso fue de 1913, cuando se constituyó la sociedad anónima que creó la Sociedad Explotadora del Nuevo Puerto Comercial El Morro, con un capital de \$3.600.000 pesos, dedicaba a ejecutar todo tipo de embarque, desembarque, bodegaje, transportes y otras labores análogas al rubro. Dicha iniciativa se hizo con la concesión de playas del brazo de mar y terreno en la Isla de los Reyes —azotada por el tsunami de 1835 y conocida posteriormente como Isla Rocuant— y de los permisos para habilitar un canal de acceso en dicho brazo de mar con el objetivo de construir cuatro muelles. La sociedad se constituyó el 5 de abril de 1913 y entre sus principales inversionistas estuvieron Heyward J. Trumbull -médico cirujano de Talcahuano, y los comerciantes porteños Henry Coke y Víctor Cornou. De igual manera, en la constitución de sociedad también estuvo Óscar Spoerer, destacado por ser uno de los fundadores del Cuerpo de Bomberos de Concepción, así como por invertir en diversas compañías aseguradoras contra incendios y accidentes marítimos.

<sup>12</sup> Las fuentes indican que dicha sociedad se proyectó en el tiempo, ya que, en una nota lateral del documento de constitución de sociedad, se menciona que en 1923 se cambió la razón social por la de Compañía Marítima Roland. Por otro lado, en otra nota lateral del mismo documento se señala que según escritura pública del 5 de enero de 1972, dicha sociedad se estableció como Compañía Portuaria Talcahuano Sociedad Anónima.

Gráfico 3. Creación y disolución de sociedades comerciales en Talcahuano entre 1876 y 1914.



Fuente: Elaboración propia en base a los registros del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH).

Como se observa en el Gráfico 3, la constitución de las 274 sociedades comerciales establecidas entre 1876 y 1914, siguieron un patrón ascendente a lo largo del período de estudio, lo cual, en un sentido macro, se encuentra en relación con los ciclos de la economía nacional y global.

Si bien el crecimiento de sociedades fue constante entre 1876 y 1899, según señala el Gráfico 3, el incremento que se evidencia para el período 1900-1914 es sustantivo. De hecho, durante los primeros catorce años del siglo XX, las sociedades constituidas fueron 216, mientras que en los últimos 24 años del siglo XIX solo llegaron a 58. Es decir, se constata entre ambos períodos una tasa de crecimiento del 272%.

En cuanto a la disolución de sociedades comerciales, entre 1876 y 1899 se registraron 19 casos, representando un 33% del total de



dicho período. Asimismo, entre 1900 y 1914, el porcentaje de disolución llegó a un 25%, basado en las 53 sociedades comerciales que cesaron sus actividades. Lamentablemente, las fuentes documentales no entregan información explícita referente a los motivos por los cuales las sociedades comerciales se disolvían. Una posibilidad explicativa de dicho comportamiento está en las dinámicas propias de las iniciativas económicas, las cuales tienen un ciclo orgánico. Así, es necesario considerar que entre 1890 y 1900, la inflación alcanzó un promedio del 5%, mientras que en la década siguiente llegó a un 8% (Matus 2012). Probablemente sea uno de los factores explicativos, sin embargo, la duda ameritaría una investigación que profundizara en dicho punto.

De todos modos, el crecimiento de las sociedades comerciales en constante alza da cuenta de la dinamización comercial que se generó en el espacio porteño de Talcahuano en la transición de los siglos XIX y XX.

El análisis del capital de las sociedades comerciales constituidas entre 1876 y 1914, revela que, aunque las inversiones fueron dinámicas —por situarse en áreas diversas—, la distribución de sus montos de capitales fue más baja en comparación a Concepción. Según investigó Leonardo Mazzei, para el período 1880-1889, el 54% de los montos de capitales se situaban entre los \$40.000 y \$100.000 pesos (Mazzei 2015: 141-144). En contraste, en Talcahuano el 56% de los capitales se situaron entre los \$5.000 y \$50.000 pesos de inversión inicial (*Tabla 3*). A pesar de las inversiones relativamente más bajas en Talcahuano, estas representaron un crecimiento dinámico dentro de su propia escala.

