



La Quebrada de los Arrieros

Identidad, Memoria y Patrimonio



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CHILE



ESTUDIOS APLICADOS
Antropología UC

La Quebrada de los Arrieros: Identidad, Memoria y Patrimonio

Primera edición, 2023
250 copias

Enel
Dirección de Estudios Aplicados Antropología UC

Equipo Enel
Evelyn Aravena
Loreto Arias

Equipo Dirección de Estudios Aplicados Antropología UC

Coordinación
Jaime Coquelet

Investigación y Contenido
Carolina Pérez
Rodrigo Riveros
Florencia Cortés
Consuelo Altamirano

Edición
Florencia Cortés
Josefina Iribarra

Fotografías
Sofía Rodríguez
Jaime Coquelet (fotografía portada)

Diseño y diagramación
Loreto Ulloa

Impresión
Ograma

ISBN: 978-956-416-031-3



9 789564 160313

La Quebrada de los Arrieros

Identidad, Memoria y Patrimonio

Prólogo	7
Introducción	9
Capítulo I Los primeros vestigios: La Quebrada de los Arrieros y la ocupación del Desierto	15
Capítulo II Huellas del territorio: Movilidades y subsistencia	29
Capítulo III Conectando caminos: Rutas en el Desierto más árido del mundo	51
Capítulo IV La mina de plata de Caracoles: Sentando las bases para el futuro	73
Capítulo V Patrimonio e Identidad: Comunidades Resilientes del Desierto	91
Capítulo VI La Quebrada de los Arrieros: Manteniendo Viva La Memoria	115
Agradecimientos	124
Reseña equipo	126
Bibliografía	128



Prólogo

Los distintos territorios están llenos, en toda su extensión, de evidencias materiales que de algún modo contribuyen a conocer la forma de vida de sus antiguos habitantes, a través de la reconstrucción o hallazgo que la ciencia puede hacer de los vestigios y fragmentos de artefactos, herramientas y otros elementos de uso cotidiano.

Este conocimiento, proporcionado habitualmente por métodos científicos de investigación, cobra aún mucho más valor cuando puede ser enriquecido a través del aporte de las propias personas mediante el testimonio sus vivencias, memoria familiar y expresiones vivas heredadas de sus antepasados que nos permiten dar un sentido a estos elementos. Estos relatos, que muchas veces no se encuentran en los archivos y libros, nos permiten fortalecer la identidad y el patrimonio cultural de los territorios.

En este sentido, el presente libro elaborado por Enel Green Power en un trabajo conjunto con la Pontificia Universidad Católica de Chile, espera ser un aporte para los habitantes de la comuna de Sierra Gorda mediante la

puesta en Valor de la Quebrada de Los Arrieros elaborada a través del valioso relato de los propios habitantes de la zona. Con ello esperamos no solo cumplir con nuestros compromisos con los territorios, sino también contribuir a través de iniciativas que permitan de algún modo no solo a resguardar el patrimonio sino también relevar y difundir su importancia.

James Lee Stancampiano
Gerente General de Enel Generación Chile S.A.
Head of EGP and TGX Argentina Chile



Introducción

El Desierto de Atacama, ubicado en el Norte Grande de Chile, es la zona más árida y seca del mundo, caracterizada por horizontes diversos y condiciones climáticas extremas que cubren cientos de kilómetros. Sus características climáticas y territoriales evocan un lugar inhóspito y vacío, volviendo inimaginable la idea de habitar y establecer raíces en la zona. No obstante, el Desierto no es un espacio plano y homogéneo destinado al olvido, más bien, es un lugar único que conmueve e inspira a quienes transitan entre sus rincones y secretos.

Dentro de este imponente Desierto se ubica la Quebrada de los Arrieros, un corredor de flujo hundido entre medio de áridas cadenas montañosas que conectan el Cordón Barros Arana con la localidad de Sierra Gorda. Desde tiempos antiguos su particular geografía natural, en conjunto con las aguadas que se presentan a lo largo de ella, generó la posibilidad de habitar este territorio y dotarle de vitalidad y movimiento. Por medio de la perspicacia humana se utilizó la Quebrada tanto para transitar a través del Desierto, como para movilizar los bienes y recursos necesarios para sostener la vida de aquellos que se establecieron en su interior.

De esta manera, a lo largo del tiempo este espacio permitió la permanencia y creación humana dentro del adverso paisaje que ofrece el Desierto; evidenciado en las diversas ocupaciones humanas que tuvieron lugar en él. Desde el siglo XIX, se comenzaron a formar comunidades desarrolladas en torno a núcleos mineros, y posteriormente salitreros, las cuales lograron desplegar una robusta red de abastecimiento, intercambios y conexión con el resto del mundo por medio de rutas que atravesaban la Quebrada.

Estas fueron recorridas por arrieros, baqueanos y carretoneros, que tenían un profundo conocimiento de



la zona. De modo que este corredor fue un eje central de la configuración territorial de la región, junto con los procesos históricos de las comunidades que se levantaron a su alrededor, tales como Sierra Gorda y Baquedano.

Estas comunidades, por medio de la creatividad y adaptabilidad, no solo han logrado sobrellevar las condiciones hostiles, sino también cultivar una identidad y generar conocimiento para toda la sociedad. De modo que, la zona no solo alberga una compleja red de conexión y movilidad, sino que también historias de vida, relatos, leyendas, tradiciones y objetos de los habitantes del Desierto; los cuales conforman el legado patrimonial de la Quebrada de los Arrieros.

Bajo la intención de poner en valor la Quebrada de los Arrieros para la vida, memoria y patrimonio del territorio, el presente libro profundiza la importancia de este corredor natural y se adentra en su historia e identidad. Para cumplir ese propósito, y generar un cruce de saberes, se desarrolló una investigación interdisciplinaria que articuló antecedentes históricos de la Quebrada, junto con investigación arqueológica y etnográfica con las comunidades de Sierra Gorda y Baquedano.

En este libro se recorren los momentos y formas de ocupación de este territorio, destacando la Quebrada como un accidente geográfico fundamental para dicho

proceso. Asimismo, se presentan los distintos tipos de movilización y rutas que permitieron la subsistencia y abastecimiento de este territorio, al igual que la permanencia de las comunidades que comenzaron a formarse en las inmediaciones de la Quebrada. Sobre estas últimas, se profundiza en su historia, algunas voces e identidad como testimonios de resiliencia y fuente de aprendizajes para la sociedad, desde el profundo Desierto para el futuro.

Conjuntos residenciales

En el fondo de la Quebrada de Los Arrieros, en las inmediaciones de las aguadas de Las Banderas y Los Mellizos, se concentra un poblado de al menos 20 conjuntos residenciales compuesto por viviendas edificadas en adobe, corrales para ganado y pozos de agua, entre otros elementos. Estos corrales, emplazados en un sitio donde confluían rutas de tráfico ganadero, permiten suponer que este poblado se relacionó con el trajín de ganado desarrollado durante las primeras décadas del siglo XX entre San Pedro de Atacama y las salitreras del Cantón Central.









Capítulo I

Los primeros vestigios: La Quebrada de los Arrieros y la ocupación del Desierto



Jaime Alvarado

Profesor e historiador apasionado

“La arriería es un buen pedazo del mundo que nos enseña sobre el esfuerzo, la astucia, el ingenio, y sobre cómo vincularnos con nuestros paisajes y territorios. La huella, como un acto de conocimiento, de internarse en el paisaje adaptándose a sus recovecos y asperezas”.

No fue difícil de encontrar, el atuendo de Jaime destacaba por sobre los demás: vestido de blanco de pies a cabeza y con un pañuelo rojo rodeándole el cuello; una vestimenta poco común, pero que él lleva con orgullo, pues brinda homenaje a los trabajadores pampinos de las salitreras que perseveraron en la defensa de sus derechos.

Jaime es profesor normalista y ejerció como profesor de Ciencias Biológicas, pero dentro de él alberga una pasión desatada por la historia y la memoria, en particular, del Norte Grande de nuestro país. Tiene un notorio acento argentino, por lo que fue inevitable preguntarle su origen. “Yo tengo un pasado argentino, mi abuelo de sangre era argentino, un Gaucho argentino, pero mi abuelo, con quien me crié, era chileno de acá del Norte”. Este último hombre es

quien Jaime reconoce como su verdadero abuelo, el que, pese a no tener relación sanguínea, le otorgó el apellido a su padre cuando era niño.

