

RESEÑAS DE LIBROS

GUILLERMO BURGOS CUTHBERT, *Vistas de los antiguos puertos salitreros a través de sus postales de época 1898 -1930. Historic Picture Postcards of the Chilean Nitrate Ports*. Editorial Ricaventura EIRL, Santiago. 2005, 259 págs.

Guillermo Burgos Cuthbert, es médico formado en la Universidad de Chile. Ha combinado el ejercicio de su profesión con la investigación histórica, cuya temática se circunscribe al devenir salitrero.

El compendio iconográfico que reseñamos se fundamenta en dos grandes secciones. Una correspondiente a descripciones generales de los puertos salitreros como: Pisagua, Caleta Buena, Iquique, Tocopilla, Mejillones, Antofagasta, Caleta Coloso y Tal-Tal, y la otra sección, referida a postales que ha coleccionado nuestro autor, en tiendas de anticuarios, archivos y bibliotecas.

Pensamos que un conjunto de fotografías sobre temas afines puede entregar información importante sobre valores culturales, actitudes humanas, formas de estilo y diseño de sociedades en tiempos y espacios distintos.

En el mismo sentido, la fotografía es un documento histórico no tradicional, y su vigencia tiene más de un siglo. Además, nos informa amplia y detalladamente sobre tópicos que la historiografía sólo algunos años se ha preocupado de investigar.

Bajo la premisa anterior, la fotografía aporta al historiador un vasto grupo de imágenes que le facilita detectar episodios, examinar y comparar formas y estilos, anotar cambios, dilucidar actitudes, observar patrones valorativos, y variadas acciones humanas.

Antes de entrar a reseñar el texto en sí, debemos hacer algunas objeciones al prólogo, y las descripciones históricas que anteceden a la iconografía, donde se emplean expresiones equívocas por confusión de conceptos. La lista podría ser larga, pero nos reduciremos a unos pocos casos.

Pág. 10: “Aquél páramo desnudo donde se desarrolló la industria del salitre...” A decir verdad, en el desierto de Tarapacá y Atacama se desarrolló un proceso de extracción del salitre, o ciclo de expansión salitrero.

Pág. 10: “la tierra salina, que guardaba dentro de sí la materia prima que aseguró la fecundidad agrícola del mundo durante décadas...” Está probado que el nitrato de sodio era un fertilizante utilizado principalmente en tierras del viejo continente y no en todo el mundo. Se consideraba como materia prima en la aplicación de productos químicos.

Pág. 21: “El salitre y la actividad productora asociada significaron para el Chile de fines del siglo XIX una formidable entrada de recursos económicos la que se extendió desde la Guerra del Pacífico, hasta 1930. El autor, no distingue entre inversionistas y las arcas fiscales, y no repara en los montos de producción al término de la guerra.

Pág. 24: “El puerto situado en el límite norte de la región de Tarapacá...” Debió decir la provincia de Tarapacá, ya que según la época la región de Tarapacá no existía.

Estas observaciones no desmerecen la obra, que tiene méritos suficientes para recibirla como un aporte.

Un aspecto importante que aborda, es la síntesis histórica de la tarjeta postal cuyos orígenes remonta hacia 1890 en Europa. Con el avance de las técnicas de impresión, se produce el apareamiento de postales con imágenes de las principales ciudades del planeta. Dentro de este contexto, Chile se insertaba en el mercado internacional con la exportación de nitrato de sodio, y la importación de variados bienes manufacturados, vestuario de moda, y costumbres foráneas. De esta forma, la elite comenzó a consumir té inglés, cerveza checa y alemana, usar muebles ingleses y franceses, y a tener vínculos de correspondencia con postales europeas.

El puerto de Iquique, tuvo como primer editor de postales al británico Lorenzo Petersen con una panorámica de la ciudad desde la isla Serrano. A partir de 1904, los europeos residentes y oriundos, comienzan a comunicarse de un modo permanente, a través de postales con parientes y amigos.

La parte dedicada al puerto de Pisagua, contiene 12 postales dedicadas a diversos momentos: una parte de Pisagua después del incendio, ocurrido el 17 de abril de 1907, el frontis del Teatro Municipal, una vista general del puerto, una parte del comercio minorista de los hermanos Vaccaro (inmigrantes italianos), la plazuela de la aduana, por nombrar algunas.