**Tabla 3.** Capital social de las sociedades comerciales de Talcahuano 1876-1914<sup>13</sup>

CAPITAL APORTADO	CANTIDAD DE SOCIEDADES	%
1 a 5.000	66	26,09%
5.001 a 10.000	49	19,37%
10.001 a 50.000	93	36,76%
50.001 a 100.000	16	6,32%
100.001 a 200.000	11	4,35%
200.001 a 500.000	8	3,16%
500.001 a 1.000.000	4	1,58%
1.000.000 o más	6	2,37%
TOTAL	253	100%

**Fuente:** Elaboración propia en base a los registros del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH).

Por otra parte, los denominados grandes capitales, es decir, sociedades que se constituyeron con montos superiores al millón de pesos de la época, solo representaron al 2,37% (*Tabla 3*), destacando las compañías de Manuel Gaete del Campo<sup>14</sup>, Julio Fagalde Etcheverry<sup>15</sup>,

<sup>13</sup> Para la construcción del cuadro “Capital Social” (*Tabla 3*), se consideraron los datos de 253 sociedades comerciales, de las 274 constituidas en el período 1876-1914. El motivo es metodológico, ya que de la revisión de fuentes se detectó que en 16 casos no se señaló el capital aportado para constituir la sociedad. Por otro lado, en cuatro casos se aportó con moneda extranjera -marco alemán-, así como también se verificó que en un caso la sociedad que se constituyó utilizó como capital un terreno a explotar.

<sup>14</sup> El 8 de junio de 1912, se constituyó Gaete y Compañía, sociedad comercial que se dedicó al ramo de las poblaciones, haciendo ventas de parcelas con los terrenos del fundo “Las Salinas”, situado entre el brazo de mar de la Isla Rocuant -Isla de Los Reyes- y las poblaciones que se estaban formando de manera paralela en ese momento en Santa Clara y Población Gaete. Es interesante la proyección territorial de dicha iniciativa, ya que consideraban la construcción de un malecón que garantizara seguridad a los terrenos de las inundaciones por la crecida de las mareas, haciendo rellenos en dicha zona.

<sup>15</sup> El 17 de junio de 1909, se constituyó Fagalde y Compañía, sociedad comercial dedicada a la compra-venta de frutos del país, abarrotes en general, artículos navales, importación-exportación, despacho de aduana y la compra-venta de propiedades.

Carlos Fonck<sup>16</sup> y Mauricio Gleisner<sup>17</sup>, vinculados especialmente al rubro comercial.

En términos de rubros económicos, el comercial fue predominante durante el período de estudio. Lo anterior se explica porque durante dicha época se identificó a 187 sociedades que precisamente se dedicaban al rubro comercial, en distintas escalas de alcance, representando un 68,26% del total de sociedades constituidas, según se constata en la *Tabla 4*.

**Tabla 4.** Rubros

Rubro		%
Comercio	187	68,26%
Servicios	45	16,42%
Manufacturas	21	7,66%
Construcción	6	2,18%
Pesca	4	1,45%
Agricultura	3	1,09%
Ocio	1	0,36%
Sin referencia	7	2,55%
Total	274	100%

**Fuente:** Elaboración propia en base a los registros del Fondo de Comercio del Archivo Nacional Histórico (ANH).

<sup>16</sup> Sociedad de 1911 dedicada al rubro de la importación de mercaderías. Se ha hablado de ella anteriormente.

<sup>17</sup> Si bien Mauricio Gleisner falleció en 1899, sus compañías siguieron funcionando en rubros variados que iban desde la compra-venta de mercadería en general hasta la constitución de aseguradoras, pasando por la exportación de frutos del país, explotación de diversos establecimientos industriales, agrícolas y agencia de vapores. Dicho imperio económico fue uno de los más relevantes de la segunda mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX. La historia de Mauricio Gleisner y sus pasos por el centro sur de Chile ameritarían un estudio prosopográfico, con el sentido de comprender las dinámicas de la economía chilena a partir de la figura de uno de los empresarios con mayor éxito de la segunda mitad del siglo XIX.

