

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 15
N°1 - 2025
[345-378]

EL CARBÓN DE TALCAHUANO EN LOS INICIOS DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR EN EL PACÍFICO SUR

TALCAHUANO COAL AT THE BEGINNING OF STEAM NAVIGATION IN THE SOUTH PACIFIC

Armando Cartes Montory

Universidad de Concepción (Chile)
acartes@udec.cl

Resumen

El despegue de la industria carbonífera en Chile coincide con la llegada de Matías Cousiño a Lota y la puesta en funcionamiento de los primeros ferrocarriles, hacia 1850. En la década previa, la operación de diversas fundiciones y los inicios de la navegación comercial a vapor en Chile, por la compañía inglesa PSNC, estimuló la explotación del carbón en el puerto de Talcahuano. Esta se prolongó por pocos años y puede estimarse un desarrollo frustrado. Con todo, sostenemos que esta experiencia, aunque limitada, estimuló la transferencia de saberes y personas que fueron importantes para el desarrollo posterior de la industria en Lota y Coronel.

Palabras clave: Minería de carbón; navegación a vapor; Talcahuano.

Abstract

The take-off of the coal industry in Chile coincided with the arrival of Matías Cousiño in Lota and the start-up of the first railways, around 1850. In the previous decade, the operation of various foundries and the beginnings of commercial steam navigation in Chile, by the English company PSNC, stimulated the exploitation of coal in the port of Talcahuano. This lasted only a few years and can be considered a frustrated development. However, we maintain that this experience, although limited, encouraged the transfer of knowledge and people that were important for the subsequent development of the industry in Lota and Coronel.

Keywords: Coal mining; Steam navigation; Talcahuano.

INTRODUCCIÓN

La explotación de las minas de carbón mineral en el puerto de Talcahuano conforma un capítulo breve, pero significativo en la historia de la minería regional¹. En el presente trabajo se revisan esos eventos en relación al suministro de combustible a la compañía de navegación inglesa Pacific Steam Navigation Company (PSNC), durante sus años iniciales (1840-1843), en el marco de la expansión imperial de Inglaterra de la mano del vapor, en su relación con Chile y la bahía de Concepción.

Estas gestiones se insertan en el trayecto del carbón hasta convertirse en la energía dinamizadora de la economía chilena, durante el siglo XIX. ¿Podría plantearse como una experiencia exitosa? ¿existe una continuidad entre la breve explotación del carbón en la bahía y el gran desarrollo que alcanzó poco después en la cuenca carbonífera del sur de la provincia y Arauco? Concluimos que los eventos no tuvieron la entidad suficiente, para una industria que solo empieza a madurar a partir de la década de 1850². Para el caso del puerto de Talcahuano y la bahía de Concepción, la minería del carbón debe estimarse, en la larga duración, como un impulso frustrado para la inserción en los circuitos comerciales e industriales. Con todo, hay un elemento destacable que justifica su estudio: aunque Talcahuano vio malogrado su desarrollo minero y comercial, estas experiencias resultan precursoras de la gran industria que luego se instalará en Lota, Coronel y la provincia de Arauco. Se generó un efecto demostración, en efecto, que se considera un paso necesario para la instalación de la minería de carbón en la región y el país.

VAPORES EN EL PACÍFICO SUR

El carbón mineral era combustible conocido en Chile desde tiempos coloniales, así figura en los registros de viajeros y cronistas. Concedores de su utili-

1 Profesor Titular, adscrito al Departamento de Administración Pública y Ciencia Política, y al Departamento de Historia, en la Universidad de Concepción.

2 "En Chile se conocieron primero sus virtudes en la navegación oceánica para luego aplicarse en la fundición de metales y los ferrocarriles". Yáñez, César y Jofré, José. "Modernización económica y consumo energético en Chile, 1844-1930". *Historia 396*, Vol. 1, N°1, 2011, p. 147.

dad, apuntaban su existencia, pero todavía, en una economía mercantilista, se concentraban fuertemente en la búsqueda y extracción de oro y plata³.

Con la llegada del siglo XIX la situación comenzaría a cambiar radicalmente. Navegantes y viajeros europeos, sobre todo británicos, empiezan a dejar registros más precisos de su existencia, calidad y valor económico, en vísperas de su explotación industrial. El desarrollo de la minería del cobre, en el centro del país y el llamado Norte Chico, con creciente intensidad desde 1830, llevó a la instalación de hornos y fundiciones. Sus necesidades energéticas, así como la habilitación de las minas, produjeron la temprana destrucción de bosques y, con ello, del suministro de combustible para la minería⁴.

El carbón de piedra y los bosques del sur aparecieron, entonces, como una alternativa a considerar. En Lirquén, Joaquín Edwards instaló una fundición, a la que les siguieron otras en Coronel y Lota⁵. La industria, no obstante, solo se consolida a partir de la presencia de Matías Cousiño, quien adquirió la hacienda Colcura y forma la Compañía de Carbón de Lota, en mayo de 1852⁶. En las décadas siguientes, aunque con altibajos, la industria muestra un desarrollo creciente⁷, impactando positivamente el crecimiento del país⁸. Como señalan Yáñez y Jofré, en efecto, "Chile vivió un proceso modernizador muy tempranamente para los estándares latinoamericanos, lo que le permitió elevar el Producto per cápita a partir de la adopción gradual del carbón como combustible para el transporte, la minería y una incipiente actividad secundaria"⁹.

En la Revolución Industrial, huelga recordarlo, el carbón de piedra tuvo un papel fundamental, sobre todo a partir de 1800. Aunque la industria se asocia a los telares y otras maquinarias, todas necesitaban el carbón y el acero de base. El uso doméstico del mineral, para 1842, en Inglaterra, ya ascendía a dos tercios de los 30 millones de toneladas que se producían anualmente. La demanda exigía de excavaciones más profundas, mejoras en el transporte,

- 3 Cartes, Armando. "Orígenes de la minería en el Biobío: Registros coloniales del carbón de piedra en la bahía de Concepción: registros coloniales del carbón de piedra en la bahía de Concepción". Serie Comunicacional CRHIAM N°79, Universidad de Concepción. Concepción, 2024.
- 4 Folchi, Mauricio. "La insustentabilidad de la industria del cobre en Chile: los hornos y los bosques durante el siglo XIX". *Mapocho*, N°49, 2001, pp. 149-175.
- 5 Mazzei de Grazia, Leonardo. "Orígenes del establecimiento británico en la región de Concepción y su inserción en la molinería del trigo y en la minería del carbón". *Historia*, Vol. 28, 1994, pp. 217-239, y, del mismo autor, "Expansión de gestiones empresariales desde la minería del norte a la del carbón, Chile, siglo XIX". *Boletín de Historia y Geografía*, N°14, 1998, pp. 249-265.
- 6 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Notarios de Valparaíso. Valparaíso, 29 de mayo de 1852, Vol. 96, 1852, f. 238v-241v.
- 7 Ortega, Luis. "La industria del carbón en Chile entre 1840 y 1880". *Cuadernos de Humanidades*, N°1, 1988.
- 8 Así lo ha demostrado el mismo autor: Ortega, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago, LOM Ediciones, 2006.
- 9 Yáñez y Jofré, "Modernización económica", p. 129.

bombas para el agua y correas, que hicieron necesarias innovaciones tecnológicas asociadas a la energía del vapor. Fue la minería, explica Hobsbawm, la que “abrió el camino a la máquina de vapor mucho antes de James Watt, utilizó sus versiones mejoradas para caballetes de cabria a partir de 1790 y sobre todo inventó y desarrolló el ferrocarril”¹⁰. El carbón era abundante, una de las pocas materias primas existentes en la isla, de manera que su explotación llegó a comprometer a más de cuarenta ciudades en Inglaterra, Escocia y Gales, involucrando a más de un millón de personas¹¹.

El desarrollo de la navegación a vapor, por su parte, favoreció grandes transformaciones en la economía mundial. En la construcción imperial del Reino Unido, los buques a vapor permitieron conectar, en tiempos mucho más breves y predecibles, los cinco continentes. Así, la política inglesa podía extender su esfera de influencia, en tanto que el correo, las empresas y las mercancías se desplegaban ágilmente, anticipando el capitalismo global que caracterizó el siglo XX.

En el Pacífico Sur, tras unos primeros intentos con la navegación a vapor en los años de la Emancipación, durante la década de 1830 surge la Pacific Steam Navigation Company. Su creación en Inglaterra se debe, en gran medida, al impulso del emprendedor norteamericano William Wheelwright, quien debió superar grandes pruebas para lograr la supervivencia y consolidación de la empresa¹². Las primeras naves eran ineficientes y tenían poca autonomía, por lo que un factor crítico era la provisión de carbón; solo podía lograrse con depósitos bien abastecidos en la ruta o con proveedores locales. Es lo que representó el hallazgo y explotación de minas de carbón en la bahía de Concepción, en diversos puntos, considerando que se trataba, además, de una bahía segura y dotada de recursos, con varios lugares aptos para el muellaje.

El advenimiento de la navegación a vapor transformó rápida y radicalmente el transporte por mar y tierra, como lo haría con la industria, generando una

10 Hobsbawm, Eric. *Industria e imperio. Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*. Barcelona, Crítica, 2001, p. 63.

11 Sobre la industria carbonífera británica la bibliografía es cuantiosa. Para una visión panorámica es imprescindible *The history of the British Coal industry*, en 5 volúmenes, aunque solo cubre hasta 1982. El volumen tercero, *Victorian pre-eminence*, escrito por Roy Church con la asistencia de Alan Hall y John Kanefsky (Oxford, Clarendon Press, 1986) cubre los años 1830 a 1913.

12 La bibliografía sobre el personaje es abundante, pero no reciente: Fifer, J. Valerie. *William Wheelwright (1798-1873). Steamship and Railroad Pioneer: Early Yankee Enterprise in the Development of South America*. Newburyport, MA, Historical Society of Old Newbury, 1998; Clarke, D. J. “The Development of a Pioneering Steamship Line.” *International Journal of Maritime History*, Vol. 20, N°1, 2008, pp. 221-250; Roland E. Duncan. “The New England heritage of William Wheelwright of Newburyport, Massachusetts.” *Essex Institute Historical Collections*, CIII, N°3, 1974, pp. 240-247; Iglesias Meléndez, Julio. *Wheelwright, servidor de la civilización, biografía*. Santiago, Editorial Teguvalda, 1947; y Kinsbruner, Jay. “The Business Activities of William Wheelwright in Chile, 1829-1860.” Ph.D. diss., New York University. Nueva York, 1964.

verdadera revolución, que afectó a la sociedad de múltiples formas. En 1819, el vapor híbrido *Savannah* realizó el primer cruce trasatlántico, desde esa ciudad del estado sureño de Georgia, Estados Unidos, hasta Liverpool, en ruta a San Petersburgo, aunque se cuestionó que el uso del vapor fue solo parcial. En octubre del año siguiente, el vapor *Conde de Patmella* hizo el recorrido inverso, uniendo aquel puerto del norte de Inglaterra con Brasil: se trata del primer cruce del Atlántico desde Europa¹³. Para 1825 ya había 45 empresas de vapores establecidas en Londres solamente. La confiabilidad del servicio, libre de la esclavitud del viento y las mareas, explica su expansión.

A Chile, el vapor llegó en época temprana. En 1817, fue encargada en Inglaterra la construcción del *Rising Star*. Era un pequeño buque de guerra, impulsado por una rueda de paleta. Lord Cochrane vio el potencial del vapor y financió parcialmente los trabajos¹⁴. Por diversas vicisitudes, solo llegó a Chile en mayo de 1822, ya tarde para la guerra. Hizo un viaje a Quintero con Cochrane y la viajera inglesa María Graham a bordo, quien dejó un relato del episodio. Por su costo y fallas técnicas, el gobierno decidió no adquirirlo, de manera que fue vendido a una compañía en Buenos Aires, para uso comercial.