“ Mi padre no tuvo apellido hasta los 8 años, hasta ese entonces era Luis a secas, o bien, ‘El huacho del gaucho’. La madre de mi papá, mi abuela, era una india Colla. Un arriero argentino que andaba por acá en el Norte se la llevó a Argentina. Mi abuela se fue embarazada, el gaucho la dejó en un villorrio cercano a Palo Alto, en el área de Fiambalá, provincia de Catamarca, y después se fue. Ella se quedó sola allá y cuando mi papá cumplió los 5 años decidió volver a Chile, se enganchó de unos arrieros que venían pa’ acá y se vino con mi papá escondido ”

“ Era una proeza titánica, tenían que traer sus cabalgaduras, los víveres para ida y vuelta; además de superar todas esas contingencias climáticas ”

Jaime Alvarado

Su abuela nunca le contó la historia, era una mujer muy callada, “*muy pa’ dentro*”, dijo Jaime. De la historia se fue enterando por su padre y sus tías, o bien, por otros familiares. Recién a los 8 años su padre pudo dejar de soportar los dolorosos padecimientos de ser bastardo, pues “*se transformó en persona al ser reconocido, por la sociedad con un nombre y sus apellidos, dados generosamente por el ferroviario calderino Pedro Antonio Alvarado Carvajal, quien aceptó reconocerlo como hijo*”¹.

Si bien Jaime se define como “un hombre de mar”, también reconoce que la arriería está en su sangre. Quizás llevado por una curiosidad visceral que lo motivaba a hurgar en su pasado arriero, Jaime se internó varias veces en la pampa en busca de las huellas de su abuelo; lo que le permitió conectarse con esos hombres que sorteaban los desafíos del Desierto para abastecer de carne a uno de los territorios más inhóspitos del planeta:

“*Era una proeza titánica, tenían que traer sus cabalgaduras, los víveres para ida y vuelta; además de superar todas esas contingencias climáticas: la altura, la puna...esos viajes se hacían de octubre a marzo nomás, cuando no habían nevazones tremendas*”

Ante todo, lo que más destaca Jaime de la arriería es el gran esfuerzo por sobrevivir y las proezas de los arrieros al transitar por el Desierto, “*el precio era muy alto, a veces con su vida o la de los animales*”. Todo esto para mantener en pie y alimentar las poblaciones en auge del Norte pampino que crecían cada vez más.

Para Jaime los arrieros son grandes ejemplos para nuestra sociedad. La resiliencia, ingenio, coraje y valentía que demostraban fueron enseñanzas valiosas para su padre y abuelo, las que posteriormente fueron transmitidas a él a lo largo de su vida. Es por ello que desde su corazón de profesor e historiador apasionado, considera que es una perspectiva de mundo que debería ser enseñada a todos y todas.



¹ J. Alvarado, ¿Nos Vamos pa’ Chile...?, 2011.



Los primeros vestigios: La Quebrada de los Arrieros y la ocupación del Desierto

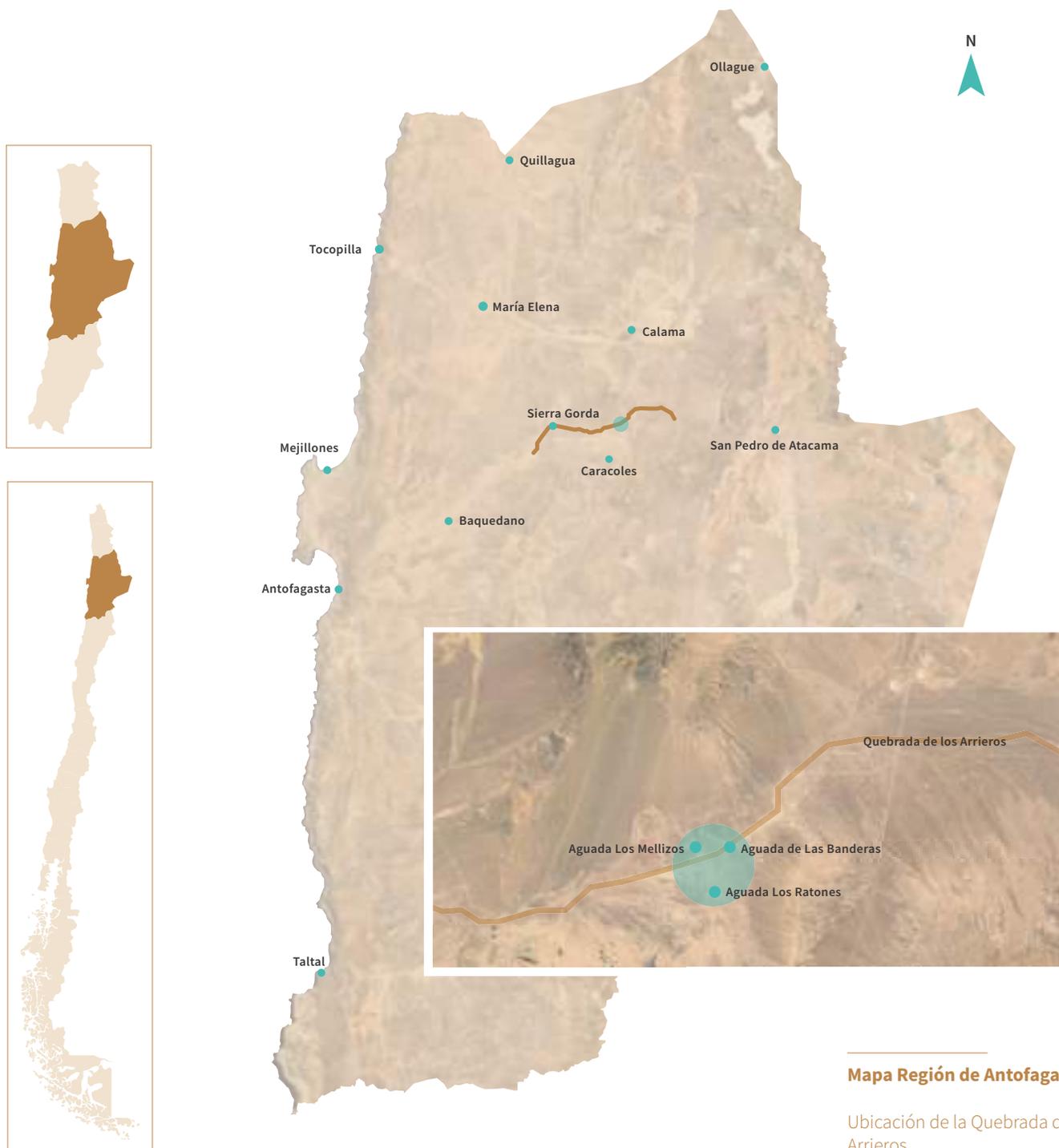
En medio del Desierto de Atacama, la Quebrada de los Arrieros es un extenso accidente geográfico que nace en los contrafuertes occidentales del cordón Barros Arana y se proyecta a lo largo de 90 km, cruzando transversalmente la pampa desértica hasta las nacientes de la cordillera de La Costa.

Al igual que el Desierto circundante, la Quebrada de los Arrieros ofrece escasos recursos para la subsistencia. Sin embargo, entre medio de su estrecho paisaje se concentran unas pocas aguadas (Los Mellizos, Las Banderas y Los Ratones) que la vuelven un accidente geográfico poco común, y un verdadero tesoro entre el polvo y roquerío. La presencia de agua trajo consigo la posibilidad de supervivencia y desarrollo para el territorio, pese a las condiciones hostiles. Ello permitió que este espacio fuese ocupado y transitado por diferentes grupos humanos, desde tiempos prehispánicos hasta el presente, que si bien tenían diferentes motivaciones, tuvieron en común el desarrollo de estrategias de movilidad para habitar el territorio.

La movilidad fue, y sigue siendo, un aspecto crucial para

entender la ocupación de este espacio, por cuanto a través de las rutas que pasan por este lugar, fue posible articular los distintos asentamientos del Desierto y los ambientes que le rodean; siendo tanto lugar de paso, como también de destino. Las características geográficas de la Quebrada de los Arrieros la han convertido en un corredor idóneo para transitar el Desierto, al brindar vitalidad, movimiento y conexiones diversas a sus transeúntes; recursos fundamentales para la permanencia y desarrollo de este territorio.