Por su parte, los servicios -con 45 sociedades- representaron el 16,42%. En dicho rubro destacaron actividades como transporte, hotelería, ocio, carnicería y charcutería, pastelerías, panaderías, galletería y confitería, sastrería, peluquería, cantinas, fletes, joyería, paquetería, géneros y mercería, boticas y droguerías, librería, ferretería y talleres mecánicos.

En tercer lugar, figura el ámbito de las manufacturas (*Tabla 4*), donde destacó la fabricación de cerveza, bebidas y aguas gaseosas, herrería, carpintería, maestranzas, curtidurías y zapaterías. Dichas iniciativas se contabilizan en 21, representando un 7,66% del total.

De todos modos, son precisamente ese tipo de iniciativas económicas las que dinamizan a las sociedades desde los ámbitos más cotidianos de la vida. Es decir, lo económico se constituye como una infraestructura necesaria para la generación de una sociedad en un espacio determinado.

Dicho fenómeno, en escalas mayores y menores, fue común a nivel nacional durante la transición de los siglos XIX y XX (Cavieres 2010), donde la modernización de las estructuras económicas sentó las bases para la posterior constitución de una sociedad moderna y de masas en el siglo XX (Rinke 2002).

En el caso de Talcahuano, la dinamización económica que se experimentó desde las últimas décadas del siglo XIX y primeros años del XX, es coincidente con la proyección demográfica que se vivió en dicho puerto. Eso explica cómo lo económico sentó las bases para una dinamización sociodemográfica, que complejizó al tejido social porteño en torno a sus

prácticas económicas, vinculadas al comercio, manufacturas y servicios.

## 7. Conclusiones y proyecciones del estudio.

La transición de los siglos XIX y XX, implicó para el puerto de Talcahuano la experimentación de una época de transformaciones estructurales, tanto en los ámbitos sociales, económicos y culturales.

Elementos vinculados al auge salitrero de la post Guerra del Pacífico, la colonización de la Araucanía y la expansión ferroviaria del Estado, permitieron que dicho puerto se insertara en las vías del modelo liberal de desarrollo, cuya expresión local estuvo dada por el crecimiento del comercio marítimo. Lo anterior derivó en un proceso de transformación del puerto, el cual pasó de ser un *entrepôt* a un puerto comercial, constituido por una sociedad en movimiento que experimentó los procesos de modernización capitalista.

Uno de los hallazgos empíricos que otorgó sustento estructural a la investigación, estuvo dado por la constatación del *boom* demográfico que se experimentó en el puerto desde la década de 1870.

Si bien el aumento de población fue un proceso que se dio en todas las sociedades que mecanizaron sus formas de producción, la particularidad que tuvo Talcahuano en el plano local, es que su población se comenzó a duplicar cada diez años. Al mirar los datos, vemos que este puerto creció a un ritmo mayor que Valparaíso desde 1875 hasta 1907<sup>18</sup>. En el sur

de Chile, solamente Valdivia tuvo un crecimiento mayor que el de Talcahuano, de modo que permite pensar en cómo se proyectan dichos espacios costeros en términos de sus relaciones comerciales, sus niveles de industrialización y el impacto que tienen para toda la zona sur del país. Sería interesante trabajar esa arista en un estudio posterior.

De todos modos, dichas transformaciones demográficas, que dan cuenta de un proceso migratorio interno y externo, dialogan de manera recíproca con el auge del comercio marítimo, que permitió a Talcahuano ser considerado por sus contemporáneos como el principal puerto del sur de Chile.

Por este motivo ha sido fundamental el estudio de la estructura que tuvieron las sociedades comerciales -giros, tipo de sociedad y capital- instaladas en dicho espacio, con lo cual se constata la relación dialógica entre lo demográfico y lo económico dentro de una sociedad porteña.