Una iniciativa interesante, pues se conecta con la industria del carbón y las fundiciones, fue la solicitud del norteamericano Daniel S. Grisnold al director supremo Bernardo O'Higgins, de un privilegio para operar un vapor en las costas chilenas, por un periodo de quince años¹⁵. Este permitiría conectar, según el promotor, las minas de Coquimbo y Huasco con la abundante leña y carbón de la provincia de Concepción, con ventajas para ambas provincias extremas. Aunque resistido, el apoyo de O'Higgins finalmente resultaría en la aprobación de la solicitud, la cual, por razones que ignoramos, no llegó a concretarse¹⁶.

Durante el resto de la década de 1820, si bien habría algunos avances en navegación costera de Valparaíso al Callao y comercio de cabotaje, no se volvería a hablar de vapor. Es gracias a la iniciativa del empresario norteamericano William Wheelwright (1798-1873) que el proyecto finalmente se concreta. Se trata de una historia ya contada y de un personaje muy reconocido en Chile.

13 Kennedy, John. *The History of Steam Navigation*. Liverpool, Charles Birchall, 1903, p. 33. Sobre diversas experiencias pioneras en el Pacífico Norte y Sur, Wardle, Arthur C. *Steam Conquers the Pacific: A Record of Maritime Achievement, 1840-1940*. Londres, Hodder and Stoughton, 1940.

14 Cfr., Vale, Brian. *Cochrane in the Pacific: fortune and freedom in Spanish America*. Londres y Nueva York, I.B. Tauris, 2007; Ridgely, N. G. 'Old Timers', *British and Americans in Chile*. Santiago, Imprenta Moderna, 1901, p. 159.

15 Vidal Gormaz, Francisco. "Documentos históricos oficiales relativos a los primeros pasos y medidas tomadas para introducir la navegación a vapor en las aguas de Chile". *Revista de Marina*, Tomo II, 1886, pp. 545-560.

16 El episodio se halla bien contado en: Véliz, Claudio. *Historia de la Marina Mercante en Chile*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, pp. 68-70.

Recordemos, en síntesis, que llega a Chile luego de un naufragio en el Río de la Plata, en 1822. Permaneció en Sudamérica por cincuenta años. Nacido en Newburyport, Massachusetts, fue marino, comerciante y un activo emprendedor, cuya figura se asocia a la construcción de ferrocarriles, a ambos lados de la cordillera, faros, plantas de agua potable y gas, prospecciones de salitre, cal y bórax, más una empresa de cabotaje. Fue también cónsul de su país en Guayaquil; residió en Lima y en Cobija, para radicarse luego en Valparaíso.

Su mayor emprendimiento, en el que ocupó muchos años de su vida, fue el diseño y establecimiento de la primera línea de vapores del Pacífico Sur, conocida como la Pacific Steam Navigation Company, en 1838, con base en Londres y luego en Liverpool, hoy desaparecida, pero que llegaría a ser la naviera más grande del mundo. Por el mismo empeño, su nombre está unido a los inicios de la explotación del carbón en la bahía de Concepción, como una actividad industrial.

Veamos los orígenes de la empresa que trajo los primeros vapores a Talcahuano. Ciertamente están unidos a las experiencias y visión de Wheelwright. Siendo muy joven fue testigo de los experimentos de Robert Fulton en el río Hudson, que marcaron los inicios de la navegación a vapor. Ya radicado en Chile, mantuvo una línea de cabotaje entre Valparaíso y Cobija, entonces puerto boliviano. Allí captó el potencial, pero también las limitaciones tecnológicas de una línea de vapor. Por un lado, permitía tiempos más breves, sobre todo cuando se navegaba contra la Corriente de Humboldt, que podía duplicar los viajes entre Valparaíso y el Callao. También más previsibles, lo que era importante para todos, en especial para el correo. En ocasiones, además, el océano era demasiado “pacífico”, frustrando el avance de los veleros.

En épocas tan tempranas, por otra parte, los obstáculos eran múltiples, al punto que muchos estimaban que se trataba de un proyecto irrealizable. Hacia 1830, todavía no existían líneas de vapores transoceánicas. Los motores existentes eran muy ineficientes, consumían demasiado carbón y espacio para almacenarlo; todo lo cual afectaba la autonomía y la capacidad de transportar carga y pasajeros. De manera que el objetivo posible era instalar una línea que recorriera la costa del Pacífico desde Valparaíso hasta Panamá, cubriendo los principales puertos comerciales de “Chile, Bolivia, Perú del Norte y del Sur, Ecuador y Nueva Granada”, según se describía la región hacia 1830. La idea era, luego, tras cruzar el istmo en ferrocarril, conectarse a Europa y Norte-

américa vía Jamaica o algún puerto intermedio¹⁷. Si este plan se realizaba, la línea seguiría después hacia América Central y la costa mexicana y, quién sabe, conectaría finalmente con una futura ruta a Asia o a Australia. Pero todo debía comenzar con dos vapores haciendo viajes redondos entre Valparaíso y el Callao, con Talcahuano como primer puerto de recalada en el Pacífico.

Convencido de la viabilidad de su proyecto, William Wheelwright inició, hacia 1833, importantes conversaciones con comerciantes de Lima y Valparaíso, muchos de ellos anglosajones; y se acercó a los gobiernos de los países costeros -entonces también Bolivia- para procurarse los necesarios privilegios, en verdad, monopolios temporales, para consolidar el servicio. Hizo algo más: recorrió las costas en busca de carbón de piedra, para asegurar el abastecimiento, en caso de dificultades. Siguiendo las opiniones de Robert Fitz-Roy, del mismo Lord Cochrane y otros navegantes, llegó hasta Talcahuano, en 1834, en sus prospecciones. El tiempo mostraría la prudencia de esas gestiones.

Los comerciantes de Perú y Chile, concededores del medio, así como de las credenciales del norteamericano, como navegante y emprendedor, apoyaron con entusiasmo el proyecto. Exigieron, eso sí, que hubiera participación de americanos entre los futuros accionistas. Al gobierno de Chile, Wheelwright se dirigió en junio de 1835 pidiendo un privilegio exclusivo por diez años, exenciones aduaneras y facilidades portuarias; y para más adelante, reformas aduaneras, ayudas a la navegación y regulaciones postales¹⁸. El progresista gobierno de Joaquín Prieto, asesorado por el ministro de hacienda Manuel Rengifo, promotor de una política liberal y de la aduana de Valparaíso, se apuró en conceder los beneficios impetrados. El influyente ministro Diego Portales, quien asistiera a la reunión del empresario con los comerciantes del puerto, fue un decidido partidario del proyecto.

Con estos apoyos, la solicitud transitó veloz por los pasillos de la burocracia gubernativa. El 26 de junio, *El Araucano*, periódico oficial de la época, en su editorial señalaba que la navegación a vapor abriría nuevas industrias, estimularía la agricultura, aumentaría la población y traería la civilización a las regiones más remotas. El Senado aprobó la moción el 8 de julio, siguiendo el informe favorable de Mariano Egaña y Juan de Dios Vial. Solo tres días tomó

17 Wheelwright, William. "A general plan of the intended operations of the Pacific Steam Navigation Company: with remarks on the passage of the isthmus of Panama, the trade of the Pacific." Campbell, Peter. *South America and the Pacific, comprising a journey across the pampas and the Andes from Buenos Ayres to Valparaíso, Lima, and Panama; with remarks upon the isthmus*. Londres, Henry Colburn Publisher, 1838, p. 300.

18 Pacific Steam Navigation Company. *Noventa años en Chile. El relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico*. Valparaíso, 1930, p. 11.

a la Cámara de Diputados alcanzar el mismo acuerdo, de manera que el 25 de agosto del mismo año 1835 obtuvo Wheelwright del gobierno el anhelado privilegio. La resolución chilena gatilló concesiones similares del Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia. El primer país se pronunció el 12 de septiembre y en noviembre el mariscal Andrés de Santa Cruz, como Supremo Protector de la Confederación Perú-Boliviana, extendió las concesiones peruanas a las costas bolivianas de Cobija. Colombia, en cambio, por su proyección caribeña hacia el Atlántico, fue algo más renuente¹⁹. Por las vicisitudes técnicas y financieras del negocio, Wheelwright debió pedir varias prórrogas al gobierno chileno, las que siempre fueron concedidas. Las expectativas eran altas.

En Londres hizo gestiones para obtener financiamiento. Publicó folletos y notas de prensa, procurando sintonizar con el estado de ánimo británico. Argumenta sobre la importancia del transporte para el creciente comercio sudamericano y las ventajas de mejorar el correo; las posibilidades de abrir una ruta directa por Panamá a Norteamérica, para acceder a los minerales mexicanos o las pieles canadienses. Por ahora propone un transporte multimodal que cruce el istmo por ferrocarril, pero tiene la visión de insinuar la construcción de un canal, que sería "tarea para las futuras generaciones". La larguísima ruta del Cabo de Hornos, de unas doce mil millas, equivalente a cuatro meses de navegación, se reduciría a no más de cuatro mil y cuarenta días²⁰.

Los estatutos fijan el nacimiento de la Pacific Steam Navigation Company en Londres, el 6 de septiembre de 1838; luego llegaría la Royal Charter concedida por la Reina Victoria bajo el Gran Sello en Westminster, en febrero de 1840, que le aseguraría la personalidad jurídica y la limitación de responsabilidad tan cara a los inversionistas que suscribían las acciones²¹. Wheelwright se preocupó de transferir sus privilegios a la compañía y fue nombrado Superintendente para el área del Pacífico. Con estos elementos, recorrió diversas regiones y ciudades de Inglaterra, como Liverpool, Leeds, Manchester y Birmingham, tratando de levantar capital²². Luego de un año de gestiones, reunió lo suficiente para encargar dos motores de 90 caballos de fuerza y la construcción de dos vapores.

19 Duncan, Roland E. "William Wheelwright and early Steam Navigation in the Pacific 1820-1840". *The Americas*, Vol. 32, N°2, 1975, p. 54.

20 Campbell, *South America and the Pacific*, Vol. II, pp. 288-352.

21 Las actas originales del Directorio y demás papeles de la empresa se hallan en el Museo Marítimo de Liverpool, donde tuvimos ocasión de estudiarlos. Hay copias microfilmadas en la Bancroft Library de la University of California, en Berkeley, Estados Unidos.

22 Duncan, "William Wheelwright", p. 276.

DEL TÁMESIS A TALCAHUANO

En los astilleros de Limehouse, pertenecientes a Curling, Young y Compañía, en Londres, fueron emergiendo los buques destinados al Pacífico. Eran dos vapores a paleta de madera, cubiertos con láminas de cobre, de 700 toneladas, que fueron nombrados el *Chile* y el *Perú*. Sus motores laterales tenían una potencia combinada de 180 caballos. Podían alojar en cabina a 150 pasajeros y tenían espacio para 300 toneladas de flete; una gran eficiencia y capacidad para su tiempo²³. Dos pequeños cañones, más aptos para saludos que para defensa, decoraban sus cubiertas. Los escudos de armas de Chile y el Perú decoraban, respectivamente, las popas de las naves, según se aprecia en litografías de época.

La ruta que debían cubrir los vapores era extensa, de manera que se designaron puertos de escala en Río de Janeiro, Puerto de Hambre, en el Estrecho de Magallanes y Talcahuano. Luego de reunirse en la que entonces era la capital del Brasil, los buques continuaron hacia Montevideo y el Río de la Plata. A Puerto de Hambre llegaron el 14 de septiembre, que, aunque todavía deshabitado, se consideró un buen lugar para dar inicio a la concesión, ya que era reclamado por Chile. Allí permanecieron seis días, en que aprovecharon de celebrar la Independencia de Chile, el día 18, y de erigir un faro en las alturas de Santa Ana, donde depositaron un recipiente con un documento conmemorativo del paso de los buques y algunas monedas inglesas. Este fue recuperado en 1843, con ocasión de la ocupación del Estrecho²⁴. Diez días después, separadas las naves por fuertes vientos, arribaba el Perú a Talcahuano.

