

Tocopilla y un brazo cortabrazos.

Una dislocación existencial-histórica provocada la tecnología.

Damir Galaz Fernández¹

El origen de Tocopilla está marcado por la explotación mineral, sus cerros y sus desiertos proveyeron de riquezas que levantaron y dieron su origen vital para estos parajes desiertos. Flameaba la bandera boliviana y entre cerro y mar, surgió Tocopilla. Cuyo origen lo determinaría el rojo color del cobre para luego variar al impulso dado por el blanco nitrato. Desde allí, la economía tocopillana se estructuraba en base al embarque del salitre, generándose así una sucesiva cadena dependiente de lo que hacía o no se hacía en el puerto.

Una vez irrumpida la primera mitad del siglo XX, el puerto tocopillano se llenaba de navíos ansiosos, y rodeando barcos, como al “*Beren Nitrate*”, los lanchones cargados de salitre se mecían lentamente... había otros barcos al sur y al norte, casi todos eran pesados, achatados, algunos de pasajeros con proa y chimenea oscura, y por lo habitual un remolino de basuras al lado de la línea de flotación. La década del 40 marchaba vestida de blanco nitrato. Los fleteros daban vuelta en torno a varios vapores, entre ellos el “*Constitución*”, esperando que algún pasajero, acodados en las barandillas, les llamasen para bajar a tierra. Los demás eran lanchones vacíos, amarrados a las boyas rojas embadurnadas de huano. Tocopilla ofrecía un paisaje marino con remolcadores que, de vez en cuando, pitaban roncamente, saliendo del muelle de carga de la Anglo Lautaro con un convoy de lanchones de rastra, el cual, iba en dirección al salitrero colorado: el “*Beren Nitrate*”. Por otro lado, estaban los innumerables botes de pescadores y fleteros, la mayoría fijos a sus boyas, otros dirigiéndose hacia el sur; por sobre los cuales volaban las gaviotas. Los estibadores enfrentaban diaria y duramente su ardua faena. Desde el muelle llegaba la voz del capataz lanzada por micrófono, dirigiendo la faena, la cual vigilaba mirando por un prismático. Los hombres a bordo del lanchón, llenaban las tolvas con salitre. Las agujas del barco salitrero elevaban las tolvas, y los hombres, al lado de las bodegas, asomados a la cubierta y en los propios lanchones parecían hormigas.

Muchos estibadores, cientos de tocopillanos veían en el puerto su sustento económico, y ellos, en cuadrillas, con el torso desnudo, descalzos, esperaban que bajara la tolva. Muchos de ellos con arrugados rostros rojos, quemados y reseco por el sol. Las tolvas se elevaban perdiendo salitre a chorro, subiendo hasta perderse en lo alto, hasta detrás de la cubierta, y bajaba hasta la enorme cavidad de la bodega, para volver otra vez donde los hombres de la lancha. Y el chirrido del winche volvía a anunciar la bajada de la tolva. Los paleros transpiraban, refrescados por la brisa del mar, ofreciendo la sombra de los barcos un espacio de placer para la vista y la piel. Las tolvas iban y venían, se volvían a elevar bailando sobre los lanchones, luego sobre la cubierta, mientras la aguja circulaba en medio de la oscura fosa de la bodega, resguardada por una red de cordeles, por donde caía el salitre en gruesa lluvia y así se llenaba el barco. No fueron pocas las veces que las tolvas cayeron sobre los lanchones, siendo así expulsadas las cuadrillas hacia el mar, las cuales luego emergían en el agua, sin ser escasos los muertos por este peligroso trabajo. Cabe decir que, cuando caía una tolva, los barcos se estremecían con sus aullidos de sirenas y alarmas con las gaviotas en fuga. Cuando alguien moría, sus velorios, usualmente, eran en el Sindicato de Lancheros y Ramos Similares, siendo los ataúdes cubiertos por coronas y estandartes. Velorios en los cuales los marítimos se colocaban un pañuelo negro como bufandas y era a ellos a quienes se les daba el pésame. Además era común que se preparase el trago popular “cola de mono”. Al día siguiente de

¹ Es profesor de historia y ha desarrollado sus investigaciones en el ámbito de la historia local. damirgalaz@gmail.com, www.tocopillaysuhistoria.tk, www.damirgalaz.bubok.com

la muerte de algún compañero, los marítimos no trabajaban, y aquello era tomado como una tradición. *“era una tradición o una práctica al igual que los mineros. Era como limpiar la fatalidad del mar. Así, como los mineros que no bajan a la mina cuando hay un accidente”*, nos cuenta un viejo marítimo. No obstante, las mentes más lúcidas reprochaban aquella tradición y la consideran como una cortina de humo, no encontrando otro culpable a la compañía, ya que por lo general los winches estaban mal cuidados y desgastados. Las medidas de seguridad nunca fueron las más óptimas para estos hombres. Los funerales de los marítimos muertos por la faena eran con filas de estandartes, oscuras por los trajes y los rostros quemados. Habitualmente eran acompañados por el Orfeón Municipal con la marcha “Adiós al Séptimo de Línea”, sones musicales matizados por algunos gritos furiosos contra la compañía. Nos cuenta un retirado de estas labores, *“...yo me acuerdo cuando permanecíamos debajo de las asentaderas de las tolvas, negras, castrosas, enormes. El miedo era dominado por la constancia: cada día lo mismo. Casi siempre crujían los winches...”*. El oficio del palero era, por lo habitual, realizado por ex pampinos para quienes fue difícil la adaptación a este nuevo trabajo; otro viejo nos dice, “me enseñaron a tomar la pala. Era muy distinto. En la pampa no se mueve la tierra, en el mar el lanchón parece un columpio y había que abrirse de piernas, y mirar por encima del mar, no a las aguas: se evitaba el mareo.