Ambas variables permitieron reflexionar en torno a la experiencia del comercio, en un ejercicio que mantiene sintonía con lo que hizo Eduardo Cavieres para Valparaíso, donde las relaciones comerciales no solamente explicaban la vida económica de una sociedad, sino que, permiten abrir una puerta para adentrarse en otras áreas de las relaciones humanas, como la vida cotidiana o las mentalidades. Lo anterior

<sup>18</sup> Los datos censales indican que entre 1854 y 1907, Valparaíso tuvo una tasa de crecimiento anual de 2,43%, mientras que en Talcahuano fue de un 2,99%. Si bien la diferencia numérica no

pareciera ser significativa, se debe considerar que, hasta el censo de 1875, la población de Talcahuano experimentó un proceso de decrecimiento. De modo que su crecimiento mayor se constata luego de la conexión ferroviaria con Chillán. Por otro lado, el caso de Valdivia es notable, ya que su incipiente desarrollo industrial implicó que su crecimiento promedio entre 1854 y 1907 fuese de un 4,3%. Bastante superior al de los otros puertos del país. Cálculo propio en base a los datos entregados por el Censo de 1907.

porque a medida que aumenta el comercio, la vida social se complejiza y crece en términos de sus alcances globales. En definitiva, son un camino para llegar a la comprensión de sus características socioculturales.

Con respecto al crecimiento comercial del espacio estudiado, la investigación dejó en evidencia que desde la década de 1880 hasta 1910, se observa cierta estabilidad económica -con algunos episodios de crisis- que permitieron un crecimiento comercial progresivo. Lo anterior se presenta de manera clara en el explosivo aumento de sociedades comerciales entre 1909 y 1914, época en la que pareciera que Talcahuano estaba dando su despegue o *take off*, siguiendo la teoría económica de Rostow.

Por otro lado, el estudio de las sociedades comerciales ha permitido demostrar que no todo el comercio se llevó a cabo por grandes mercaderes, como lo han estudiado Leonardo Mazzei y Arnoldo Pacheco. También existió una pequeña burguesía comercial que articuló las economías locales con el comercio global. En ese sentido, el papel de pequeños y medianos capitalistas dedicados al comercio, manufacturas y servicios, fue fundamental para aportar al impulso económico local y nacional.

A su vez, la búsqueda de antecedentes en el presente estudio ha permitido pensar la trayectoria económica de Talcahuano como un proceso dinámico, pero que ha transitado de manera lenta en la larga duración. De esta manera, es válido pensar al comercio de dicho puerto, no solamente en el plano coyuntural de su gran auge comercial, sino también desde un sentido más estructural, parte de una historia más larga.

De esa forma, el ejercicio de investigar documentalmente la coyuntura, considerando el análisis de la temporalidad larga de las estructuras, ha permitido evidenciar el lento proceso de cambio que tuvo Talcahuano en su condición porteña, pasando de ser un enclave *entrepôt* a constituirse como un puerto comercial, que para inicios del siglo XX generó la infraestructura económica necesaria para la modernización de su sociedad, con los claroscuros y matices que ello implicó.

En definitiva, las fortalezas que presenta la presente investigación están dadas por pensar los procesos históricos coyunturales y estructurales que permitieron al puerto de Talcahuano insertarse en los procesos de modernización capitalista. Lo anterior pretende ser un aporte para la historiografía, ya que como se ha planteado, más allá de algunas crónicas locales para dicho espacio, no existen mayores estudios históricos con perspectivas y métodos modernos de investigación.

Por este motivo, al ser un estudio pionero en términos de pensar las conexiones de los procesos históricos de dicho puerto con problemáticas más amplias en términos de espacios y categorías de análisis, es que quedan algunas tareas pendientes que se pueden realizar en futuras investigaciones. En términos económicos, el siguiente paso podría estar en estudiar las transacciones económicas entre las sociedades comerciales instaladas en Talcahuano y los productores del interior del Biobío, la Araucanía y Valdivia.