Si bien el evento, en apariencia, no causó conmoción en el puerto, sí fue comunicado y reconocido por el cónsul inglés residente. Robert Cunningham, importante personaje sobre cuya figura volveremos, informaba a John Walpole, cónsul general inglés para Chile, el 5 de octubre de 1840, de la llegada de los buques: El día 28 de septiembre había llegado el Perú, procedente de Río, con George Peacock al mando. El paso del Estrecho, comentaba, solo les había tomado 30 horas. Llevaba 42 hombres de tripulación, cinco pasajeros y alguna carga. Lo califica de “una nave notablemente bella”

El Chile llegó al mismo puerto unos días después, desde donde se dirigirían juntos a Valparaíso. Los ambiciosos augurios con que concluye su nota son muy interesantes, a la vez que premonitorios: “Hay una gran probabilidad, a

23 Duncan, Roland E. “Chile and Peru: The first successful steamers in the Pacific”. *American Neptune*, Vol. XXXV, N°4, 1975, pp. 238-259.

24 Duncan, “William Wheelwright”, p. 279.

partir de los experimentos que el capitán del Perú ha conducido con el carbón de esta localidad, que pueda utilizarse para este espléndido emprendimiento, con gran beneficio para el comercio y la civilización”²⁵.

El viaje de 8.500 millas había tomado 76 días desde Plymouth, aunque solo 55 propiamente de navegación, la mitad del tiempo usual de los veleros. *The Times* publicó un extracto de una carta de Peacock, comentando la travesía, el paso por el Estrecho y su arribo a Talcahuano²⁶. En Concepción permanecieron nueve días, viajando luego en tándem para su debut en Valparaíso, se les dio una recepción fastuosa, consistente en un desfile entre las naves del puerto, entre hurras y cañonazos de saludo. Las autoridades se trasladaron al puerto para ver las naves y pasear a bordo de ellas, como también hicieron muchos curiosos y vecinos del puerto. A los pocos días partió el Perú rumbo al puerto del Callao, dando inicio a su servicio regular y, con ello, a una nueva era de la navegación en el Pacífico.

LA CUESTIÓN DEL CARBÓN

Uno de los mayores desafíos del proyecto de una línea de vapores en el Pacífico, era el abastecimiento de carbón. Para 1830, esa industria se hallaba muy desarrollada en Inglaterra, pero no así en la costa americana. El Perú y el Chile eran, exactamente, el cuarto y quinto barco a vapor que surcaban las aguas del Pacífico Sur. Se trataba de una dificultad mayor pues eran los primeros tiempos de la navegación, donde no podía todavía imaginarse una línea transoceánica; habría que esperar treinta años para eso²⁷. La maquinaria era todavía rudimentaria, a pesar de la rápida adopción de los avances técnicos, que caracterizó a la compañía inglesa: el tercer buque de la compañía incorporó el casco metálico; en 1856, el vapor Valparaíso fue provisto de un más eficiente motor compuesto y las naves más antiguas reconvertidas; en 1870, en fin, la compañía reemplazó los barcos de paleta por las modernas hélices. Pero el carbón era un tema complejo.

Aunque se sabía de depósitos, para 1840 casi no había explotaciones ya que no existía un mercado para el mineral y las necesidades energéticas y de ca-

25 Carta de Robert Cunningham a John Walpole. Talcahuano, 5 de octubre 1840. The National Archives. Londres, Foreign Office 16, Chile, General Correspondence, 1823-1902, pieza 41, f. 94, July to December 1840.

26 *The Times*. Londres, 14 de febrero de 1841.

27 En 1868, la PSNC inauguró su línea de vapores directos de Liverpool a Valparaíso, por la vía del Estrecho de Magallanes, con escalas en Brasil y Uruguay, servicio que concluyó en 1915 en razón de la apertura del Canal de Panamá. Con todo, la Compañía mantuvo la línea por Magallanes, para vapores correos y buques intermediarios. PSNC, *Noventa años*, p. 44.

lefacción se suplían con carbón de leña. La excepción eran las fundiciones que explotaban sus propias minas, como ocurría en Lirquén y algunos otros emprendimientos semi-artesanales. De manera que había que traer el combustible de muy lejos, asegurar depósitos en la ruta o bien, de manera complementaria, identificar fuentes locales de suministro. Todas estas vías fueron ensayadas por los emprendedores ingleses y, aun así, la naciente compañía estuvo varias veces muy cerca de fracasar.

Se enviaron cargas desde varios puntos, pero la distancia y la complejidad de la logística, incluso naufragios, conspiraron contra el abastecimiento del vital combustible. Así, el directorio londinense envió al *Portsea* con una carga de carbón, mas, el exceso de sulfuro, que dañaba las calderas, lo hizo inutilizable. Intentó entonces, sin éxito, fletar naves comerciales para llevar carbón desde Gran Bretaña y Australia. El velero *Crusader* pudo reabastecer los vapores en Río de Janeiro; dos naves más, sin embargo, el *Lucy* y el *Addingham*, sucumbieron en los confines patagónicos; uno se extravió y el otro ardió sin sobrevivientes²⁸. Se hizo evidente la necesidad de procurarse el carbón en Sudamérica. De otra manera la empresa veía totalmente comprometida su subsistencia.

El "Plan General" que propuso Wheelwright y publicó Peter Campbell en 1838, se hacía cargo derechamente de la cuestión del carbón. Contaba de su existencia en varias partes de la costa de Chile, como Chiloé, Valdivia y Talcahuano. También en el Perú, en el valle de Tambo y en la isla de San Lorenzo, en la bahía del Callao y en la costa norte de Lima. Más tarde el mismo explorará estos lugares, sin buenos resultados, salvo en Talcahuano²⁹. También argumentaba sobre la posibilidad de exportación de carbón inglés, que se veía favorecida por la falta de fletes de exportación, una vez que las naves llegaban a Inglaterra con su carga de ultramar. Es decir que las naves inglesas podían traer carbón como lastre a Chile, cuando venían a buscar el cobre, el trigo o el guano. Incluso sugería la traída del mineral desde Australia, donde era barato; los barcos que llevaban carga hacia ese lejano continente podían traer carbón como lastre, por un costo mínimo. Anotemos que algo de eso ocurrió, cuando se exportó harina de Concepción hacia Sídney, el carbón fue la carga de importación de los veleros transoceánicos. Así ocurrió, por ejemplo, con el *Alerte*, que llegó a Talcahuano procedente de Sídney, el 18 de septiembre de 1840, con 150 toneladas de carbón³⁰. Proponía, por último, el uso de pontones flotantes

28 Duncan, Ronald E. "Chilean coal and British steamers, the origins of a South American industry" *Mariner's Mirror*, Vol. 61, issue 3, 1975, p. 276.

29 Wheelwright, William. "A general plan of the intended operations of the pacific steam navigation company: with remarks of the passage of the Isthmus of Panama, the trade of the Pacific" Campbell, *South America and the Pacific*, p. 303.

30 Archivo Nacional Histórico (Santiago). Fondo Intendencia de Concepción, Vol. 192, f. 91.

como depósitos de carbón en las costas del Pacífico. Se evitaba, de esa forma, el costo del desembarco, almacenamiento y reembarque del mineral, así como los impuestos aduaneros asociados. Debían instalarse en Valparaíso, el Callao, Payta y Guayaquil y con capacidad para 400 o 500 toneladas. Una aparente buena idea, que el tiempo demostró impracticable.

El diseño de la línea americana de la PSNC consideraba un viaje mensual desde Valparaíso y otro desde el Callao de ambos vapores, en ruta circular. Muy pronto la falta de carbón puso en riesgo estos planes. Ya en el viaje inaugural del *Perú* desde el Callao, que zarpó el 15 de noviembre de 1840, la crisis del combustible hizo necesario saltarse algunas escalas. A Valparaíso había llegado el *Portsea*, trayendo el carbón defectuoso, que dañó las calderas del *Chile*. Quedó luego paralizado tres meses en El Callao por falta de carbón; el *Perú*, en tanto, pudo volver con una carga de leña. De esta forma, el itinerario cuidadosamente planeado fue suspendido y la empresa completa amenazada de ruina.

En años previos, en preparación de su gran proyecto, William Wheelwright había recorrido las costas en busca del negro mineral, desde el sur de Chile hasta Panamá, con éxito relativo. Talcahuano, el primer puerto que los vapores tocaron en la costa del Pacífico, justamente aparecía como la mejor alternativa. Eran varios los registros que lo aseguraban. Solo mencionemos a Robert Fitz-Roy, comandante del *Beagle*, que trajo a Charles Darwin a Chile, quien participó en la reunión de comerciantes de Valparaíso y más tarde, ya en Inglaterra, prestó su patrocinio al proyecto de Wheelwright. En su gran obra hidrográfica, que recoge sus exploraciones, dejó registro de sus observaciones y de los testimonios de otros viajeros³¹. Fitz-Roy dirigió una carta al norteamericano, fechada el 1 de octubre de 1838, señalando su convicción de que “no hay duda posible de la existencia de carbón en abundancia en varios lugares de las costas de Sudamérica; y de que su calidad es suficiente para el uso de naves a vapor”³².

Si bien los testimonios de Robert Fitz-Roy fueron importantes para promover el proyecto entre las autoridades y los inversionistas, como fuente de información para Wheelwright eran innecesarios. Ya en 1834, en efecto, había recorrido personalmente la costa y hecho diversos ensayos. A la llegada del *Perú* a Talcahuano, además, encargó a su capitán G. Peacock realizar exploraciones y pruebas de navegación, para solucionar la cuestión del combustible. Conozcamos

31 King, Phillip P. y Fitz-Roy, Robert. *Narrative of the Surveying of H.M.S. "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*. Londres, Henry Colburn, 1839.

32 Sin autor. *Statements and documents relative to the establishment of Steam Navigation in the Pacific*. Londres, Beaufort House, 1838, pp. 14-15.

estas gestiones de la propia mano del norteamericano. En su informe a los directores sobre su actuación, de 1843, expresó, con toda firmeza, que asegurar y establecer el hecho de que el carbón descubierto en Talcahuano era adecuado era “el punto previo más esencial para la introducción de la navegación a vapor en el Pacífico”. Con esa intención, en medio de las gestiones preparatorias, se había trasladado en 1834 a ese puerto, donde obtuvo muestras de carbón que procedió a ensayar, en Valparaíso, con ayuda de Robert Edward Alison. Los resultados, comenta, fueron más que satisfactorios³³.

Cuando se iniciaron los itinerarios regulares, en octubre de 1840 y se produjo la crisis de abastecimiento, los esfuerzos se concentraron en la búsqueda de carbón en el sur de Chile, con énfasis en la bahía de Concepción. El 13 de enero siguiente, Wheelwright y Peacock partieron en el *Perú* en misión exploratoria. Al sur del río Maule encontraron evidentes signos de la existencia de carbón, pero no había una bahía adecuada, de manera que continuaron hasta Talcahuano. Se dirigieron de inmediato al Morro, colinas situadas junto al puerto, donde obtuviera sus muestras en 1834. Allí, las vetas eran evidentes en la superficie, pero jamás, dice, se había practicado minería subterránea.

Al día siguiente de su arribo se pusieron manos a la obra. Contrataron jornaleros, desembarcaron el equipo y comenzaron la labor extractiva. Era el 16 de enero de 1841, día histórico para el carbón biobense. Los dos oficiales exploraron la bahía encontrando vetas de diversas calidades y, en el lado oriental, pusieron cuarenta hombres a trabajar a fin de obtener el carbón necesario para realizar una prueba a escala real. En Talcahuano embarcaron cuarenta toneladas y Peacock zarpó hacia Valparaíso y de vuelta, para probar el combustible.