Acertadamente, nuestro autor en comentario cita a un viajero, William Howard Russell que publicó una obra llamada "A visit to Chile and the nitrate Fields of Tarapacá. Este último nos dice que Pisagua es un Iquique en miniatura; está el lado montañoso, por donde ascienden y descienden los trenes desde la pampa hacia el puerto, del mismo modo que en Iquique las bodegas, la estación de ferrocarril y las casas se encuentran a la sombra del cerro. Allí estaban surtos entre veinticinco y treinta grandes barcos. La estación de ferrocarril, bodegas, polvorín dan un aire importante al lugar. En las calles de Pisagua, las casas son de madera siguiendo la línea de costa. Las tiendas se encuentran abarrotadas de ropa lista para su uso, implementos agrícolas, fuentes de soda, dos bancos comerciales, oficinas comerciales y bodegas al pie del cerro. El ferrocarril corre "a la americana" a través de la calle. Los nombres de las tiendas son alemanes, italianos, ingleses.

La sección correspondiente a Caleta Buena, está ilustrada igualmente con 12 postales, cuyas imágenes dice relación con la bahía, los ascensores y la casa de administración de la compañía salitrera de Agua Santa, la aduana, la iglesia, la calle Arturo Prat un 21 de mayo en plena misa de campaña, y el hotel Americano de Néstor Guevara.

En 1888, Santiago Humberstone habilitó caleta Buena, para embarcar salitre proveniente de la oficina Agua Santa, establecimiento del cual era su administrador. Desde sus comienzos como caleta, otras oficinas se interesaron por embarcar su producción, entre ellas se cuentan: Negreiros, Pampa Negra, Pampa Blanca y Chinquiriray.

Indiscutiblemente, que Iquique bajo administración peruana y chilena, ha sido uno de los puertos más importantes, donde han transitado la riqueza y los hombres. En 1830, el gobierno peruano autorizó el primer embarque de salitre. En 1855, Iquique es declarado Puerto Mayor. En 1878, se convirtió en capital provincial, y sus habitantes sumaron 10.000 aproximadamente, entre los cuales, la presencia extranjera era notoria. Las actividades más relevantes, eran el embarque del nitrato, los servicios asociados a la explotación (bodegaje, estiba, abastecimiento, y transporte).

Relacionado con lo anterior, la impresión que tiene W. Howard Russell del puerto de Iquique es ilustrativa: La ciudad está dotada de bancos, tiendas, hospitales, escuelas públicas, cuarteles, cárceles. Mantiene dos o tres periódicos, como *La Industria*, *El Progreso*. Hay excelentes monturas y carruajes abiertos para arrendar, hay tranvías, también tres clubes y varios restaurantes. Además en la esquinas de las calles, están populares bares y casa de cambio, un teatro para compañías itinerantes, un hipódromo muy bien instalado, y un campo de cricket.

El puerto de Iquique, está representado con 53 imágenes, entre las que destacan: el Teatro Municipal, la plaza Condell, el cuartel de infantería, la calle Aníbal Pinto, la catedral, el hospital, el panteón, el club inglés, el malecón, la isla Serrano, los baños de Cavancha, la calle Baquedano, el cementerio general, la plaza Arturo Prat, la plaza Brasil, el palacio de los tribunales de justicia, la sala de espera de la estación de ferrocarriles, la Sociedad Protectora de Empleados, el velódromo municipal, el liceo de niños, la plaza Slava, el chalet Suisse, la plaza Santa María, la calle Bolívar, la calle Tarapacá, la escuela profesional de niñas.

El puerto de Tocopilla, fue fundado por Domingo Latrille en 1843. Sus orígenes, tienen que ver con la necesidad de Bolivia por enfrentar los problemas limítrofes con Chile. Los recientes descubrimientos de salitre a la altura de Antofagasta y Tocopilla, y de plata en Caracoles, produjo en el gobierno boliviano una actitud de precaución.

Dentro de las actividades económicas desarrolladas en el puerto de Tocopilla, dice relación con los terrenos salitrales del Toco. Allí se utilizó tecnología de punta, como electricidad, motores diesel, y acero para construir las oficinas. Posteriormente al desarrollo y cierre del Cantón de El Toco, se

construyeron las oficinas salitreras María Elena en 1919, y Pedro de Valdivia en 1935, situadas a unos 35 kilómetros al sur del El Toco. Utilizaron el proceso tecnológico Guggenheim, el que les permitió subsistir por largo tiempo.

Las postales dedicadas a Tocopilla, sumaron 14. Las imágenes representativas tienen relación con: vistas generales de la bahía, junto con calles, y la estación de ferrocarriles.