Así, existen diversas aristas en términos socioculturales que tienen como contexto de fondo las transformaciones económicas y demográficas que experimentó Talcahuano

entre los siglos XIX y XX. La idea es seguir avanzando hacia dichas problemáticas una vez que se haya investigado históricamente todos los elementos estructurales de la sociedad porteña. En ese sentido, el presente estudio es el primer paso para un proyecto que se propone situar y pensar históricamente al puerto de Talcahuano dentro de problemáticas mayores.

En síntesis, la investigación realizada permite, por un lado, generar un conocimiento histórico de las estructuras económicas de Talcahuano, con el objetivo de ir avanzando hacia el

estudio de la sociedad local —conectada con lo global—, desde sus múltiples dimensiones. Por otra parte, se hace necesario proyectar el estudio de la vida económica porteña hacia el siglo XX, considerando en una siguiente etapa de investigación, al menos, hasta 1950, para de esa forma estudiar los efectos de las crisis económicas y del impulso industrial post CORFO, que, a su vez, es desencadenante de otros fenómenos socioculturales dentro de la ciudad puerto, vinculados al paternalismo industrial, la utilización del espacio urbano y la construcción de una identidad porteña local.

---

## Bibliografía

Angell, A. 1974. *Partidos políticos y movimiento obrero en Chile. De los orígenes hasta el triunfo de la Unidad Popular*. México: Ediciones Era.

Battilossi, S., Cassis, Y. y Yago, K. (Eds.). 2020. *Manual de la historia de dinero y divisa*. Singapur: Springer.

Bebin, S. 2021. *El Rey y sus Vasallos. Una reinterpretación del Reformismo Borbónico y del Proyecto de Socorros de 1783*. Alemania: Books on Demand GmbH.

Berman, M. 2011. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México: Siglo XXI.

Braudel, F. 1984. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Tomo III. El tiempo del mundo*. España: Alianza Editorial.

Campos, F. 1979. *Historia de Concepción 1550-1970*. Santiago de Chile: Universitaria.

Carmagnani, M. 1998. *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno (1860-1920)*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

\_\_\_\_\_. 1984. *Estado y sociedad en América Latina, 1850-1930*. Barcelona: Crítica.

Cartes, A. 2014. *Biobío. Bibliografía histórica regional*. Santiago de Chile: DIBAM/Editorial Universidad de Concepción y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Cavieres, E. 2010. *Circulando mercaderías, construyendo una economía. Historia del comercio en Chile, s. XVIII al XX: del mercado colonial a los centros comerciales actuales*. Santiago de Chile: Editorial de la Cámara de Comercio de Santiago

\_\_\_\_\_. 2000. *Historia del comercio en Chile. S.XVIII-XX. Del mercado colonial a los centros comerciales actuales*. Santiago de Chile: Cámara Chilena de Santiago.

\_\_\_\_\_. 1984. "Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso durante el siglo XIX". *Cuadernos de Historia*, N°4: pp.61-86.

Cavieres, E. y Vito, J. 2020. "Valparaíso-Aconcagua y la configuración de una región en el naciente Chile republicano", en Cartes, A. (Comp.), *Región y Nación. La construcción provincial de Chile, Siglo XIX*, Santiago de Chile: Universitaria.

De Shazo, P. 2007. *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Fitzroy, Robert 1839. *Narrative of the surveying voyages of his majesty's ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*. London: Henry Colburn, Great Morlborough Street.

Garcés, M. 2003. *Crisis social y motines populares en el 1900*. Santiago: LOM.

Grez, S. 1997. *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago: Dibam - RIL - Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Guimerá, A. 2006. "Puertos y ciudades portuarias (SS. XVI-XVIII) Una aproximación metodológica", en Fortea, J. y Gelabert, J. (Dirs.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: Siglos XVI-XIX*. Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander/Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

Hernández, H. 1983. "El gran Concepción: desarrollo histórico y estructura urbana primera parte génesis y evolución de las fundaciones militares a la conurbación industrial". *Investigaciones Geográficas*. 30: pp. 47-70.

Heyrman, C. 1984. *Commerce and culture. The maritime communities of Colonial Massachusetts 1690-1750*. New York/London: Norton & Company.