Mientras tanto, Wheelwright continuó los trabajos y las exploraciones al norte de la bahía, hasta convencerse de que una veta continua cubría toda esa sección de la costa. Sus observaciones coincidían con las del pionero John Mackay, médico escocés vecindado en Concepción, que dedicó muchos años a la explotación del carbón y que en 1843 exploró la bahía. En sus *Recuerdos y Apuntes*, describe “el terreno carbonífero de Talcahuano”, que considera una cuenca “de por sí, aislada de la de Coronel y Lota” y que se extendería desde el cordón de Tumbes hasta la bahía de San Vicente, donde se deprime hasta reaparecer en el cerro Chepe, “pero luego saca las crestas de sus filones otra vez

33 “Report on the mines and coal of Chile”: Wheelwright, William. *Mr. Wheelwright's Report on Steam Navigation in the Pacific: with an Account of the Coal Mines of Chile and Panama. Together with Some Remarks Addressed to the Directors of the Pacific Steam Navigation Company, in Defence of His Management as Chief Superintendent of Its Affairs in the Pacific: Also, a Letter to the Proprietors, Explaining the Causes which Have Led to the Present Position of the Company's Affairs. To which is Added, Some Official Correspondence*, Londres, T.C. Jones, 1843, pp. 17-20.

en las lomas antes de llegar a Perales y también en el llano que separa este de Chepe". Es el deslinde poniente de la cuenca; "al sur la forma el cerro granítico del Caracol y los cerros de Landa, al oriente los cerros de Penco, Punta de Parra y Tomé; y por el norte la isla Quiriquina". El distrito, según Mackay, "abrazo, a más de la tierra firme, todo el espacio que ocupan las aguas de la bahía"³⁴.

Cuando todo parecía marchar bien, el vapor *Perú* regresa el 12 de febrero, trayendo noticias descorazonadoras. El consumo había sido el doble que el del carbón inglés, pero nuevos ensayos mostraron que se debía a la apertura de los hornos y podía arreglarse. De todas maneras, la conclusión fue que debía buscarse nuevas fuentes de suministro, para lo cual se organizó una expedición que llegaría hasta Chiloé. La tarea no era fácil, pues a la necesidad de carbón de calidad, se añadía la necesidad de facilidad de traslado y embarque, de otra forma los costos y demoras harían inútil el hallazgo.

La búsqueda comenzó en Arauco y, al mediodía del 16 de febrero, el *Perú* ancló en la desembocadura del río 'Laraquita' (Laraquete), señalado por Fitz-Roy como un lugar dotado de carbón en abundancia. Por desgracia, la poca profundidad de la barra en la boca del río impedía el paso de las lanchas; el carbón se veía similar al de Talcahuano y el paisaje, con cerros y planicies, abundaba en agua y madera³⁵. Continuaron entonces hasta Valdivia, sin anclar en la ciudad de Arauco por la falta de luz diurna. Peacock y Wheelwright navegaron río arriba hasta la ciudad, donde encontraron carbón adecuado, pero otra vez la distancia a la costa hacía su explotación impracticable, para los medios de la empresa. Regresaron al mar acompañados por el gobernador y los principales vecinos, que estaban ansiosos por conocer el primer vapor que anclaba en la bahía.

En Chiloé las cosas no fueron diferentes. Hallaron vetas cerca del fuerte de San Carlos, en Ancud, pero no cerca de la playa. Nuevamente una multitud se congregó frente al vapor, deleitados por la novedad. Wheelwright instruyó el regreso, ya que la calidad y la distancia al teatro de operaciones habitual ya no justificaba continuar la búsqueda. Pero sí las pruebas. Cargado con carbón de Talcahuano, el vapor zarpó a Valparaíso y llegó hasta Cobija. Esta vez los ensayos fueron coronados por el éxito. El consumo era siempre mayor que el carbón inglés, pero en proporción aceptable y ya no dañaba la maquinaria³⁶.

34 Mackay, Juan. *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*. Concepción, A. L. Murray, 1912, p. 21.

35 Wheelwright. "Report on the mines of coal", p. 19.

36 Informó Wheelwright al directorio: "nos sentimos muy satisfechos con su efecto favorable sobre nuestras barras de fuego y calderas; no hacía *clinker* y el residuo quedaba ligeramente sobre las barras sin adherirse en lo más mínimo; su peor característica era su susceptibilidad a la fractura y el deterioro de su resistencia por la exposición atmosférica; se encuentra tendido sobre un lecho de arcilla endurecida y el superestrato de arenisca". Wheelwright, "Report on the mines of coal", p. 20.

El destino estaba sellado: las minas de carbón del Morro serían el principal suministro de la PSNC durante sus primeros años de vida. La salvaron de la bancarota y ahora sostendrían su desarrollo inicial. Es momento de conocer el desenvolvimiento del breve momento carbonífero del puerto de Talcahuano.

TALCAHUANO, PUERTO CARBONERO

El puerto de Talcahuano es hoy una comuna conurbada a la metrópolis que conforma el Gran Concepción. Se encuentra al extremo sur de la bahía homónima, al costado de la comuna de Penco, que es también una ciudad y sitio de un fuerte fundado en 1550, que dio origen a la ciudad de Concepción, capital de la actual Región del Biobío. Le sigue Lirquén, dentro de la misma comuna. Al extremo norte de la bahía, más allá de Tomé y conformando otra, llamada La Herradura en los mapas antiguos, se sitúa la bahía de Dichato, que alberga esa comarca y la caleta de Coliumo. Todas las localidades que he nombrado tuvieron explotaciones carboníferas en el pasado, pues forman parte del "distrito carbonífero de Talcahuano", a que hacía referencia John Mackay.

Talcahuano era más bien un puerto, con escasos servicios urbanos, comenzando el siglo XIX. Para 1835, fecha más cercana a los eventos que relatamos, la población del departamento era de 2.220 personas³⁷. Andando el siglo, el avance económico y demográfico, según Lermenda y Ramírez, estuvo condicionado por variables como la dinamización económica derivada de la actividad salitrera, la colonización de la Araucanía y la expansión de la red ferroviaria³⁸. Agreguemos el auge del comercio nacional y de exportación de trigos y harinas y, en el último tercio del siglo, del carbón de la cuenca de Lota y Arauco³⁹.

De lo expuesto, aparece que Talcahuano, a pesar de su antigüedad como puerto y su buen fondeadero, tuvo un desarrollo tardío. El carbón de piedra, en particular, solo participa brevemente del comercio de exportación, a partir de 1840. Figura escasamente en contrabandos de carbón perseguidos en tribunales de Valparaíso; en el testimonio del mismo Lord Cochrane, que declara ha-

37 Incluía 1009 hombres y 1.211 mujeres, según el censo de ese año. Sin autor. *Repertorio Chileno, año de 1835*. Santiago, Imprenta Araucana.

38 Lermenda, Wilson y Ramírez, Matías. "De *entrepôt* a puerto comercial del Pacífico Sur: Talcahuano (Chile), 1872-1914". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N°45, 2023, p. 159.

39 Lo señala el Censo de 1907: "los progresos de la población de esta provincia se deben únicamente al desarrollo de la ciudad de Concepción, del puerto de Talcahuano y del departamento carbonífero de Lautaro". Comisión General del Censo. *Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo, 1907*. Santiago, Imprenta y Litografía Universo, 1908, p. 844.

berlo usado durante su comando en el Pacífico⁴⁰, y en diversos augurios de un futuro esplendor. Así, en 1825, el cónsul inglés en Valparaíso Nugent comunica al ministro de Relaciones Exteriores de su nación, George Canning, que en la desembocadura del Biobío, por la gran cantidad de yacimientos superficiales, con toda probabilidad será el lugar donde se instalen muchos establecimientos carboníferos⁴¹.

Durante las primeras tres décadas del siglo XIX, múltiples navegantes y marinos ingleses dejaron testimonio sobre la existencia y calidad del carbón de Talcahuano. Sus opiniones son contradictorias, pero en general tienden a ser negativas. En síntesis, coinciden en el potencial del manto local, pero sugieren búsquedas a mayor profundidad, para hallar antracitas con mayor energía calórica y menos humedad⁴².

Entre los diversos casos de consumo del carbón de Talcahuano, antes de su explotación comercial masiva, pueden citarse al navegante francés Amédée Frezier,⁴³ al marino inglés Basil Hall⁴⁴ y la viajera británica Maria Graham⁴⁵. Un registro interesante, por su conocimiento técnico, se debe al viajero, escritor, químico y aventurero inglés William Bollaert (1807-1876), quien realizó numerosas exploraciones y trabajos en el mundo hispánico. En un texto publicado en 1855, con ocasión del encargo de Matías Cousiño de reconocer sus pertenencias en Lota, hace memoria de un primer viaje y recoge otros testimonios. Dice que en 1825-27, mientras residía en Perú, vio el carbón de Talcahuano utilizado en la fragua; "era muy ligero, desmenuzable, sulfuroso, pero ligeramente bituminoso, y tan inferior que lo desecharon. Era más lignita que carbón y había poca esperanza de que un elemento útil pudiera extraerse de los mantos carboníferos de Talcahuano o su vecindad"⁴⁶.

Posteriormente, en 1828, con ocasión de un reconocimiento de la isla Quiriquina, en la bahía de Concepción, declara haber hallado materias carbonáceas, similares a las halladas en Talcahuano y Lirquén, en la misma bahía. Tampoco les

40 Wardle, *Steam conquers the Pacific: a record of maritime achievement, 1840-1940*, p. 16.

41 The National Archives, Londres. Foreign Office, 16/3. Nugent a Canning, N°53. Concepción, 9 de octubre de 1825.

42 Los testimonios pueden leerse en: Cartes, Armando, "La avanzada imperial inglesa en los preludios de la minería del carbón chileno, 1820-1840" Serie Comunicacional CRHIAM, Universidad de Concepción, Concepción, 2024

43 Frezier, Amédée. *Relation du voyage de la mer du sud au côtes du Chili, du Peru et du Bresil, fait pendant les annes 1712, 1713, et 1714, par M. Frezier, Ingenieur ordinaire du Roi*. Amsterdam, Chez Pierre Humbert, 1717. Tomo primero, p. 146.

44 Hall, Basil. *Extracts from a Journal Written on the Coasts of Chile, Peru and Mexico, in the years 1820, 1821 and 1822*. Edimburgo, Archibald Constable and Co., 1825. Cuarta edición.

45 Graham, Mary. *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*. Londres, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown y Green, 1824, p. 131.

46 Bollaert, William. "Observations on the coal formation in Chile, S. America." *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 25, 1855, p. 172.

parecieron de gran calidad. Añade que es también el juicio de Darwin, quien identificó en la costa granitos, esquistos, areniscas, lignitos y “carbones imperfectos”. Lo anterior, concluye, condujo a la búsqueda hacia el sur, llevando al examen de la bahía de Coronel, donde se encontró en calidad y abundancia, al igual que en Lota⁴⁷. Sus observaciones permiten concluir dos cosas: que el carbón de Talcahuano tenía mala fama y que de Concepción hacia Arauco se fue desarrollando la exploración y explotación del mineral que estudiamos.

William Wheelwright, no obstante, a pesar de los negativos informes, apostó al carbón de Talcahuano y de la bahía, que había reconocido en 1834. Cuando fue el momento de iniciar su emprendimiento de navegación a vapor lo propuso como una fuente complementaria de abastecimiento. Las circunstancias lo transformarían, aunque en forma breve y circunstancial, en un factor providencial para la supervivencia de la empresa y el cumplimiento de su itinerario en el Pacífico Sur.

LA MINA DE EL MORRO

La existencia de carbón de piedra en la bahía de Concepción era conocida desde tiempos coloniales. Los testimonios son múltiples. A inicios de la república, viajeros y científicos hicieron notar su abundancia. El enorme potencial comercial e industrial que representaba el carbón no podía escapar al ojo atento de los cónsules ingleses. Así, en marzo de 1825, el primer cónsul inglés en Chile, Christopher Richard Nugent, reportando al ministro George Canning sobre la situación de la provincia de Concepción, se admiraba por la tremenda productividad agrícola de la zona y la abundancia de bosques, a la vez que lamentaba la continua exposición a ataques indígenas, que turbaban el bienestar del país. Eran los años de la cruenta “Guerra a Muerte”. Los depósitos de carbón, en particular, representaban, a su juicio, una gran oportunidad: “sus recientemente apreciadas reservas de carbón de piedra, tan útiles para los distritos mineros, alientan la esperanza de que esta provincia será, en un período no lejano, la sede de la riqueza de Chile”⁴⁸. Ya avizoraba su uso en las fundiciones de cobre y el impacto que la industria provocaría en la región entera.