Como escenario de múltiples ocupaciones humanas, en la Quebrada y sus alrededores destacan tres grandes periodos históricos de ocupación que desplegaron distintos esquemas de conexión y movilidad. En tiempos prehispánicos, la Quebrada y sus alrededores se



Mapa Región de Antofagasta

Ubicación de la Quebrada de los Arrieros.

desempeñaron como áreas donde las bandas cazadoras recolectoras posiblemente se abastecían de materias primas líticas, como parte de sus circuitos de movilidad. Es decir, eran estaciones transitorias de suministro de rocas con escaso trabajo de elaboración utilizadas para elaborar los diferentes artefactos que los grupos prehispánicos requerían para la vida cotidiana, tal como puntas de proyectil, cuchillos y raspadores, entre otros. Es posible encontrar estas evidencias en torno a las aguadas de Las Banderas, Los Ratones y Los Mellizos, las cuales se encuentran ampliamente dispersas, y en baja densidad.

No es posible afirmar con certeza quiénes eran los grupos que acudían a este espacio a aprovisionarse de líticos, ni su antigüedad; aun así, hay investigaciones que dan ciertas luces de ello. Una alternativa es que fueron grupos de cazadores recolectores del Periodo Arcaico que se asentaron en el Loa Medio a partir del 9.000 AC, y que registran el emplazamiento permanente más cercano a la Quebrada.

Otra posibilidad es que fueron grupos de origen costero, tal como se ha documentado en los espacios de abastecimiento lítico ubicados en pampa Augusta Victoria, que se conectan con el litoral a aproximadamente 70 km de distancia².

Durante el periodo de la colonia, el flujo de personas que

atravesaba la Quebrada disminuyó considerablemente, volviendo esta zona un espacio marginal. Aun así, este entramado de redes siguió siendo utilizado por grupos prehispánicos a lo largo del tiempo, al igual que por las escasas expediciones españolas que visitaron los alrededores, según indican los registros arqueológicos.

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, la Quebrada se volvió fundamental para mantener un auge demográfico nunca antes visto en el territorio. El descubrimiento de minerales en la zona ocasionó ocupaciones intensas durante breves lapsos de tiempo, con una consecuente reorganización permanente de las redes de movilidad y los asentamientos que conectaban. Los antecedentes más tempranos sobre la ocupación se remontan a 1863 cuando son descubiertos los depósitos de nitrato en el Salar del Carmen. Mientras que en 1870 es descubierta la mina de plata de Caracoles, que en su época llegó a convertirse en la explotación más importante en América del Sur. En menos de una década, la ocupación que provocó esta mina no tenía precedentes; fue tan grande el movimiento y el poblamiento que generó consecuencias que marcaron el desarrollo de esta Quebrada, las localidades, territorios del entorno y la región.

² B. Ballester y M. Crisóstomo, *Percutores Líticos de la Pampa del Desierto de Atacama*, 2017.

La Quebrada de los Arrieros fue fundamental durante dicho periodo de auge. La presencia de agua y su ubicación estratégica en el Desierto la volvió un punto nodal que conectó las localidades de Caracoles, Sierra Gorda y el puerto de Antofagasta. Asimismo, las condiciones favorables que este recoveco ofrecía a sus transeúntes produjeron que en la zona se edificaran varios conjuntos habitacionales, que probablemente formaron un pequeño pueblo de arrieros; según indica la evidencia y análisis arqueológico que distingue dos subsectores principales. Un primer sector corresponde al lecho de la Quebrada de los Arrieros, ubicado a la altura de la Aguada de Las Banderas, donde se contabilizaron veinte asentamientos. De estos, diecinueve se emplazan en el fondo de la Quebrada y dieciocho se concentran en un tramo de 3 km, en el espacio donde se sitúa la Aguada Las Banderas. El segundo sector comprende una quebrada tributaria a la Quebrada de Los Arrieros, en las inmediaciones de la Aguada Los Mellizos, en donde se contabilizaron diecisiete conjuntos arquitectónicos, en un tramo de 400 m.

En general, los conjuntos arquitectónicos de ambos sectores presentan plantas cuadrangulares irregulares y subcirculares, con muros de adobe unido con argamasa de barro, además de roca, que aprovechan para su edificación los muros de la Quebrada. A su vez, se observa que cada uno de estos conjuntos cuenta con un recinto de mayor tamaño, posiblemente un corral, de planta





irregular que ocasionalmente utiliza la misma Quebrada para generar un cierre en el espacio. También se observa un conjunto, compuesto por uno a tres recintos de menor tamaño, que presumiblemente corresponden a espacios habitacionales. En algunos casos se registra la presencia de pozos de agua y estructuras de combustión, que posiblemente correspondían a hornos de barro.

A pesar de lo anterior, el auge de Caracoles y sus territorios circundantes fue breve. Hacia 1880, de manera abrupta, decae su mineral provocando una drástica disminución de la ocupación y desarticulación de varios de los entramados sociales que existían en función de su explotación. Aun así, de manera paralela, a finales del siglo XIX el descubrimiento de yacimientos salitreros reavivó de manera explosiva la ocupación en la zona y desplazó el foco desde Caracoles hacia esta actividad, generando nuevas redes y conexiones que se mantuvieron vigentes por el periodo que duró la obtención del salitre.









Capítulo II

Huellas del territorio:
Movilidades y subsistencia



Eva Siárez

Historiadora y profesora atacameña

“Yo tenía siempre la inquietud de ‘cómo’. Cuando fui la primera vez dije ‘¿Uy, no, cómo puede ser que pasan por acá los toros? ¿Cómo puede ser?’”

Historiadora y profesora atacameña apasionada por el rescate y puesta en valor del patrimonio de San Pedro de Atacama. Eva Siárez se ha desempeñado como una gran recopiladora de historias y objetos: *“para mi mamá eran cachureos, para mi era historia”*, cuenta Eva al referirse a una serie de objetos y fotografías que conserva de los arrieros que en antaño llegaban a San Pedro de Atacama.

Para la historiadora, la auténtica curiosidad del “cómo” ha sido el motor de su profesión, motivada por una inquietud y fascinación ante el ingenio humano que ha logrado sobrellevar las adversidades del Desierto. Tal como es el caso de los arrieros que movilizaban grandes cantidades de ganado entre esta zona y el Noreste Argentino.

“¿Cómo comencé a fascinarme por esta historia de los arrieros? Porque cuando yo era niña en mi pueblo la gente, los amigos, siempre hablaban de los toros, de la llegada de los toros a San Pedro, de personas que venían y volvían a buscar animales, también para criarlos en su casa o venderlos. Entonces me fue fascinando a mí esa historia porque ellos tenían que cruzar toda la cordillera para alimentar a este otro lado”

La imponente figura de la Cordillera de los Andes despertó en Eva un gran asombro y admiración por quiénes han logrado cruzar el macizo de tierra. Este desafío caracteriza la experiencia arriera, al ser uno de sus principales obstáculos para la supervivencia y éxito de la empresa.

“ Me fue fascinando a mí esa historia porque ellos tenían que cruzar toda la cordillera para alimentar a este otro lado ”

Eva Siárez

Sin embargo, desde su perspectiva, lo más notable para el desarrollo de la práctica arriera era la astucia, ingenio y resiliencia de los arrieros. Justamente, para Eva estas eran las características que definían a los hombres que cruzaban la cordillera; las cuáles también observaba en su abuelo, quien siempre iba y venía de Tucumán a San Pedro, movilizand o mercancías entre las dos naciones.

“Entonces yo me imaginé que era tan complejo ese viaje y cuando llegué dije ‘ya, yo voy a ir a una biblioteca a averiguar algo’ y empecé ahí como a motivarme de eso. Pero no había nada de escrito en Argentina, casi nada”

Eva notó que apenas unas cuantas personas conocían la historia de los arrieros y sus rutas; lo que desencadenó su proceso de búsqueda y recopilación histórica.

“Yo necesitaba saber cómo era la ruta, dónde, cómo y dónde descansaban. Cómo combatían el calor insoportable y lejos. Entonces yo dije ‘no puede ser, ¡cómo podrán haber viajado tanto en mula!’ Claro, con traje especial o con poncho de vicuña, que es la mejor tela para resistir el frío”

La incógnita movilizó a la historiadora, permitiéndole resaltar a personas escondidas en la pampa con relatos e historias sobre la ruta de los arrieros. Así fue como

conoció a uno de los últimos arrieros de Salta, quién había elaborado un mapa de sus recorridos y viajes.

Con el tiempo, la historiadora descubrió que la arriería fue una verdadera empresa, a diferencia de quienes la califican como un oficio pequeño y de baja escala.