Hobsbawm, E. 2009. *La Era del Imperio, 1875-1914*. Buenos Aires: Crítica.

Inostroza, I. 2018. *El mercado regional de Concepción y su articulación al mercado virreinal y mundial. Siglo XVII*. Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción.

Llorca-Jaña, M y Miller, R. (eds.). 2021. *Historia económica de Chile desde la Independencia*, Santiago de Chile, RIL.

Lluch, A. 2004. *Comercio y crédito en La Pampa a inicios del siglo XX. Un estudio sobre el papel económico de los almacenes de ramos*. Tesis para optar al grado de Doctora en Historia: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Matus, M. 2012. *Crecimiento sin desarrollo. Precios y salarios reales durante el Ciclo Salitrero en Chile (1880-1930)*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

Mazzei, L. 2015. *Historia Económica Regional de Concepción. 1800-1920*. Concepción: Ediciones del Archivo Histórico de Concepción.

\_\_\_\_\_. 2005. "El crédito en el tránsito de una sociedad tradicional a una sociedad moderna. Concepción hacia 1880". *Revista de Historia*. 15: pp.133-143.

Moreno, E. 1964. *Libro de oro de Talcahuano. Bicentenario. 1764-1964*. Talcahuano: Ilustre Municipalidad de Talcahuano.

Muñoz, C. 1995. "El crédito en las actividades empresariales desarrolladas en Concepción entre los años 1860-1870". *Revista de Historia*. 5: pp.203-222.

Ortega, L. 2005. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880*. Santiago de Chile: LOM.

Pacheco, A. 2003. *Economía y sociedad de Concepción. Siglo XIX: Sectores populares urbanos, 1800-1885*. Concepción: Trama Impresores.

Pinto, J. e Inostroza, I. 2014. *Expansión capitalista y economía mapuche: 1680-1930 & Tres razas, 1887*. Temuco: Ediciones Universidad de la Frontera.

Pinto, J. y Órdenes, M. 2015. *Chile, una economía regional en el siglo XX*. Temuco: Ediciones Universidad de la Frontera.

Rinke, S. 2002. *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile. 1910-1931*. Santiago de Chile: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

Salazar, G. 2015. *Mercaderes, empresarios y capitalistas*. Santiago de Chile: Debate.

Verniory, G. 2009. *Diez años en Araucanía 1889-1899*. Santiago de Chile: Pehuén.

Vito, J. 2013. *Política liberal y modernización económica: La Hacienda pública chilena 1840-1880*. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia: Universidad de Alcalá.

Wallerstein, I. 2011. *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista. 1730-1850*. España: Siglo XXI.

Wolf, E. 2014. *Europa y la gente sin historia*. México: Fondo de Cultura Económica.

Yáñez, J. 2008. *La intervención social en Chile, 1907-1932*. Santiago: RIL.

\_\_\_\_\_. 2003. *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile. 1900-1920*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

## Fuentes

Archivo Nacional. 1953. *Censo de 1813. Levantado por Don Juan Egaña, de orden de la Junta de Gobierno formada por los señores Pérez, Infante y Eyzaguirre*. Santiago de Chile: Imprenta Chile.

Comisión Central del Censo. 1907. *Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo*.

El Faro del Bio-Bio, 1834.

Fitzroy, R. 1839. *Narrative of the surveying voyages of his majesty's ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*. London: Henry Colburn, Great Marlborough Street.

Frezier. 1902. *Relación del viaje por la Mar del Sur a las costas de Chile i Perú durante los años 1712 i 1714*. Santiago de Chile: Imprenta Mejía.

Lafond, G. 1911. *Viaje de Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria.

Oficina Central de Estadística de Santiago. 1875. *Quinto Censo Jeneral de la Población de Chile*.

Oficina Central de Estadística. 1895. *Sesto Censo Jeneral de la Población de Chile*.

Oficina Central de Estadística. 1895. *Sétimo Censo Jeneral de la Población de Chile*. Tomo III.

Real Decreto del diez y seis de marzo de 1778. Madrid: Imprenta de Pedro Marín.