47 *Ibidem*, p. 173. El trabajo de Bollaert se publicó también en Chile: Bollaert, William. “Observaciones sobre el carbón de piedra en Chile y Sudamérica”. *Anales de la Universidad de Chile*, Tomo XI, 1854. Sobre el autor, Kinsley, L. “Bollaert, William (1807-1876)”. *The Hispanic-Anglosphere: transnational networks, global communities (late 18th to early 20th centuries)*, sin fecha. <https://hispanic-anglosphere.com/bollaert-william-1807-1876>.

48 The National Archives, Londres. Foreign Office, 16/2. Christopher Richard Nugent to George Canning. N°20. British Consulate, Valparaíso 17 March 1825; Humphreys, R. A. *British consular reports on the trade and politics of Latin America, 1824-1826*. Londres, Royal Historical Society, 1940, p. 94.

Cuando Wheelwright regresa a Talcahuano, en 1840, con el urgente encargo de instalar una explotación carbonífera viable para el uso de los vapores, se identificaron, según Eduardo Moreno, varios puntos en el puerto:

“La Avenida San Vicente, hoy Bilbao, Cerro David Fuentes, Cerro Alegre o Cornou, sector Perales, y las Vegas hoy medio camino entre Talcahuano y Concepción, eran todos yacimientos casi en la superficie, y otros que se introducían hacia el mar, como es el caso de calle Bilbao”.

Se menciona uno llamado El Portón, que correspondía al acceso establecido en el cerco que marcaba la división entre la ciudad y el puerto. Por todos estos sectores, concluye Moreno, citando historiadores que no menciona, “desde aquel año 1840 pasó Talcahuano a ser centro carbonífero principal de Chile”⁴⁹.

Un poco más allá del Portón se encontraba El Morro. Fue el sector elegido por Wheelwright, por varias razones. Desde luego la calidad del mineral que esperaba hallar; luego, la cercanía del mar, indispensable para mantener los costos bajo control; y, en tercer término, la certeza de la propiedad, que permitía cerrar convenios que aseguraran legalmente el suministro.

El Morro, como accidente natural, marca el límite oriental del puerto de Talcahuano, considerado el mejor muellaje de la bahía por los navegantes. En el pasado se hallaba rodeado de pajonales y tierras bajas; desde ahí se proyecta la costa hasta Penco, la isla Rocuant y la isla de los Reyes, zona de humedales que se ha elevado con los años, pero sigue siendo tierra inundable. Otrora era un promontorio boscoso que avanzaba más hacia el mar; en la actualidad, los rellenos lo han convertido en una pequeña elevación que sigue la línea de la costa.

En noviembre de 1834, el mismo año en que Wheelwright reconoció, por primera vez, los terrenos carboníferos de la bahía de Concepción, Joaquín de Santiago Concha, “minero por exclusiva profesión”, en una larga nota publicada por el periódico oficial *El Araucano*, se refería a la mina de El Morro: “En Chile no hay hasta la fecha otra mina de carbón de piedra, que la de Talcahuano en tierras de los SS. Serranos”⁵⁰.

El escocés John Mackay, pionero él mismo de la minería en la bahía, aporta antecedentes adicionales. “En Talcahuano por este tiempo, dice, la Compañía de Vapores entró en arreglos con la propietaria de las minas de carbón situadas

49 Moreno Espíldora, Eduardo (ed.). *Libro de Oro de Talcahuano 1764-1964*. Concepción, Municipalidad de Talcahuano, 1964, p. 153.

50 *El Araucano*. Santiago, 7 de noviembre de 1834, pp. 3 y 4.

en el morro del mismo nombre, la señora doña Rosario Zerrano [sic], esposa del digno i caballeresco General don Juan de Dios Rivera⁵¹. En el testamento de Francisca Galeazo, otorgado en Concepción el 25 de octubre de 1826, declara "que unas minas de carbón que hay en el cerro o morro son mías", junto a otros predios, en la Vega de Talcahuano y varios sitios y casas en Talcahuano⁵². Su hija Rosario Serrano Alfaro casó, en 1825 con el militar patriota Juan de Dios Rivera Freire de Andrade, Intendente de Concepción y ministro de la Guerra de Freire. Es la dama que menciona Mackay como dueña de El Morro.

Con la familia Serrano, pues, llegó a un arreglo William Wheelwright, a fin de asegurar contractualmente el suministro de carbón. Suscribió el 24 marzo de 1841 un arriendo por cinco años, al precio de dos chelines por tonelada de carbón extraída, según informaría al directorio de la compañía en Londres: "era un precio alto, reconocía, pero no pude obtener mejores términos"⁵³. Su contraparte seguramente comprendía la situación apremiante en que se hallaban los vapores.

Era urgente dar inicio a los trabajos. En el verano de 1841 se extrajo carbón suficiente para una prueba a gran escala. El *Perú* zarpó rumbo a Valparaíso el 27 de febrero; su capitán, George Peacock tuvo la osadía de seguir hasta Cobija, desde donde regresó el 18 de marzo, habiendo navegado con éxito 1.500 millas, dejando atrás las dudas. En los dos años siguientes se extrajeron, según el informe de Wheelwright, unas cinco mil toneladas al precio de quince chelines por tonelada.

Con la ayuda del herrero de un barco, el capitán Peacock construyó un taladro que le permitió abrir un pique de exploración en la pared posterior del morro. Hallaron una buena veta a cuarenta metros bajo el nivel del mar. El agua se extraía con baldes y poleas, pero sin máquinas a vapor, por lo que el agua terminó imponiéndose; de todas maneras, fue un buen ensayo de una técnica pionera en el país. Se cavaron varios miles de yardas de galerías, anticipando los cientos de túneles que en años siguientes caracterizarían la explotación del carbón en la región costera de Concepción y Arauco. Según Bollaert, la producción constante de siete trabajadores rondaba las catorce toneladas diarias, unas cuatrocientas por mes. Como los buques consumían más de quinientas en ese periodo, fue siempre necesario añadir carbón importado⁵⁴.

51 Mackay, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, p. 19.

52 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Archivo de Notarios de Concepción, Vol. 14, f. 209-212v. Testamento de Francisca Galeazo de Alfaro y Henríquez de Serrano, 25 de octubre de 1826.

53 "Report on the mines and coal of Chile". Wheelwright, William. *Mr. Wheelwright's Report on Steam Navigation in the Pacific*, p. 20.

54 Bollaert, "Observations on the Coal formation", p. 173.

Se cavaron pozos de más de treinta metros de profundidad, para llegar a las vetas de mejor calidad. Mucha de la maquinaria debió fabricarse *in situ*, para lo cual se levantaron talleres y una maestranza. Se construyeron cribas para cernir el mineral y carros para transportarlo hacia los buques. Con este fin, se erigió un muelle de cien metros de largo y una ferrovía desde el pozo de extracción al extremo del muelle. Para el capitán Peacock, quien participó mucho en los trabajos, fue la primera de Sudamérica. También fue necesario un rompeolas para proteger la mina y lanchas para transportar el carbón a bordo; en síntesis, se contó con todo lo necesario para el eficaz mantenimiento y explotación de las minas: “Y todas estas importantes ventajas, concluye Wheelwright, se han conseguido con un gasto de sólo 2.194 libras esterlinas y, bajo acuerdos sensatos, siempre puede disponerse de un suministro completo y amplio de carbón”⁵⁵.

En verdad, los trabajos se activaron de un modo extraordinario. John Mackay, testigo presencial, confirma los dichos del norteamericano. En el Morro

“no había falta ni escasez de recursos, se sacaba carbón por varias bocaminas; pronto había un depósito en cancha suficiente para los vapores; se construía un muelle para el embarque de carbón; se construían lanchas y se hacían otros muchos trabajos y preparativos que indicaban el establecimiento de trabajos en gran escala”⁵⁶.

Entusiasmado con los eventos, Mackay pronto abriría su propia explotación, con la esperanza de vender su carbón a los vapores y las fundiciones.

Con ayuda de las actas de la PSNC, que custodia el Museo Marítimo en Liverpool, ciudad que fue sede de la empresa, tratamos de reconstituir esos años de intenso trabajo⁵⁷. Por desgracia, un plano del sitio mencionado en las actas no se conserva, al igual que una copia del convenio suscrito con los propietarios. Tampoco encontramos mayores antecedentes en la documentación chilena, pues no había cabildo en Talcahuano, solo un gobernador departamental que reportaba al Intendente de la provincia. Además, el sitio del Morro era un predio particular, trabajado por una empresa extranjera, que gozaba de privilegios que la liberaba de derechos. Sí sabemos que su actividad molestó a los vecinos, que llevaron su protesta al delegado, sin que se conozca el desenlace del reclamo⁵⁸.

55 *Ibidem*, p. 21.

56 Mackay, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, p. 19.

57 The Pacific Steam Navigation Company, Minute Book. Londres, 1838. Liverpool Maritime Museum.

58 Comunicación del gobernador del departamento de Talcahuano, Miguel Bayón, al intendente de Concepción, de fecha 17 de octubre de 1843, en la que da cuenta de la “protesta de varios vecinos en contra de la compañía de los vapores que elaboran las minas de carbón de piedra en el lugar llamado Morro”. Señala que no puede resolver nada sin tener a la vista la ley de minería, por lo que se la pide al intendente. Archivo Nacional Histórico, Santiago. Intendencia de Concepción, Vol. 242, f. 79.

En retrospectiva, los trabajos resultaron muy notables, si se considera las dificultades para conseguir herramientas y trabajadores calificados. Estos debieron venir desde Inglaterra. En junio de 1841, con apoyo de la agencia de Charles Bertram, de Newcastle, tres experimentados mineros firmaron sendos contratos por tres años, para ir a trabajar las minas de la compañía en El Morro de Talcahuano. Eran Henderson Smith, John Nesbit (o Nesbitt) y Thomas Smith; el salario era de 60 chelines por semana para el primero y 50 para los segundos, que se pagaría a su llegada a Valparaíso, para lo cual deberían embarcarse en el velero *Thomas Bold*, arrendado por la empresa para llevar carbón al Pacífico. Es interesante consignar que el pago sería quincenal, en mitades para cada trabajador y la otra mitad para sus respectivas esposas, que permanecerían en Inglaterra. Los dos primeros luego pidieron viajar con sus familias, renunciando a sus salarios hasta Valparaíso y aceptando extender sus contratos al plazo de cinco años⁵⁹. Para fines de 1843, el equipo a cargo de los trabajos lo integraba el superintendente Biggs, el supervisor John Whittle, los tres mineros ingleses señalados, un carpintero y un herrero. A ellos estimamos que deben sumarse, aunque la fuente no los menciona, unos treinta trabajadores a lo menos⁶⁰.

A través de los meses y los años, las actas van dejando constancia de las adquisiciones y pagos que, desde Londres, se gestionaban para asegurar el trabajo de las minas. Así, figura una forja completa y clavos, maquinaria contra incendios, pago de salarios e instrucciones al agente a cargo de las minas, que desde 1842 era el señor Garragos. Luego de su muerte, el 6 de diciembre de 1843 es nombrado Mr. Biggs como Agente de Puerto en Talcahuano y confirmado como superintendente en las minas, con un salario total de 1.600 pesos anuales por ambas funciones. El directorio fundó su decisión en “el celo e inteligencia con que había dirigido los trabajos de carbón de la compañía en Talcahuano”⁶¹.