“La arriería se convirtió en una empresa, y con ella llegó el capitalismo a San Pedro... esto se inicia con el señor Eduardo Abaroa y así se empieza a abastecer de carne todo el Norte”

En este contexto, San Pedro se convirtió en un punto crucial dentro de este circuito económico, pues se desarrolló como lugar de engorda para el ganado; de modo que quienes tenían un terreno en dicha localidad empezaron a cosechar alfalfa, vegetales y trigo.

“Acá llegó a llamarse ‘El Grano del Norte’, por todo lo que tenía de trigo, maíces, alfalfa y ganado vacuno”

Toda la comunidad se hizo parte de las labores agrícolas y ganaderas, incluso los niños y niñas colaboraban con la siembra y el cuidado de los animales. Sin embargo, esta actividad no estuvo exenta de desafíos: “aquí, el trabajo agrícola es muy pesado, en un Desierto donde todo cuesta, donde toda la tierra es de mala calidad, hay mucho mineral,

mucha sal y mucho moro. El agua también, el río San Pedro pasa por un mineral de cobre, entonces el agua no es buena, yo no sé cómo crecen las plantas acá...”

La “Historia de la Carne”, como le llama Eva, no solo describe cómo se obtenía el alimento para el territorio nortino, sino que implica conocer historias de aventura, compañerismo y resiliencia en la zona; al igual que conocer un pedacito del ingenio y astucia de este grupo de hombres que brindó sustento en el Desierto más árido del mundo.







Abriendo paso en el Desierto: Movilidades y subsistencia

Arrieros, baqueanos y carretoneros fueron los encargados de abastecer con todo lo necesario para la subsistencia humana en el Norte Grande (ganado, agua, víveres, útiles de aseo, etc.), al igual que movilizar los minerales extraídos. Por ello, desarrollaron prácticas de movilidad que fueron fundamentales para dotar de dinamismo este espacio y sus rutas.

Es posible distinguir distintos tipos de movilidad que se desarrollaron en la zona, y que utilizaron como corredor de tránsito la Quebrada de Los Arrieros. Entre ellas destaca la arriería atacameña, arriería de remesas, tráfico de carretas y arriería de recuas de mula, que se diferencian por su organización, sistemas de transporte, tamaño, tipo de ganado, insumos, asentamientos y rutas; y que se constituyen como patrimonio de la Cordillera de Los Andes y del Desierto de Atacama por su entramado social y su aporte económico-comercial a la zona.

Arriería Atacameña

La arriera atacameña corresponde a la actividad de transporte de productos y/o animales desarrollada por poblaciones indígenas pertenecientes al pueblo

Licanantay, que fue heredera de los sistemas caravaneros de camélidos que tuvieron lugar en tiempos prehispánicos³⁻⁴.

En tiempos coloniales, se desarrolló para intercambiar o comercializar sus excedentes familiares por bienes importados por los españoles al continente, tales como productos agrícolas, marítimos, materias primas, textiles y metales. Mientras que en el periodo republicano dicha práctica comenzó a articularse con actividades

³ S. González, El Cantón Bolivia o Central Durante el ciclo de Expansión del Nitrato, Estudios Atacameños, 39, 2010, pp. 85-100.

⁴ C. Sanhueza, Atacama y Lípez, Breve Historia de una Ruta: Escenarios Históricos, Estrategias Indígenas y Ritualidad Andina, citado en L. Núñez y A. Nielse, En Ruta, Arqueología, Historia y Etnografía del Tráfico Sur Andino Editado, Encuentro Grupo Editor, Córdoba, 2011, pp. 313-339.

económicas y productivas de tinte capitalista⁵.

El descubrimiento del Mineral de plata de Potosí en 1545 generó un aumento considerable de la población en torno a este centro minero y, como resultado, un incremento en la demanda de productos e insumos que desembocó en una progresiva mercantilización de la región⁶⁻⁷. En este contexto, los arrieros atacameños participaron del desplazamiento de recursos entre el centro minero de Potosí y las distintas localidades de la región, lo que trajo como consecuencia la reconfiguración de los antiguos circuitos de movilidad que comenzaron a dirigirse hacia el nuevo yacimiento de plata y el centro urbano-productivo que se desarrollaba a su alrededor⁸.

Durante el siglo XIX, producto del descubrimiento del Mineral de Caracoles, y luego de la expansión de la industria del salitre, los arrieros atacameños se incorporaron como mano de obra de los desplazamientos de productos y animales (burros, ovejas, mulas y vacunos). Estos les permitían movilizar e intercambiar, mediante el mecanismo del “cambalache”, parte de sus excedentes familiares (productos agrícolas y textiles) por bienes manufacturados o productos complementarios⁹.

Siguiendo lo anterior, este contexto económico motivó la conformación de circuitos operados por arrieros atacameños que permitieron la conectividad entre las

localidades de Aiquina, Calama, Chiuchiu y San Pedro de Atacama¹⁰, articulando una gran red de productos y alimentos. Desde Calama y San Pedro de Atacama era llevado forraje¹¹⁻¹²; desde San Pedro de Atacama, Aiquina, Altos de Pingo-Pingo y Puquios se trasladaba combustible en forma de leña mezclada con cactus seco y quiscos¹³⁻¹⁴; mientras que las frutas, verduras, aves, huevos, harina y carne provenían de Calama, Chiuchiu y San Pedro de Atacama¹⁵⁻¹⁶. A su vez, estas localidades adquirían de Caracoles mercaderías extranjeras internadas desde la costa, en concreto, café, fósforos, arroz, azúcar, vino y calzado¹⁷⁻¹⁸.

⁵ C. Sanhueza, *Tráfico Caravanero y Arriería Colonial en el Siglo XVI*, Estudios Atacameños, 10, 1992, pp. 173-187.

⁶ S. González, *El Cantón Bolivia o Central Durante el ciclo de Expansión del Nitrato*, Estudios Atacameños, 39, 2010, pp. 85-100.

⁷ C. Sanhueza, *Tráfico Caravanero y Arriería Colonial en el Siglo XVI*, Estudios Atacameños, 10, 1992, pp. 173-187.

⁸ S. González, *Carretas y Ferrocarriles. Competencia y Complementariedades Económicas en el Desarrollo del Transporte Salitrero en Tarapacá Durante el Siglo XIX*, Revista de La Academia, 30, 2020, pp. 11- 42.

⁹ R. Molina, *Los otros Arrieros de los Valles, la Puna y el Desierto de Atacama*, Chungara, 43 (2), 2011, pp. 177-178.

¹⁰ A. Bertrand, *Memoria Sobre las Cordilleras del Desierto de Atacama y Regiones Limítrofes*, Imprenta Nacional, 1985.

¹¹ *Ibid.*

¹² I. Bowman, *Los Senderos del Desierto de Atacama*, Imprenta Universitaria, 1942.

¹³ Bertrand, *loc. cit.*

¹⁴ A. Bresson, *Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe*, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886.

¹⁵ Bowman, *loc. cit.*

¹⁶ Bresson, *loc. cit.*

¹⁷ Registro de vestigios arqueológicos encontrados en el lugar durante el desarrollo de la investigación.

¹⁸ Bertrand, *loc. cit.*

“San Pedro de Atacama i las poblaciones de cordillera proporcionan a Caracoles: el ganado vacuno i lanar, la leña, el carbón, abundante fruta en la estación, verduras i legumbres en todo tiempo, reparador pastaje para los animales cansados, i la sal. De Chiuchiu i Calama llegan también el 50 por ciento del pasto que se consume, sabrosos corderos e inmejorables choclos”¹⁹.

Arriería de remesas

El tráfico de remesas de ganado corresponde a un tipo específico de arriería que tuvo un carácter empresarial y que en el territorio del Norte Grande destacó por trasladar ganado entre el Noroeste Argentino y San Pedro de Atacama²⁰. En lo que respecta a su organización social, es posible distinguir al patrón, quien era dueño de los animales, y a los arrieros o baqueanos, quienes se encargaban de llevar a cabo el tráfico de animales y contaban con un acabado conocimiento del territorio, los recursos y las rutas que atraviesan el Desierto.

Sorteando largos viajes, destrezas y hazañas estos arrieros cruzaban la Cordillera de los Andes con mulas ocupadas como animales de tiro para carretas y fuerza en las minas, y toros destinados a convertirse en alimento de la población. En el acarreo de remesas participaban

entre cuatro o cinco hombres a cargo de alrededor de cien animales, que eran revisados exhaustivamente y preparados con herraduras especiales para cruzar los inhóspitos parajes de la Cordillera de los Andes²¹. Para ello, los principales víveres que portaban eran agua, pan amasado, café, yerba mate, charqui y hoja de coca, y durante las noches solían alimentarse de asado de vacuno o cordero; lo cual era la excusa perfecta para compartir relatos de aventuras, cuentos y leyendas²².