Aun así, la vida del puerto bullía; lo único que había eran barcos, muchos barcos. Durante todo el día los estibadores y paleros se esforzaban duramente. Una vez caída la tarde el sol con sus arreboles sólo alumbraba los mástiles con banderas foráneas y las chimeneas. Los marinos extranjeros; los noruegos, filipinos, hindúes, yanquis, españoles, griegos, bajaban a los prostíbulos, casi todos ubicados en calle Freire y Washington, y cercaban la bahía con los botes de los fleteros quienes los trasladaban desde sus respectivos barcos. Los más conflictivos eran los noruegos, quienes trataban muy mal a los chilenos, diciéndoles “indios blancos”, inusual apelativo que generaba sucesivas peleas en las calles y bares tocopillanos. Todo era mezclado con la avalancha de tripulantes, aumentando en el período de la Segunda Guerra Mundial. Era la época de los apagones nocturnos anunciados por sirenas, preparándose ante imaginarios bombardeos de los japoneses; *“...se temía que los pilotos suicidas bombardeasen las oficinas salitreras y la planta eléctrica Chile Exploration Company, que alimentaba a Chuquicamata”*.

Los lustrabotas articulaban un discurso en un confuso inglés, tratando de convencer a los foráneos. En el centro se veían muchos marinos rubios, otros con ojos rasgados, todos riendo a carcajadas, pasaban por las calles con grandes bolsas llenas de regalos para sus esposas ocasionales, que los esperaban en el muelle o en los cabarets o también en los bares con mamparas de hojas. En ese entonces, también, venían músicos connotados. Surgían de pronto algunos conflictos raciales entre negros y gringos, con el particular corte en la oreja, caracterizado como sinónimo de superioridad. En “El Asia”, cabaret con una gran pista de baile ubicado en calle Freire, ícono de la bohemia cosmopolita, las parejas corrían envueltas en serpentinas y globos de colores. Muchos de los marinos extranjeros ya habían probado la especialidad de la casa: *el pichón con papas al hilo*. Y muchos de ellos salieron heridos y quemados en el gran incendio en ese local, ocurrido en 1949. Tocopilla convivía con marinos negros de Calcuta o también con algunos de Harlem, que sin prejuicios desembarcaban para bailar y acostarse con mujeres blancas. En estas circunstancias aflora la popular frase de los niños: *“one dollar mister”*; utilizada para ofrecerse a los mandados de estos marino, generalmente para ir a comprar...

Llegaría el tristemente célebre año 1961, en donde la compañía salitrera implementa un sistema mecanizado que partiría la historia económica local: la construcción de un brazo mecánico que facilitaría el embarque y permitiría mayor productividad. Desde allí, Tocopilla sucumbiría. La instauración de este moderno sistema tuvo en sus orígenes el apoyo de muchos tocopillanos, frases como la de que gracias a este nuevo mecanismo *“llegaría el progreso, la modernidad y la tecnología”* se hacía recurrente. Sin saber que en la práctica este sistema tecnológico reemplazaría al hombre; en este nuevo contexto se concebía prescindible la mano de obra. Los barcos ya no

venían por varios días, todo era más rápido. Los barcos, con este nuevo sistema, sólo estarían horas surtos en el puerto; el Brazo Mecánico todo lo hacía rápido, el estibador, el fletero, el palero, quedaban cesantes. Los marinos ya no bajarían a divertirse, ya no alcanzaba el tiempo. Las *niñas* de cabaret y casas de remoliendas ya no recibirían más a sus foráneos y exóticos clientes. Y el golpe de gracia lo tuvo el comercio; los negocios se quedaron sin clientela. Los comerciantes, casi todos inmigrantes europeos, se desilusionarían de Tocopilla. ¿A quién venderle? Los hoteles, moteles, hostales y residenciales: vacías, los restaurantes con su sobreproducción de almuerzos, las calles dejaron de tener ese carácter multinacional, y el tono de las voces urbanas se alejó de lo políglota. Comenzó la emigración estructural de los cesantes que no dependían directamente del puerto, como los trabajadores de los servicios comerciales. Se hizo patente la dependencia económica que generaba la vida portuaria. Los portuarios también se tendrían que ir.

¿Qué hacer frente a este nuevo contexto? ¿Cómo enfrentar este nuevo proceso? ¿La historia tocopillana tendría un quiebre? ¿Se pudo haber equilibrado la mano obra humana en conjunto con un gigante de hierros? Aunque los orígenes de Tocopilla son por la explotación del cobre, no olvidemos que el posterior impulso y auge tuvo que ver con el porteo y exteriorización de la producción salitrera. Implicando con ello la implementación de un atrevido ferrocarril, generándose también la expansión urbana y la cimentación de un apogeo arquitectónico colosal. Ahora los trabajadores eran sustituidos, generándose así una serie de negativos efectos colaterales y junto a los navíos maulinos que desde entonces, comenzaron a desaparecer. Y el Puerto Salitrero consolidaría una crisis económica estructural que, despuntado el siglo XXI, no ve soluciones.