Su hijo Guillermo aporta más detalles. Entre los papeles que reunió Benjamín Vicuña Mackenna para el libro que preparaba sobre el carbón de piedra al momento de su muerte, se encuentra una carta dirigida a él, en marzo de 1883, por Guillermo Biggs, hijo del superintendente de la mina del Morro. Basado en sus recuerdos y de su hermano mayor Mateo, dice que, del Morro de Talcahuano, “primeras minas trabajadas en Chile”, se sacaron unas 54 mil toneladas en tres

59 The Pacific Steam Navigation Company, Minute Book. Londres, 21 de julio de 1841, f. 196.

60 *Ibidem*, Londres, 20 de diciembre de 1843, f. 447v.

61 *Ibidem*, Londres, 6 de diciembre de 1841, f. 450.

años de trabajo⁶². Su destino fue el consumo en las naves y la exportación al Perú, donde la mayor parte servía para provisionar los depósitos de la compañía. Las barcas inglesas *Jasper* y *Portsea* hacían un viaje redondo de Talcahuano al Callao cada dos meses, esto es, seis viajes anuales, llevando en cada viaje dos mil toneladas, es decir, en dos años 25 mil, la mitad de la producción. En las actas de la empresa aprendemos, además, que hubo un envío de muestras de carbón de Talcahuano a Liverpool, instruida en septiembre de 1843⁶³.

Estos movimientos en la bahía provocaron una breve “fiebre del carbón”; en la expresión de John Mackay, quien, es oportuno recordarlo, viajó a California en 1849, en persecución de la quimera del oro. A diferencia de este metal, en todo caso, la fiebre surgía de la demanda solvente que representaban los vapores de la PSNC y las fundiciones de cobre, más que de la existencia del mineral, que ya era conocida desde antiguo. Mackay describe el ánimo que invadió a muchos vecinos, en vivos colores:

“Por todas partes donde habían apariencias de carbón en la superficie y muchas veces sin ellas, se veía gente armada de pica y pala, recorriendo las quebradas y cerrillos vecinos. Cateadores sui generis trabajando y cavando en persecución del diamante negro, una veta de arcillas carbonáceas por algunos era considerada como el criadero de carbón y que más adentro había de encontrar el verdadero artículo; mientras otros se consideraban felices con encontrar unas vetitas de una pulgada de espesor, la que trabajaban con verdadero tesón, en la convicción de que más adentro había de tomar mayores proporciones”⁶⁴.

Más allá del carbón, la presencia de las naves produjo un momento virtuoso. Dinamizó el comercio y la industria trayendo nuevos bríos, gracias a la facilidad de las comunicaciones. “Todo marchaba en progreso y adelanto”, concluye Mackay. Pero fue un tiempo breve. Algunos tuvieron suerte y dieron con una veta trabajable; la mayoría solo malgastó tiempo y dinero. Uno a uno los improvisados mineros fueron abandonando las labores, que desaparecieron sin dejar huella.

Las minas de El Morro también tuvieron una existencia efímera. ¿Por qué decayeron hasta paralizarse? Hasta donde sabemos, se combinaron varias causas, relacionadas con el agotamiento de las vetas y la llegada de carbón más ba-

62 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Fondo Vicuña Mackenna, Vol. 185, f. 1. Comunicación Guillermo Biggs a Benjamín Vicuña Mackenna, El Salto, 1 de marzo de 1883. Este dato es interesante, pues antecede a las series publicadas, aunque se contradice con las cifras más bajas que señala supra el mismo Wheelwright.

63 The Pacific Steam Navigation Company, Minute Book. Londres, 20 de diciembre de 1843, f. 446.

64 Mackay, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, pp. 11 y 12.

rato de Inglaterra. Los recuerdos de Guillermo Biggs, aunque imprecisos, dan cuenta de los problemas de la explotación. Señala que, agotados los retazos de manto que existen en el cordón de cerros entre el Portón y el Morro, se procedió a trabajar un pique en la tosca viva al pie y lado del cerro. Con gran costo y dificultad, sin máquinas de vapor y solo a fuerza de pólvora y malacates a caballo, se logró llegar a unos cuarenta metros de profundidad. La excavación no tuvo suerte y el pique debió abandonarse; “en seguida se estableció idéntico trabajo en medio de la vega o parque cuatro cuadras más al sur, siempre tratando de cortar el manto que indudablemente existía”⁶⁵.

Mackay aporta algunos datos adicionales. Dice que los fallos fueron haciéndose cada vez más frecuentes y la saca de carbón se reducía. Esto llevó a los administradores a efectuar un reconocimiento prolijo del terreno, a fin de seleccionar el punto para hacer un nuevo pique. Iniciados los trabajos, un ojo de agua que percolaba por un lecho de arena resultó una dificultad insuperable, obligando a abandonar los trabajos. Se intentó, entonces, taladrar la roca hasta 90 yardas de profundidad, bajo la guía de un minero inglés experto, que aseguraba que se hallaría un gran manto. Se trabajó día y noche pues, dice Mackay, “era la sola y única esperanza, era de vida o de muerte para la industria minera en Talcahuano en que tanto se había cifrado el adelanto y progreso de su puerto y comercio, de manera que con no poca ansiedad se esperaba su desenlace”. Al final, la veta tan esperada solo tenía unas diez pulgadas de espesor, generando una gran decepción y el abandono de la búsqueda de carbón en las inmediaciones de Talcahuano⁶⁶. Era el colapso de la industria.

Igual hay que tener presente que el carbón del puerto estuvo siempre marcado por el estigma de su pobre calidad, según hemos dicho, instalado por los tempranos testimonios de Charles Darwin, Alexander Caldcleugh y varios otros. Todavía en agosto de 1844, cuando ya llevaba varios años en uso y explotación, el cónsul inglés en Santiago informaba que “era compartida la opinión sobre su ineptitud para el uso industrial y el impulso de naves a vapor”⁶⁷.

Estas dificultades técnicas coincidieron con una coyuntura comercial que resultó muy crítica para la minería del carbón en el país, retrasando su desarrollo. A principios de la década de 1840, un número creciente de naves zarpó de Inglaterra rumbo al Pacífico, en busca de cargas de trigo guano, salitre o cobre, llevando carbón como lastre. Este ni siquiera figuraba en los manifiestos de

65 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Fondo Vicuña Mackenna, Vol. 185, f. 2v. Comunicación Guillermo Biggs a Benjamín Vicuña Mackenna, El Salto, 1 de marzo de 1883.

66 Mackay, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, pp. 26 y 27.

67 The National Archives, Londres. Foreign Office 16/52/237-238. Walpole a Aberdeen. Santiago, 8 de agosto de 1844.

carga, pero era cada vez más abundante, debido a la creciente demanda de las fundiciones y a la exención de derechos establecida en 1839. La PSNC, por su parte, ya a inicios de 1842 dejó de fletar buques carboneros, bastándole la producción de Talcahuano y el comercio señalado. El doble ingreso de ida y vuelta atrajo más naves de Liverpool, Newcastle, Swansea, e incluso de Sídney, que terminaron por colapsar los precios.

El capitán Peacock fija la “edad de oro” del carbón de El Morro entre octubre de 1840 y el mismo mes de 1844, añadiendo que se habrían extraído unas 30.600 toneladas⁶⁸. En julio del último año, el directorio de la PSNC en Inglaterra acordó enviar 1.000 toneladas al Pacífico, la mitad al Callao y la mitad a Valparaíso; y en lo sucesivo 500 toneladas, de manera alternada a cada puerto. Una clara señal de la agonía de las minas de Talcahuano⁶⁹. Anotemos que, en años siguientes, el crecimiento explosivo del comercio del guano peruano inundó el mercado de carbón, haciendo caer tanto los precios que los buques ingleses dejaron de transportarlo, abriendo, curiosamente, una nueva oportunidad para el carbón chileno⁷⁰.

El Correo del Sur de Concepción culpó a una mala estrategia comercial la caída de la minería en la bahía, pero tenía confianza de que podría recobrase:

“El carbón de Concepción era de mala calidad y se vendió muy caro, razón por la cual las minas quedaron abandonadas, fue un error que propició la apertura a la importación del carbón inglés al norte y su uso en fundiciones; con mejor precio puede retomarse la industria”⁷¹.

Era ya 1850 y los hallazgos de grandes depósitos de carbón de buena calidad en Coronel auguraban un mejor futuro. Así fue efectivamente, al cabo de pocos años.

En el corto plazo, a pesar de la función salvadora que cumplió para la naviera, no es evidente que la explotación que estudiamos haya sido un buen negocio. William Wheelwright, en la documentación que dirigió al gobierno y la opinión pública, con miras a obtener la renovación del privilegio a la PSNC de la navegación a vapor en las costas de Chile, señala que ha tenido importantes pérdidas, a las cuales el suministro de carbón ha contribuido:

68 Duncan, “Chilean Coal and British Steamers”, p. 278.

69 The Pacific Steam Navigation Company, Minute Book. Londres, 31 de julio de 1844.

70 Sobre este comercio, Peacock, George. *The resources of Peru: its invaluable guano deposits, nitrate of soda and borate, also its agricultural and metallic productions, manufactures, railroads, etc.* Exeter, W. Pollard, North Street, 1874.

71 *El Correo del Sur*. Concepción, 27 de abril de 1850.

“Otra pérdida grande puede contar la compañía entre las sufridas con ocasión de la empresa privilegiada, es el resultado desgraciado que le trajo la explotación de minas de carbón de piedra en Talcahuano. Cuando tuvo que abandonar este trabajo a causa de haber resultado el carbón poco adaptable al uso de los buques de vapor, la compañía se halló con un saldo en su contra, según cálculo, de más de 130.000 pesos”⁷².

La información resulta extraña si se compara con los ahorros que él mismo declarara, en sus cartas a Londres. En la Primera Memoria presentada por el directorio de The Pacific Steam Navigation Company a sus accionistas, además, en 18 de agosto de 1843, se señala un gasto anual por carbón de Talcahuano de 30.600 pesos, que equivale a un 36,37% del gasto total de operación de los vapores. Su precio era de 6 pesos por tonelada, en tanto que el carbón inglés con que complementaba su suministro costaba 13 pesos. De manera que era una obvia economía. El directorio añade que el costo del carbón se estima a un precio medio de 27 chelines por tonelada, incluyendo el gasto de transporte al Callao, para concluir afirmando que “es probable que este costo sea reducido a 20s. cuando se use exclusivamente el carbón de Talcahuano”⁷³. Para entonces, los auspicios eran todavía favorables.

Una señal adicional de la importancia y el potencial que las autoridades veían en el carbón de Talcahuano, se hallan en las gestiones realizadas por el gobierno nacional, en las postrimerías de la administración de Joaquín Prieto. El ministro de Hacienda Joaquín Tocornal, en efecto, en su *Memoria* presentada al Congreso, en 1840, expresaba la voluntad del gobierno de investigar y explotar el carbón.

“Al hablar de nuestras minas, decía el ministro, no es posible mirar con indiferencia el nuevo ramo de industria que nos presenta la explotación del mineral de carbon de piedra. Los infinitos usos a que se aplica este precioso combustible, móvil principal de la industria y comercio del continente europeo, son demasiado conocidos para que yo me detenga en demostrarlos. Existiendo minas de carbon en diversos puntos de la República, y siendo buena su calidad, según los informes que ha podido adquirir el Gobierno, hubiera sido una culpable desidia si no hubiese tratado de facilitar la explotación de un tesoro acaso mas precioso que el oro mismo”⁷⁴.

72 Wheelwright, William. “Representación al Supremo Gobierno solicitando la renovación de la patente de privilegio de los vapores de la Compañía”. Sin autor. *Publicaciones varias en favor de la conservación de la línea de vapores en el Pacífico*. Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1850, p. 6.

73 “Primera Memoria presentada por el directorio de The Pacific Steam Navigation Company, en 18 de agosto de 1843”. Pacific Steam Navigation Company, *Noventa años*, p. 62.