“Los encargados del tráfico de ganado y otros diversos productos destinados a abastecer a una inmensa masa de población fueron los arrieros, expertos conocedores de los caminos de la región con siglos de experiencia en actividades ganaderas, que durante este proceso pasan a denominarse también remeseros, es decir encargados de arrear remesas de ganado bajo la modalidad de asalariados, emblema de la expansión capitalista”²³.

¹⁹ F. Labestie, Suplemento al Estudio Sobre el Mineral de Caracoles. Impr. Barcelona, Boletín SONAMI, 57, 1901, pp. 317-323.

²⁰ R. Molina, Los Otros Arrieros de los Valles, la Puna y el Desierto de Atacama, Chungara, 43 (2), 2011, pp. 177-187.

²¹ E. Siáñez, Inolvidable Travesía por el Sendero de los Arrieros Atacameños, Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Emelnor Editores, 2009.

²² Ibid.

²³ Ibid.



Registro Arqueológico - restos de botellas de vino

Restos de botellas de vino encontradas en las cercanías de la ex mina de Caracoles. Es probable que estas correspondan a restos de las grandes cargas de vino que eran traídas en barco desde Europa hasta el puerto de Antofagasta, que luego eran distribuidas a las población minera de Caracoles. Estas elevadas cantidades se debían a que, muchas veces, era más fácil trasladar vino que agua a la zona.



Registro Arqueológico - restos zooarqueológicos

Restos zooarqueológicos de mular en la Quebrada de los Arrieros, sector aguada Las Banderas. Los mulares fueron fundamentales para el desenvolvimiento de las operaciones mineras y salitreras del Desierto, ya sea como medio de transporte o como fuerza motriz para las maquinarias de las minas. Estos animales eran trasladados al Desierto desde el Noroeste argentino, pasando por San Pedro de Atacama, en una larga y ardua ruta.

La abundancia de estos restos a lo largo de las rutas es indicador de las extremas condiciones a las cuales se encontraban expuestos estos animales, los cuales muchas veces no alcanzaban a llegar vivos a sus destinos.

Los arrieros eran contratados y remunerados por casas de comercio o empresas afines, las que solían comprar el ganado en el Noroeste Argentino, para luego venderlo en el asentamiento minero de Caracoles, Calama o las oficinas salitreras de Tarapacá, Antofagasta y Taltal²⁴. En este sentido, su labor tuvo una organización capitalista inédita para la época, que también se expresó en el establecimiento de una estructura burocrática que pretendía dar orden al proceso de administración, despacho y recepción de remesas²⁵. De esta forma, el tráfico de ganado fue complementado con otras actividades económicas, tales como la plantación y venta de alfalfa, el control de haciendas dedicadas a la crianza y engorda de animales, y el establecimiento de potreros y corrales en diferentes espacios del Norte Grande²⁶⁻²⁷⁻²⁸. Destacan en este contexto, las empresas Polanco y Santelices, Abaroa Hnos. y Ceruti y Patrón, y Costas Hnos & Durand²⁹.

Hacia las primeras décadas del siglo XX destaca, por la escala de su operación, la Sociedad Baburizza y Cia, quienes se dedicaban a la compra y venta de ganado para proveer a las oficinas salitreras de Tarapacá, Antofagasta y Taltal³⁰. Para ello, adquirieron haciendas en Salta y criaban y engordaban animales, que luego eran trasladados a San Pedro de Atacama, donde contaban con 28 hectáreas de potreros con alfalfa. Para el despliegue de animales en el Desierto salitrero contaba, además, con fundos en Calama y corrales en Antofagasta y Pampa Central³¹. Hacia esta

fecha, producto de la alta demanda de ganado vacuno para alimentar a la población de las salitreras del Norte Grande, las cifras de internación de ganado desde el Noroeste Argentino oscilaron entre las 7.756 y 25.000 cabezas³².

²⁴ I. Torres, *La Vida de un Croata: Pascual Baburizza Soletic*, Ediciones Universidad de Playa Ancha, 2003.

²⁵ Y. Araneda, *Habitar un Paisaje de Movimiento. Arqueología de la Ruta Catarpe-Calama en Tiempos de las Remesas*, Región de Antofagasta (1891-1940), 2017.

²⁶ A. Bertrand, *Memoria Sobre las Cordilleras del Desierto de Atacama y Rejiones Limítrofes*, Imprenta Nacional, 1885.

²⁷ J. Floreal Recabarren, *Episodios de la Vida Regional. Corporación Pro Antofagasta*, Ediciones Universitarias, Universidad Católica de Antofagasta, 2002.

²⁸ C. Sanhueza, y H. Gundermann, *Capitales, Estado Rentista y Cambio Social Atacameño en las Regiones Interiores de Antofagasta (1879-1928)*, *Revista Universitas*, 24 (1), 2009, pp. 218-247.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Torres, *loc. cit.*

³¹ D. Damm, *En los Márgenes de lo Oficial: Desarrollos y Asentamientos Humanos en el Cantón Central*, En *La Sociedad del Salitre*. S. González (comp), 2013, pp. 162-167.

³² Sanhueza y Gundermann, *loc. cit.*

Registro Arqueológico - surcos de carretas

Camino carretero que presumiblemente correspondió al antiguo camino que conectó el Mineral de Caracoles con Sierra Gorda en los últimos años de funcionamiento del primero, a inicios del siglo XX. Estos caminos eran diseñados, construidos y mantenidos para facilitar el tránsito de carretas tiradas por mulas, buscando el menor costo posible. Suelen contar con tres surcos, en donde los laterales servían para el desplazamiento de las ruedas de la carreta, mientras que el central era empleado por los animales de tiro.

El transporte se realizaba en caravanas compuestas por quince a sesenta carretas, donde cada una de estas iba enganchada a cuatro mulas. La práctica era bajo la dirección de un capataz, quien se preocupaba de apoyar a los carretoneros en caso de exceso de carga, llevando heno comprimido y agua ³³⁻³⁴.

³³ C. Bravo, *La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena*, LOM Ediciones, 2000.

³⁴ A. Bresson, *Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe*, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886.



Tráfico de carretas

La expansión capitalista que se produjo en el Desierto de Atacama a partir de la segunda mitad del siglo XIX, a través de la actividad minera de la plata y el salitre, generó la implementación de novedosos sistemas viales en la zona, los que debieron adaptarse a la naturaleza de este espacio y a los requerimientos económicos de las actividades extractivas y productivas. Destaca en este contexto el tráfico de productos y suministros mediante carretas tiradas por mulas, cuyas rutas articularon los sitios mineros y salitreros con los puertos del litoral. Esta conexión permitió exportar los productos minerales, recursos, mercaderías e insumos industriales necesarios para mantener estas operaciones y a su población.

Durante el auge de la mina de Caracoles, particularmente, este medio de flete y transporte adquirió gran importancia, tanto para el traslado del mineral como para el abastecimiento de la población:

“Caracoles tuvo tanto comercio i produjo tantos minerales, que llegó a ocupar en este servicio 1.500 carretas al mismo tiempo”³⁵.

Las carretas empleadas para estos desplazamientos, denominadas de huella, eran construidas por maestranzas de Valparaíso, Caldera y Antofagasta bajo patrones

estándar y fueron operadas por compañías formadas para tales propósitos, que diseñaban el trazado, construían los caminos, habilitaban y mantenían las posadas que entregaban apoyo para los desplazamientos. Del mismo modo, estas últimas entregaban alimentación, agua y forraje para los animales, lo cual era fundamental en un espacio carente de recursos para la subsistencia³⁶⁻³⁷⁻³⁸.

Los desplazamientos de carretas se encontraban organizados y sujetos a un itinerario fijo, con tarifas diferenciadas según el tipo de carga trasladada, y eran operadas por especialistas, como capataces, mayordomos, carretoneros y carreteros ayudantes³⁹⁻⁴⁰. El diseño y construcción de los caminos carreteros no era una labor improvisada o espontánea si no que, más bien, se basaba en consideraciones de carácter económico, en un contexto en el cual los costos asociados a fletes y traslados entre los asentamientos era fundamental para asegurar

³⁵ F. Labastie, *Estudio Sobre el Mineral de Caracoles*. Impr. Barcelona, Barcelona, Serie 3ª, nº18, 1901, p. 158.

³⁶ I. Arce, *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Corporación Pro Antofagasta, 2004.