La península de Mejillones, llamada así por los españoles, debido a la abundancia del molusco bivalvo. En 1842, comenzó la explotación del guano, y ese mismo año, se otorgó al industrial francés Domingo Latrille la concesión para la explotación de este recurso. Desde ese momento y hasta 1866, se sucedieron campamentos esporádicos, ligados a la explotación de guano y cobre. El abastecimiento de agua de Mejillones, se realizaba a través de barcos cisternas provenientes del puerto de Arica. El gobierno boliviano ordenó en 1866, el delineamiento del poblado con un plano que comprendía 35 manzanas. En 1870, con el auge de la explotación del mineral de Caracoles, se reanimó la actividad económica del puerto, y seguidamente en 1871, el presidente boliviano encargó al ingeniero chileno Hugo Reckque que proyectara un plano con 680 manzanas, con el fin de que este creciente puerto reemplazara a Cobija, azotado por la peste amarilla y el terremoto de 1868. Bajo administración chilena, el puerto de Mejillones en 1883 contaba con apenas 90 habitantes, lo que produjo el cierre del puerto. Mejillones renace como consecuencia del ciclo salitrero. En 1895, la empresa The Antofagasta & Bolivia Railwai Co., solicitó al gobierno chileno la concesión de terrenos para levantar en este puerto sus instalaciones, recibiendo en 1902 la concesión de terrenos para construir 1.000 viviendas.

Para el puerto de Mejillones, se incluyeron sólo dos postales: la iglesia, y el puerto.

El explorador, comerciante e industrial chileno José Santos Ossa en 1845 vivió y desarrolló sus proyectos en el puerto de Cobija. Desde la caleta de La Chimba decide internarse en las pampas desérticas, descubriendo salitre. En 1866 obtuvo del gobierno boliviano una concesión exclusiva para explotar este mineral, en lo que hoy se llama el Salar del Carmen.

En 1870, se descubrió plata en Caracoles, permitiendo un mayor impulso económico al puerto, a través del intenso tráfico de carretas cargadas con el precioso metal, y su posterior traslado a puertos internacionales. En 1871, Antofagasta es distinguido con el título de Puerto Mayor.

Para Antofagasta, se presentaron 35 postales que grafican: el puente ferroviario sobre el río Loa, la bahía, el malecón con los baños del Rhin, la plaza Colón, la calle Sucre, el faro, la estación de ferrocarriles, la Quinta Casale, los baños del Manzano, el muelle Miraflores, la Poza, la calle Arturo Prat, el hospital del Salvador, la calle Latorre, la calle Angamos.

Caleta Coloso, nacida como caleta de pescadores, se halla a unos veinte kilómetros al sur de Antofagasta. Al igual que otras caletas de embarque como Junín, y caleta Buena, su existencia dependió de los vaivenes del ciclo salitrero. El nacimiento de caleta Coloso como puerto, se produjo alrededor de 1868, para embarcar cobre y salitre. Alrededor de 1900, como resultado de la reactivación del cantón salitrero de Aguas Blancas, Caleta Coloso fue una alternativa para el embarque de salitre al puerto de Antofagasta. A causa de la reactivación de Aguas Blancas, y el aumento del tráfico de mercaderías se hizo urgente mejorar el transporte desde y hacia el puerto. Por ello, nació el ferrocarril de Aguas Blancas, el que permitió transportar el salitre hasta caleta Coloso, desde diferentes oficinas productoras del cantón.

Caleta Coloso, fue un pequeño centro urbano, premunido de todos los servicios básicos, y desde el punto de vista portuario fue una alternativa eficaz. Su ciclo terminó en 1930 con la gran crisis y paralización de la producción de salitre. El pueblo entero fue vendido, y su comprador fue el anciano y diligente empresario local Roberto Bell, que en 1932 procedió a desarmar toda la construcción, incluyendo vías férreas.

La caleta Coloso, está representada con 3 postales: una vista general de la caleta, la casa de máquinas, y el ferrocarril de Aguas Blancas a caleta Coloso.

El auge de Tal-Tal comenzó hacia 1876, cuando se inició la instalación de una veintena de oficinas salitreras en las pampas circundantes. Fue José Antonio Moreno quién descubrió y potenció el puerto de Taltal.

Por último, el puerto de Tal-Tal está ilustrado con 25 postales, tales como: vistas generales del puerto, la plaza de armas, el muelle de pasajeros, la casa de la compañía salitrera alemana, la iglesia, la aduana, y el jardín del ferrocarril.

Las “Vistas de los antiguos puertos salitreros, a través de las postales de época, 1898-1930”, es un compendio iconográfico de gran interés para quien desee conocer las historias de puertos y caletas. Se trata de una esmerada edición, sobre todo en lo que respecta a Iquique, Antofagasta, Taltal, Tocopilla, y caleta Buena, que escogidas con gran acierto, son de indudable fidelidad.

*Marcos Calle Recabarren
Pontificia Universidad Católica de Chile*