74 *Memoria presentada al Congreso Nacional en 1840, por el Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda*. Santiago, Imprenta y Litografía del Estado, 1840, p. 13.

A continuación, hacía referencias a la disminución de los montes en las provincias del norte, que dejaba sin combustible a las fundiciones. La “inmensa” exportación del cobre en mineral, por este motivo, llevaba al extranjero ganancias que correspondían a Chile. Haciéndose cargo de las dudas sobre la calidad del carbón nacional, así como del desconocimiento de las técnicas prácticas de explotación, el gobierno resolvió el camino que tanto éxito dio al país en otros campos: hizo venir de Europa un ingeniero acreditado, el que partió de inmediato para las provincias del sur. Se esperaba que los conocimientos y observaciones de este profesor “desvanecerán infundados celos, y servirán de auxilio a las empresas particulares que quieran abrazar tan importante especulación”⁷⁵.

El experto era Leonardo Lachowsky, ingeniero titulado en la Escuela de Minería de Saint-Étienne, quien fue contratado en Burdeos, en 1839, por Francisco Javier Rosales, representante de Chile en Francia⁷⁶. Se le reconocía como polaco, al igual que Domeyko, aunque él mismo aclara que Lachowsky era oriundo de Volonia, que hoy corresponde a la porción ucraniana de la antigua Polonia. Igual lo llama “un compatriota, emigrado como yo”. Llegó al país en mayo de 1840, para dirigir los trabajos de reconocimiento y explotación del carbón de piedra en Talcahuano. En la misma época, tenemos antecedentes de que también estuvo activo en Colcura, realizando estudios y trabajos de explotación pioneros de carbón, tras lo cual se traslada a la zona central del país⁷⁷.

Durante la operación de la PSNC en el puerto, el correo y el transporte de valores también dinamizaron el comercio. En las comunicaciones del delegado en el puerto se registran los viajeros que llegaban en los vapores, desde la capital del país o de Valparaíso, que ahora reducía su distancia desde cinco días de navegación a solo cuarenta horas. Mencionemos, a modo ejemplar, a algunos de los pasajeros cuyo arribo registra el delegado, durante 1843, varios importantes vecinos: Tomás Smith, en julio; Guillermo Délano, en agosto; Raimundo Pradel y el general José María de la Cruz, en septiembre; Manuel Zerrano, Tránsito Riquelme, Ramón Rozas, John Mackay y varias damas sin identificar, en noviembre; y Juan José Arteaga, en diciembre⁷⁸. Por desgracia, no hay descripciones de la carga transportada, ni en especies o valores.

75 *Ibidem*, p. 14.

76 Silva Vargas, Fernando y Vargas, Juan Eduardo (ed.). *1826-1881. Historia de la república de Chile. La búsqueda de un orden republicano*. Santiago, Ediciones UC, 2019. Volumen 2, Segunda Parte, p. 116.

77 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Fondo Contaduría Mayor, Obras Públicas 1780-1840, Volumen 1063, f. 413; Cartes, Armando, “Los inicios de la minería del carbón: Colcura”, *Horizontes empresariales*, noviembre 2024, año 23, N°2, pp. 70-90.

78 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Intendencia de Concepción, Vol. 242, f. 17, 35, 70, 87, 113 y 141.

¿Puede considerarse la explotación de Talcahuano una experiencia exitosa? Ese era el juicio, muy discutible, de los protagonistas y sus cercanos. El empresario Wheelwright y el marino Peacock, ambos devenidos en mineros por las circunstancias, se consideran ellos mismos pioneros de una actividad clave para la región y el país⁷⁹. Así también lo reconocieron algunos contemporáneos. Para Clarke, Wheelwright inició una nueva industria chilena, con muelle propio y ferrovía, a inicios de 1841⁸⁰; sucesos “de tal importancia para la navegación a vapor y el mundo comercial”, opinaba el influyente Peter Campbell, en 1848, que merecía junto a Peacock y la PSNC, “que se les levantara una estatua en la Plaza de Santiago para conmemorar el feliz evento”⁸¹. El monumento se construyó, pero no en Santiago sino en Valparaíso. Distinta, en cambio fue la suerte de la proyección del carbón de Talcahuano que auguraba el periódico *El Comercio*, de Lima, el 5 de febrero de 1843: “Más temprano que tarde, Chile será el punto de partida de doscientos vapores mercantes a lo largo de la costa del Pacífico, de Chiloé a California, “y Talcahuano proporcionará el combustible necesario”⁸². Eso, definitivamente, nunca ocurrió, más bien lo contrario.

En los años siguientes, la explotación de carbón en El Morro y las minas cercanas fue languideciendo, pero no desapareció completamente. La compañía de vapores llegó a un arreglo para comprar el producto a John Mackay, de sus minas de Tierras Amarilla, situadas a orillas del río Andalién⁸³. El escocés construyó entonces una bodega en la boca del río y un muelle para descargar las lanchas con el mineral. El negocio duró poco, pues los vapores dejaron de llegar al sur. Aun así, mantuvo su explotación de manera intermitente hasta 1853, año en que se traslada, con útiles, lanchas e implementos a Coronel, para impulsar allí su actividad⁸⁴.

La actividad de la PSNC en la bahía, en consecuencia, aunque le aseguró un temporal suministro, desapareció sin dejar huella. Lo constatamos en terreno, en El Morro, con una somera prospección arqueológica. Fueron las fundiciones y los ferrocarriles los que provocaron el despertar definitivo de la industria. Los buques ingleses, además, durante todo el resto del siglo, trajeron una porción muy significativa del carbón consumido en Chile. Habría que esperar al siglo

79 “Tuve el honor de descubrir y trabajar el primer carbón verdadero, dice Peacock, en la costa oeste de Sudamérica, en Coronel, Lota, Penco y Talcahuano.” Peacock, *The resources of Peru*, p. 20.

80 Clarke, “The development of a pioneering steamship line”, p. 243.

81 “Extract of a letter from the Honorable Peter Campbell Scarlett to Mr. Peacock. London, 14th Feb. 1848”. Sin autor. *Official Correspondence, certificates of service and Testimonials of Mr. George Peacock*. 1859, p. 65.

82 Citado en Duncan, “*Chile and Peru*”, p. 269.

83 Archivo Nacional Histórico, Santiago. Fondo Vicuña Mackenna, Vol. 185, f. 1. Comunicación Guillermo Biggs a Benjamín Vicuña Mackenna, El Salto, 1 de marzo de 1883, f. 3v.

84 Mackay, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, pp. 28 y 60.

XX para que la demanda nacional fuese cubierta, de manera fundamental, por la producción de las minas chilenas⁸⁵.

CONCLUSIONES

Las experiencias pioneras desarrolladas en Talcahuano, en particular, tienen interés por distintas dimensiones. En primer término, por su conexión con el inicio de la navegación a vapor en el Pacífico. Es efectivo que no se trató de la primera experiencia de un buque de estas características. El *Perú* y el *Chile*, en efecto, fueron el cuarto y el quinto vapor que surcaba esta parte del océano, pero se trató del primer intento de una línea de vapores con itinerario fijo. Desde 1840, los buques hicieron nueve viajes al año, en promedio, en el recorrido Valparaíso-El Callao; que luego se expandió a Guayaquil y a Panamá, con la intención de cruzar el istmo por tren y seguir a Inglaterra vía del Atlántico. Para responder a la cuestión crítica del abastecimiento de combustible en el Pacífico, la mina del Morro fue importante y, aunque no era parte de la ruta formal, incorporó a Talcahuano como puerto de carga, correo y transporte de pasajeros.

Otra dimensión importante en que impactó la navegación y la actividad extractiva es la tecnología minera. Los primeros trabajos no consideraron máquinas a vapor para la extracción de agua o el transporte terrestre, estas solo aparecerían en Lota y Coronel a inicios de la década siguiente. Pero sí se aplicaron en Talcahuano los primeros barrenos y se usaron explosivos. Junto a lo anterior, se construyeron cientos de metros de galerías subterráneas. El capitán Peacock se jacta de haber extraído el primer "carbón verdadero" ubicado en Chile, luego de penetrar el morro mediante un túnel hasta la veta de la sustancia bituminosa⁸⁶. También se atribuye la construcción de la primera ferrovía, de trocha angosta, sobre el muelle, que conducía la producción de la mina directo a los buques. Todos avances que serían pronto adoptados por la minería del carbón, en su tránsito hacia el sur de la provincia y a Arauco.

¿Podría plantearse, ahora bien, que existe una continuidad entre la breve explotación del carbón en la bahía y el gran desarrollo que alcanzó poco después

85 Yáñez, César y Garrido Lepe, Martín. "El consumo de carbón en Chile entre 1933-1960. Transición energética y cambio estructural". *Revista Uruguaya de Historia Económica*, Vol. V, N°8, 2015, pp. 76- 95; Yáñez, César; Rubio, María del Mar; Jofré, José y Carreras, Albert. "El consumo aparente de carbón mineral en América Latina, 1841-2000. Una historia de progreso y frustración". *Revista de Historia Industrial*, N°53, 2013, pp. 25-77.

86 "George Peacock to Edward Herman, Starcross, Devon, 10 February 1872." Peacock, George. *Prevention of accidents in coal mines*, Exeter, Inglaterra, 1877. I, citado en: Duncan, "Chilean Coal and British Steamers", p. 274.

en la cuenca carbonífera del sur de la provincia y Arauco? La respuesta es dudosa. Los primeros registros y exploraciones se refieren a ambos territorios. Fue Fitz-Roy quien recomendó estudiar el carbón en Laraquete. Mackay, acompañado del cónsul inglés Robert Cunningham, exploró ambas riberas del Biobío, Santa Juana y Coronel, y fue este quien le sugirió llevar sus trabajos hasta Lebu. Llegado el momento, abandona las orillas del Andalién y se trasladó con su gente, pertrechos y saberes a desarrollar la industria en Coronel. Con todo, la experiencia de El Morro fue tan breve, que no puede sino estimarse como un factor adicional en la migración de la actividad minera hacia el sur.

El carbón siempre estuvo presente, faltaba la demanda que activara su explotación. Esta se inicia, a mediados de la década de 1830, con las fundiciones, en especial las de reverbero, que representan una demanda creciente de energía calórica. Desde esa década comienzan a trasladarse al sur, o bien a buscar allí el carbón necesario para su operación. Desde 1850 son los ferrocarriles los que estimulan la demanda del combustible mineral. Las necesidades de la navegación a vapor, que lentamente empieza a instalarse en el Pacífico, son atendidas por el carbón inglés que las mismas naves aportan y, en forma creciente, por carbón nacional.

Para Talcahuano, en cambio, el impacto de la minería resulta menos obvio. La fugaz llamarada del carbón, que ardió en 1840, no pudo torcer su destino frustrado como puerto comercial y minero. El transporte de pasajeros, la carga y el correo se vieron beneficiados solo durante los breves años en que los vapores llegaron a Talcahuano, sin que haya datos que permitan cuantificarlo. Siguió siendo importante para el tráfico ballenero y, por un tiempo, con California; para las conexiones con el norte minero y el centro del país, cuando se carecía de caminos adecuados.

La extracción del carbón, en consecuencia, no alcanzó a modificar la dependencia del puerto de Valparaíso, que era ya el entrepôt en el Pacífico; y no hacía falta otro. Con todo, la instalación de varias casas comerciales y, en 1871, la llegada del ferrocarril, le permitirían consagrarse como Puerto Mayor, trayendo nuevas energías y oportunidades.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes

Publicaciones periódicas

El Araucano. Santiago, 7 de noviembre de 1834.

El Correo del Sur. Concepción, 27 de abril de 1850, 4 mayo de 1850 y 1 de enero de 1856.

El Faro del Bio-Bio. Concepción, 2 de enero de 1835.

The Times. Reino Unido, 14 de febrero de 1841.

Fuentes de archivo

Archivo Nacional de la Administración (Chile). Notarios de Concepción. Concepción, 29 de septiembre de 1822, Vol. 12, f. 121-130.