³⁷ A. Bresson, *Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe*, Librairie Coloniale, 1886.

³⁸ B. Dingman, *Ten years in South Amrica. Notes of travel in Perú, Bolivia, Chile, Argentine Republic, Montevideo and Brazil, Part Second*. Gazette Printing House, Near The New Post Office, 1876.

³⁹ Arce, loc. cit.

⁴⁰ B. Vicuña, *A través de los Andes*. Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011.

la rentabilidad de las industrias. Por lo tanto, se realizaba una cuidadosa planificación de los caminos, tanto en lo que refiere a su construcción, condiciones geográficas y disponibilidad de fuentes de agua, para que involucraran los menores costos posibles⁴¹.

Por lo anterior, las casas comerciales de la zona comenzaron a habilitar caminos carreteros aptos para la movilización de este medio de transporte, convirtiéndose en la ruta principal el camino construido por la Compañía Exploradora del Desierto de Atacama que llegó a traficar 800 carretas y 4.000 mulas⁴²⁻⁴³⁻⁴⁴. En este contexto, la ciudad de Antofagasta adquirió protagonismo como nodo de comercialización minera al estar conectada directamente con Caracoles por medio del camino carretero, concentrando un sinnúmero de estas empresas⁴⁵.

Arriería de recuas de mula

Otro transporte que era empleado en el tráfico entre asentamientos mineros/salitreros y los puertos del litoral era la arriería de recuas de mulas. Al igual como ocurría con las carretas, estas también fueron operadas por compañías dedicadas exclusivamente a este rubro y contaban con caminos e infraestructura habilitada y construida para sus desplazamientos⁴⁶⁻⁴⁷⁻⁴⁸⁻⁴⁹.

Una recua de mulas se conformaba por un conjunto de piaras⁵⁰ de doce a catorce animales, y era dirigida por un

arriero y un madrinero. Cada piara se conformaba de diez mulas cargadas, dos montadas por los ayudantes y dos que iban de respuesto, en caso de ser necesarias. Cuando muchas piaras eran del mismo dueño, los arrieros eran acompañados por un capataz que ejercía como jefe de la expedición. En caso contrario, dos arrieros se apoyaban mutuamente en la labor de cargar los animales⁵¹.

Cambios en las movilidades de la zona

Durante el auge de la mina de plata de Caracoles fue posible presenciar en el territorio los cuatro tipos de movilidades antes descritas, llevándose a cabo simultáneamente.

⁴¹ J. Williamson, *Observaciones Sobre la Industria de Tarapacá*, Tipografía de Mariano Gómez y Cia, 1860.

⁴² B. Dingman, *Ten years in South America. Notes of travel in Perú, Bolivia, Chile, Argentine Republic, Montevideo and Brazil, Part Second*. Gazette Printing House, Near The New Post Office, 1876.

⁴³ J. Harding, *Apparatus for Solar Distillation*, *Minutes of Proceedings*, 73, 1883, pp. 284-288.

⁴⁴ F. Labastié, *Estudio Sobre el Mineral de Caracoles*. Boletín de la Sociedad Nacional de Minería, impr. Barcelona, Serie e 3ª, n°18, 1898, p. 158.

⁴⁵ C. G. Bravo, *La Flor del Desierto: el Mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena* (Vol. 23), LOM Ediciones, 2000.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Dingman, loc. cit.

⁴⁸ Harding, loc. cit.

⁴⁹ W. Santoro et al., *Las huaneras de Mejillones*, Escuela Literaria "Azotacalles" de Mejillones, 2012.

⁵⁰ Refiere a la unidad del grupo de animales. El conjunto de las piaras forma la recua.

⁵¹ C. Gay, *Historia Física y Política de Chile. Agricultura Tomo I*, Museo de Historia Natural de Santiago, 1862.

Posterior a su decaimiento, a fines del siglo XIX, estas se adaptaron a las condiciones económicas reestructurando su organización, rutas e intensidad. Por su parte, la arriería atacameña siguió brindando provisiones a la zona, con tropas de burros y mulas.

Mientras que la arriería de remesas tornó su actividad al abastecimiento de las salitreras del cantón central, que en su época de mayor prosperidad, en la primera década siglo XX, contó con veinticinco oficinas salitreras funcionando en paralelo⁵². En cuanto al tráfico de carretas, se redujo drásticamente a finales del siglo XIX dado que disminuyó tanto el flujo de mineral que se trasladaba a los puertos, como la mercancía que se internaba a la zona.

Las distintas movilidades cumplieron un rol fundamental en la sobrevivencia, abastecimiento y ocupación de la población de los alrededores de la Quebrada de Los Arrieros. Paulatinamente, junto a las transformaciones de los medios de transporte, durante el siglo XX las personas dedicadas a estos oficios comenzaron a disminuir.

En 1930 la mina de Chuquicamata provocó la construcción de rutas para vehículos motorizados, camiones en

específico, mientras que en la década de 1940 se instaló el Ferrocarril de Antofagasta-Salta, lo cual consolidó en la zona nuevas formas de conectar y transitar el territorio.

⁵²Y. Araneda, *Habitar un Paisaje de Movimiento. Arqueología de la ruta Catarpe-Calama en Tiempos de las Remesas, Región de Antofagasta (1891-1940)*, 2017.



Registro Arqueológico - guante

Guante de data reciente encontrado en la zona; evidencia que posiblemente indica que el Mineral de Caracoles aún es objeto de explotaciones, aparentemente de carácter informal y en baja intensidad.









Capítulo III

Conectando caminos:
Rutas en el Desierto más árido del mundo



Nilson Nieves

Peluquero, chofer y dibujante

“Toda mi vida he sido muy bruto para trabajar, en el sentido de que no tomaba descanso, trabajaba todos los días, los domingos, los feriados...”, comenta Nilson con un dejo de orgullo, pues fue su arduo trabajo lo que le permitió surgir y poder gozar de una vida tranquila y plena en Sierra Gorda.

“Yo he sido el hombre más feliz viviendo acá en Sierra Gorda”, dice Nilson, sin vergüenza de que le caigan unas cuantas lágrimas por su rostro. Pese a haber vivido casi quince años en Salta junto a su padre y hermanos, siente que su corazón es chileno. Se fue a los catorce años a la república de Argentina, y volvió a Chile a los treinta “con el lazo echao’ y con tres niños”. En Argentina se desempeñó como peluquero junto a su padre, oficio que continuó ejerciendo al llegar a Chile.

“*Trabajé de peluquero con mi taita, con mi papá. En Calama, frente a la cárcel, ahí teníamos un local, estuvimos harto tiempo. Después trabajé en una mina, ahí les iba a cortar el pelo a la casa de ellos, de los gringos,*

de los jefes; y de paso le cortaba el pelo a las señoras. Les hacía la permanente, peinados, etc ”

Luego de ello, Nieves, como suelen llamarle sus vecinos de Sierra Gorda, entró a trabajar como chofer de camiones en la mina “Exótica”. Allí tuvo una grata experiencia, *“portándose bien uno... pude avanzar y me retiré de la mina con un camioncito que pude utilizar particular”.*

Luego de un tiempo, lo llamaron para comenzar un acarreo de toros de Argentina a Chile, cruzando la frontera por el lado de Toconao, San Pedro de Atacama. Aparentemente, años atrás, esa había sido una ruta de arriería, sin embargo ahora está habilitada solo para vehículos.

“ Yo he sido el hombre más feliz viviendo acá en Sierra Gorda ”

Nilson Nieves

Nilson tiene un gran repertorio de dibujos que él mismo ha ido creando, dejando registros de sus experiencias de vida a través de sus trazos y colores: “hace unos años aprendí a dibujar. Me he dedicado a dibujar mis recuerdos, como el de los toros”, comenta mientras abre las tapas de los blocks de papel, dejando entrever varios de sus dibujos que tienen a los toros de protagonistas.

“Aquí fue cuando nos quedamos atrapados cuatro días con diez toros en la nieve. Teníamos que llegar a Calama y entregar todos los toros, pero la huella era muy áspera, muy mala. Yo estuve cuatro días en la nieve, detenido por la nieve, porque no podíamos subir el cerro en el camión con los diez toros arriba. En el lomo de los toros, así un alto de hielo... y las narices, tenía unas velas de hielo que salían de las narices pa’ abajo. Quietitos, no se movían nada de nada. Aguantaron cuatro/cinco días ahí hasta que pudimos salir”

Los dibujos de Nilson están llenos de sutilezas y detalles, como queda demostrado en la anécdota de la nieve que dibujó como un mapa que señalaba dónde se habían quedado atascados y los “hitos” de cada lugar. Todos sus dibujos destacan como protagonistas a los toros, los que representa con un lustroso pelaje negro y con un café más cálido. Así, sus trazos delicados y detallistas vuelven evidente el cariño que Nilson tiene hacia el animal.