Archivo Nacional Histórico (Chile). Notarios de Valparaíso, 29 de mayo de 1852, Vol. 96, 1852, f. 238v-241v.; Fondo Intendencia de Concepción, Vol. 192, f. 91 y Vol. 242, f. 17, 35, 70, 79, 87, 113 y 141; Fondo Vicuña Mackenna, Vol. 185, f. 1; Archivo de Notarios de Concepción, Vol. 14, f. 209-212v.; Fondo Contaduría Mayor, Obras Públicas 1780-1840, Vol. 1063, f. 413; Notarios de Valparaíso, Vol. 96.

Carta de Robert Cunningham a John Walpole. Talcahuano, 5 de octubre 1840. The National Archives. Londres, Foreign Office 16, Chile, General Correspondence, 1823-1902, pieza 41, f. 94, julio a diciembre de 1840; Nugent a Canning N°53. Concepción, 9 de octubre de 1825. Foreign Office, 16/3; Walpole a Aberdeen. Santiago, 8 de agosto de 1844. Foreign Office 16/52/237-238.

Minute Book, Pacific Steam Navigation Company (PNSC), Londres, 1838. Liverpool Maritime Museum.

Fuentes publicadas

Comisión General del Censo. *Memoria presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo, 1907*. Santiago, Imprenta y Litografía Universo, 1908.

Mackay, Juan. *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*. Concepción, A. L. Murray, 1912.

Páginas web

Kinsley, L. "Bollaert, William (1807-1876)": *The Hispanic-Anglosphere: transnational networks, global communities (late 18th to early 20th centuries)*, sin fecha. <https://hispanic-anglosphere.com/bollaert-william-1807-1876>

Minera Navidad, Video, sin fecha, sin título https://www.tiktok.com/@minera_navidad/video/7363908070180719877.

"Profesionales del CMN estudian hallazgo de estructura de ladrillos en cerro David Fuentes de Talcahuano". Web del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, 13 de abril de 2022. <https://www.monumentos.gob.cl/prensa/noticias/profesionales-cmn-estudian-hallazgo-estructura-ladrillos-cerro-david-fuentes>.

"Proyecto inmobiliario cumple con medidas de resguardo instruidas por el Consejo de Monumentos Nacionales a restos arqueológicos descubiertos en sus obras, resuelve la Corte Suprema". Diario Constitucional (periódico en línea). <https://www.diarioconstitucional.cl/2022/09/22/proyecto-inmobiliario-cumple-con-medidas-de-resguardo-instruidas-por-el-consejo-de-monu->

[mentos-nacionales-a-restos-arqueologicos-descubiertos-en-sus-obras-resuelve-la-corte-suprema/](#)

Bibliografía antigua

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

Bollaert, William. "Observaciones sobre el carbón de piedra en Chile y Sudamérica". *Anales de la Universidad de Chile*, Tomo XI, Santiago, 1854.

Bollaert, William. "Observations on the Coal Formation in Chile, S. America". *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 25, 1855.

Campbell, Peter. *South America and the Pacific, comprising a journey across the pampas and the Andes from Buenos Ayres to Valparaiso, Lima, and Panama; with remarks upon the isthmus*. Londres, Henry Colburn Publisher, 1838.

Frezier, Amédée. *Relation du voyage de la mer du sud au côtes du Chili, du Peru et du Bresil, fait pendant les anes 1712, 1713, et 1714, por M. Frezier, Ingenieur ordinaire du Roi*. Ámsterdam, Chez Pierre Humbert, 1717.

Graham, Mary. *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*. Londres, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown y Green, 1824.

Hall, Basil. *Extracts from a Journal Written on the Coasts of Chile, Peru and Mexico, in the years 1820, 1821 and 1822*. Edimburg, Archibald Constable and Co., 1825 (cuarta edición).

Kennedy, John. *The History of Steam Navigation*. Liverpool, Charles Birchall, 1903.

King, Phillip P. y Fitz-Roy, Robert. *Narrative of the Surveying of H.M.S. "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*. Londres, Henry Colburn, 1839.

Peacock, George. *The resources of Peru: its invaluable guano deposits, nitrate of soda and borate, also its agricultural and metallic productions, manufactures, railroads, etc*. Exeter, W. Pollard, North Street, 1874.

Poeppig, Eduardo. *Un testigo en la alborada de Chile*. Santiago, Zig-Zag, 1960 [1835].

Ridgely, N. G. *'Old Timers', British and Americans in Chile*. Santiago, Imprenta Moderna, 1901.

S/a, *Official Correspondence, certificates of service and Testimonials of Mr. George Peacock*. 1859.

Sin autor. *Publicaciones varias en favor de la conservación de la línea de vapores en el Pacífico*. Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1850.

Sin autor. *Repertorio Chileno, año de 1835*. Santiago, Imprenta Araucana.

Statements and documents relative to the establishment of Steam Navigation in the Pacific. Londres, Beaufort House, 1838.

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

Wheelwright, William. *Mr. Wheelwright's Report on Steam Navigation in the Pacific: with an Account of the Coal Mines of Chile and Panama. Together with Some Remarks Addressed to the Directors of the Pacific Steam Navigation Company, in Defence of His Management as Chief Superintendent of Its Affairs in the Pacific: Also, a Letter to the Proprietors, Explaining the Causes which Have Led to the Present Position of the Company's Affairs. To which is Added, Some Official Correspondence.* Londres, T.C. Jones, 1843.

Bibliografía

Cartes, Armando. *Franceses en el país del Bío-Bío.* Concepción, Trama Impresores S.A., 2004.

Cartes, Armando. "La ruta de Concepción a Buenos Aires por Antuco y Neuquén: Una mirada geopolítica." *Estudios trasandinos*, Vol. 18, N°1, 2013, pp. 29-36.

Cartes, Armando. "Orígenes de la minería en el Biobío: Registros coloniales del carbón de piedra en la bahía de Concepción: registros coloniales del carbón de piedra en la bahía de Concepción." Serie Comunicacional CRHIAM N°79, Universidad de Concepción, Concepción, 2024. <https://www.crhiam.cl/no79-origenes-de-la-mineria-en-el-biobio-registros-coloniales-del-carbon-de-piedra-en-la-bahia-de-concepcion/>

Cartes, Armando, "Los inicios de la minería del carbón: Colcura", *Horizontes empresariales*, noviembre 2024, año 23, N°2, pp. 70-90.

Cartes, Armando, "La avanzada imperial inglesa en los preludios de la minería del carbón chileno, 1820-1840." Serie Comunicacional CRHIAM, Universidad de Concepción, Concepción, 2024.

Campos H., Fernando. *Historia de Concepción, 1550-1970.* Santiago, Editorial Universitaria, 1979.

Church, Roy. *The History of the British Coal Industry.* Vol. 3., 1830-1913. *Victorian pre-eminence.* Oxford, Clarendon Press, 1986.

Clarke, D. J. "The development of a pioneering steamship line: William Wheelwright and the origins of the Pacific Steam Navigation Company." *International Journal of Maritime History*, Vol. 20, N°1, 2008, pp. 221-250.

Duncan, Roland E. "Chile and Peru: the first successful steamers in the Pacific." *American Neptune*, Vol. XXXV, N°4, 1975, pp. 238-259.

Duncan, Roland E. "The New England Heritage of William Wheelwright of Newburyport, Massachusetts." *Essex Institute Historical Collections*, Vol. CIII, N°3, 1974, pp. 240-247.

Duncan, Roland E. "William Wheelwright and early steam navigation in the Pacific 1820-1840." *The Americas*, Vol. 32, N°2, 1975.

Duncan, Ronald E. "Chilean Coal and British Steamers, the origins of a South American industry." *Mariner's Mirror*, Vol. 61, issue 3, 1975.

Fifer, J. Valerie. *William Wheelwright (1798-1873), steamship and railroad pioneer: early yankee enterprise in the development of South America.* Newburyport, MA, Historical Society of Old Newbury, 1998.

Folchi, Mauricio. "La insustentabilidad de la industria del cobre en Chile: los

- hornos y los bosques durante el siglo XIX". *Mapocho*, N°49, 2001, pp. 149-175.
- Gillet del Solar, Cristóbal. *Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política 1808-1851*. Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2021.
- Hobsbawm, Eric. *Industria e imperio, Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*. Barcelona, Crítica, 2001.
- Humphreys, R. A. *British consular reports on the trade and politics of Latin America, 1824-1826*. Londres, Royal Historical Society, 1940.
- Ibarra Rebolledo, Carlos. "Historia ambiental en tiempos del avance chileno en Araucanía el caso de la franja San Pedro-Lebu (1819-1862)". Tesis para optar al grado de doctor en Historia, Universidad de Concepción. Concepción, 2021.
- Iglesias Meléndez, Julio. *Wheelwright, servidor de la civilización, biografía*. Santiago, Editorial Tegualda, 1947.
- Kinsbruner, Jay. "The Business Activities of William Wheelwright in Chile, 1829-1860". Ph.D. diss., New York University. Nueva York, 1964.
- Lermanda, Wilson y Ramírez, Matías. "De *entrepôt* a puerto comercial del Pacífico Sur: Talcahuano (Chile), 1872-1914". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N°45, 2023.
- Márquez Ochoa, Boris. *Pascual Binimelis y Campos, Constructor del Concepción moderno, 1819-1890*. Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2018.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. "Los británicos y el carbón en Chile". *Atenea*, N°475, Concepción, 1997.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. "Orígenes del establecimiento británico en la región de Concepción y su inserción en la molinería del trigo y en la minería del carbón". *Historia*, Vol. 28, 1994, pp. 217-239.
- Mazzei de Grazia, Leonardo. "Expansión de gestiones empresariales desde la minería del norte a la del carbón, Chile, siglo XIX". *Boletín de Historia y Geografía*, N°14, 1998, pp. 249-265.
- Montaño Mardones, Víctor. "El Apostadero Naval de Talcahuano, los Arsenales de Marina y Asmar". *Revista de Marina*, año CXI, Vol. 112, N°829, pp. 644-657.
- Moreno Espíldora, Eduardo (ed.). *Libro de Oro de Talcahuano 1764-1964*. Concepción, Municipalidad de Talcahuano, 1964.
- Ortega, Luis. "La industria del carbón en Chile entre 1840 y 1880". *Cuadernos de Humanidades*, N°1, 1988.
- Ortega, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, LOM Ediciones, Santiago, 2006.
- Pacific Steam Navigation Company. *Noventa años en Chile. El relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico*. Valparaíso, 1930.
- Vale, Brian. *Cochrane in the Pacific: fortune and freedom in Spanish America*. Londres y Nueva York, I.B. Tauris, 2007.

Véliz, Claudio. *Historia de la Marina Mercante en Chile*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.

Vidal Gormaz, Francisco. "Documentos históricos oficiales relativos a los primeros pasos y medidas tomadas para introducir la navegación a vapor en las aguas de Chile". *Revista de Marina*, Tomo II, 1886, pp. 545-560.

Wardle, Arthur C. *Steam conquers the Pacific: a record of Maritime Achievement, 1840-1940*. Londres, Hodder and Stoughton, 1940.

Yáñez, César y Jofré, José. "Modernización económica y consumo energético en Chile, 1844-1930". *Historia 396*, Vol. 1, 2011, pp. 127-166.

Yáñez, César y Garrido Lepe, Martín. "El consumo de carbón en Chile entre 1933-1960. Transición energética y cambio estructural". *Revista Uruguaya de Historia Económica*, Vol. V, N°8, 2015, pp. 76-95.

Yáñez, César; Rubio, María del Mar; Jofré, José y Carreras, Albert. "El consumo aparente de carbón mineral en América Latina, 1841-2000. Una historia de progreso y frustración". *Revista de Historia Industrial*, N°53, 2013, pp. 25-77.

Recibido el 17 de junio de 2024

Aceptado el 9 de septiembre de 2024

Nueva versión: 29 de septiembre de 2024