“Ahí me acostumbré a andar con los toros... claro, el instinto de cada uno, el animal, uno ya se acostumbra y le habla a los toros y entendían po’. Uno se metía en su corral con los toros e iba separando a los toros y ellos se dejaban”





Conectando caminos: rutas en el Desierto más árido del mundo

Caminos, rutas y carreteras han sido parte de las grandes hazañas de la humanidad para habitar el Desierto. Pese a la imagen social y cultural que se ha reproducido de este paisaje, como un espacio plano, seco y muerto, en él se despliega un gran entramado de redes que han dotado de dinamismo y vitalidad a este lugar que busca subsistir.

Este es un territorio que se ha caracterizado por ocupaciones intensas durante cortos lapsos de tiempo, con una reorganización permanente de las redes de movilidad y los asentamientos que conectaban. En ese sentido, al momento de conocer y comprender la historia de los asentamientos de la zona, es importante aproximarse desde las conexiones, flujos e intercambios que se han desplegado en este territorio.

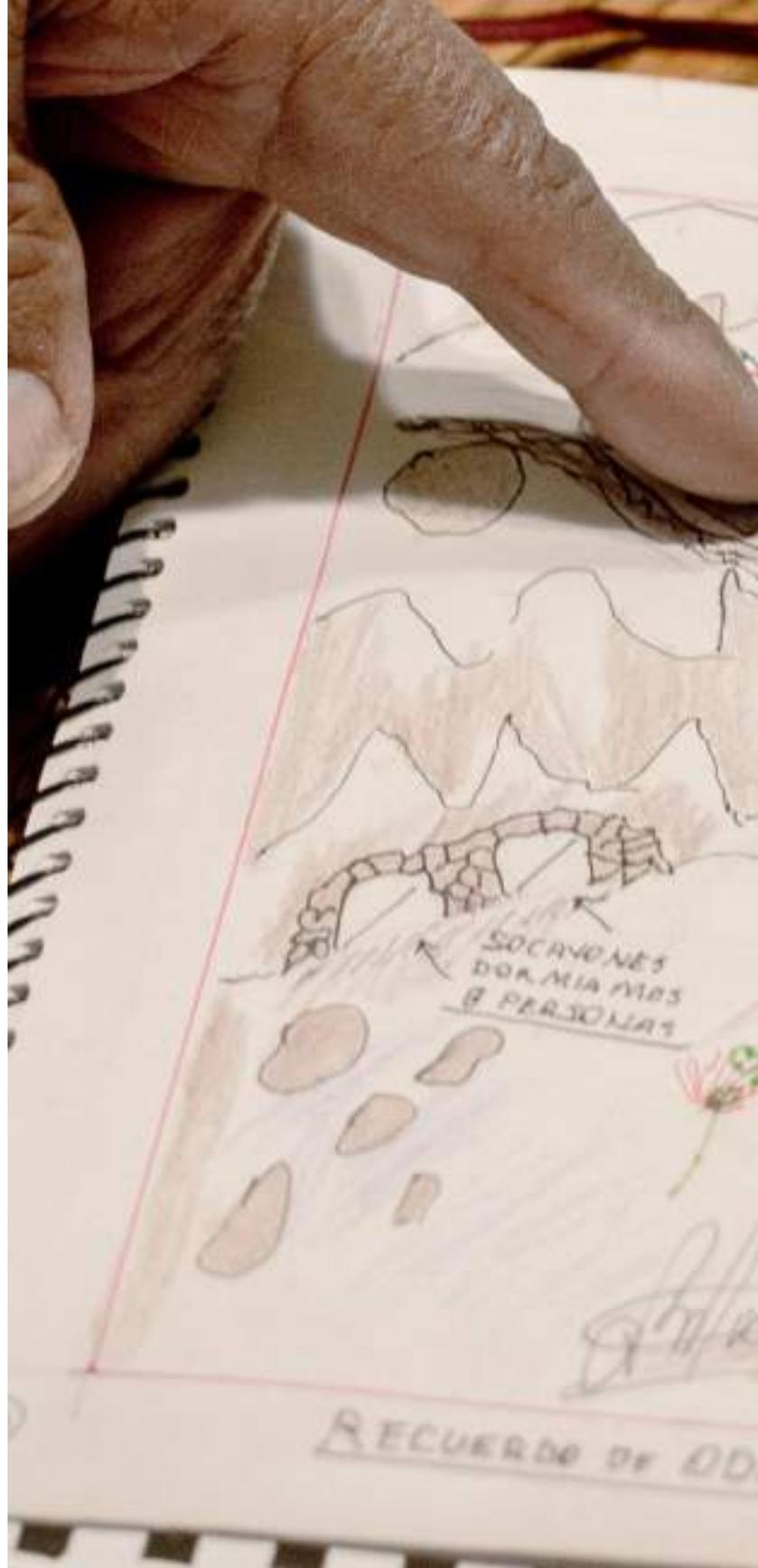
Lo anterior corresponde a lo que se conoce como una visión internodal del territorio, que pone el foco en los nodos, o puntos, que permiten conectar las distintas comunidades y centros productivos de la zona. En ese sentido, las

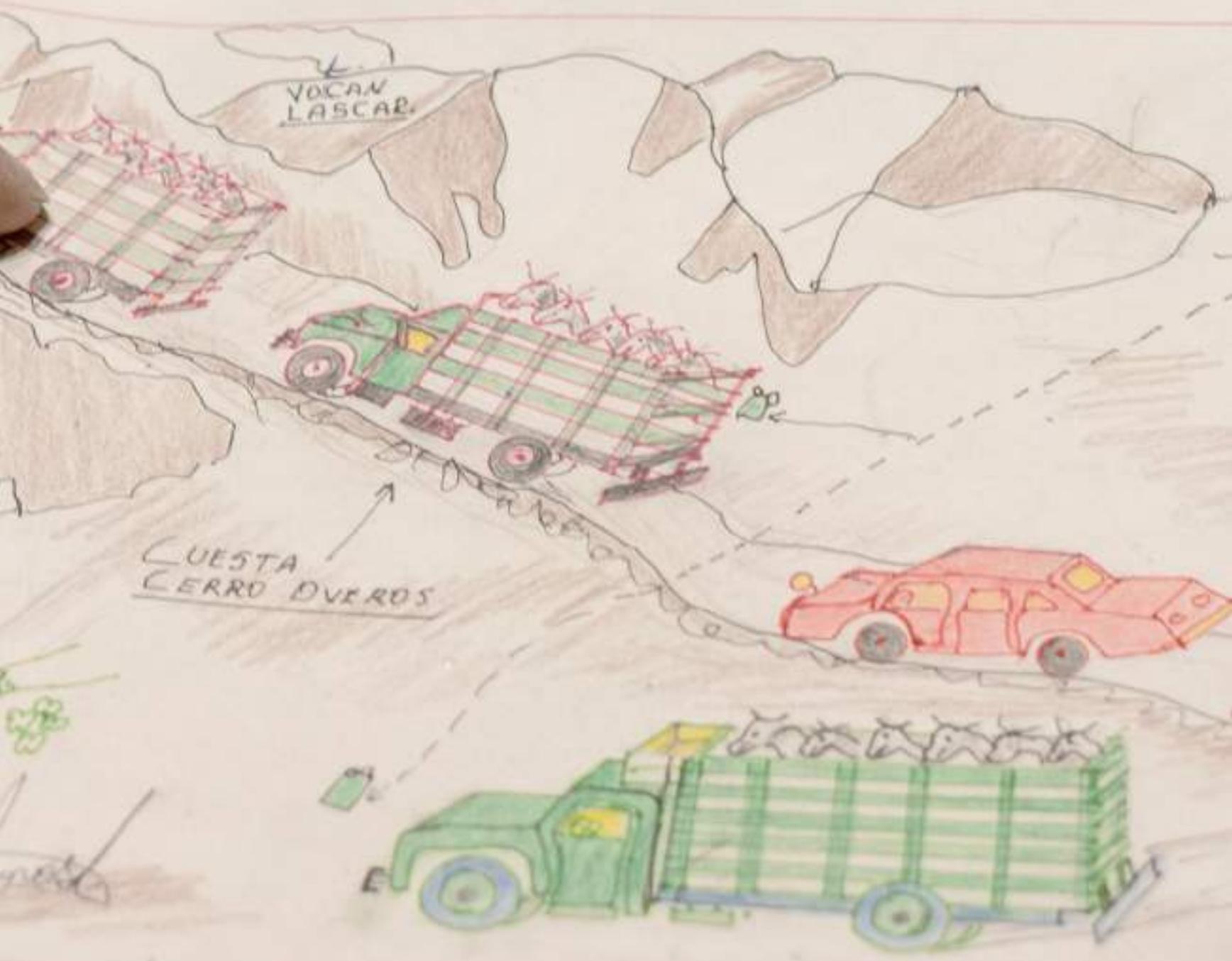
comunidades ocupan el territorio a través de conexiones y caminos que desarrollan para su sobrevivencia en el Desierto.

Dentro de este entramado de redes, la Quebrada de los Arrieros tuvo un rol fundamental como espacio de articulación de rutas. Se volvió un punto crucial para el éxito de la actividad minera y arriera, por ofrecer la posibilidad de movilización, ser un espacio de descanso y permitir el abastecimiento de agua, provisto por las aguadas aledañas. Esto último se ve reflejado en los conjuntos arquitectónicos que se encuentran a lo largo de la Quebrada, los cuales se constituyeron como viviendas

formales vinculadas al tráfico de remesas, más que habitaciones de paso.

De esta forma, en su calidad de oasis en medio del Desierto, la Quebrada se transformó en un canal de conexión que permitió acortar brechas entre los distintos poblados existentes. Este extenso corredor de más de 90 kilómetros vinculó los territorios ubicados entre el Loa Medio, el Salar de Atacama y el área de las salitreras y minas; volviéndose un nudo de articulación fundamental para el desarrollo económico de la zona y sus comunidades.





VICIA EN CORDILLERA DE LOS [MAYO 1963] NUSON NIEVES

Etapa 1. Exploración del Desierto (1860-1870)



Fuente: Estudios Aplicados Antropología UC (2022)

Ruta 1. Cobija-Calama.

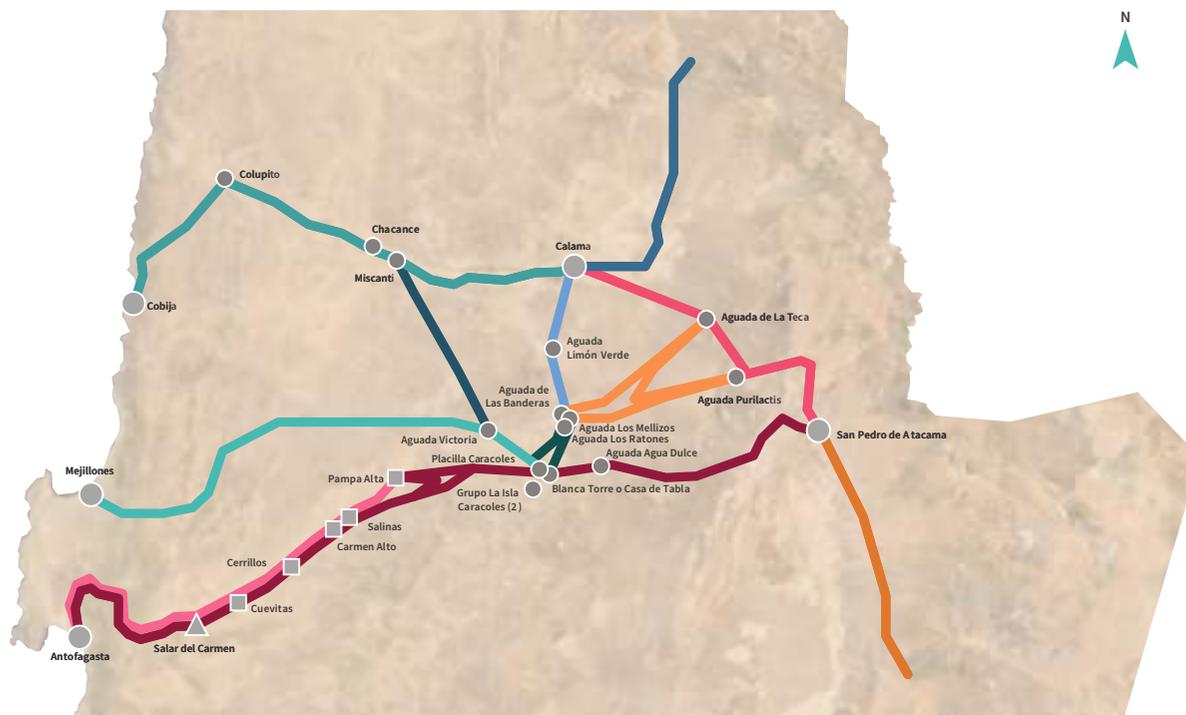
Ruta 2. Ruta Calama-San Pedro de Atacama.

Ruta 3. Calama-Altiplano Boliviano.

Ruta 4. Ruta Noroeste argentino-San Pedro de Atacama.

Ruta 5. Ruta Antofagasta-San Pedro de Atacama.

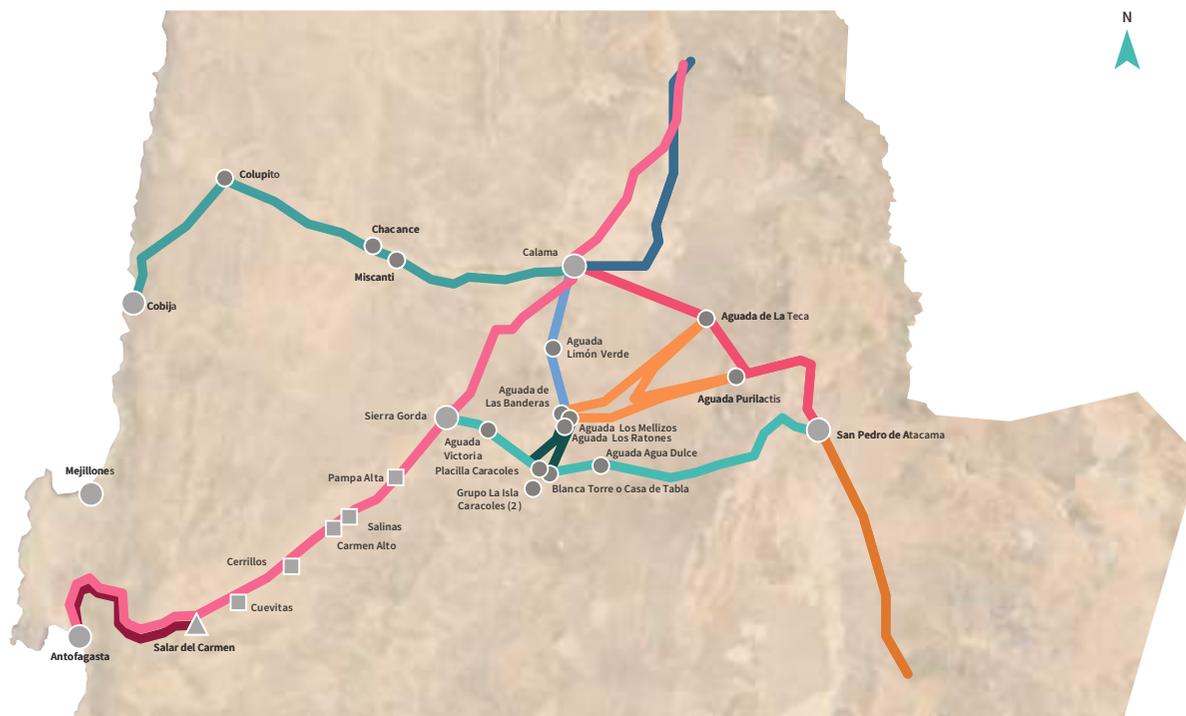
Etapa 2. Descubrimiento y auge de Caracoles (1870-1880)



Fuente: Estudios Aplicados Antropología UC (2022)

- Ruta 1. Cobija-Calama.
- Ruta 2. Ruta Calama-San Pedro de Atacama.
- Ruta 3. Calama-Aльтиplano Boliviano.
- Ruta 4. Ruta Noroeste argentino-San Pedro de Atacama.
- Ruta 5. Ruta Antofagasta-San Pedro de Atacama.
- Ruta 6. Ruta Caracoles-Calama.
- Ruta 7. Caracoles-Aguadas de La Teca y Purilactis.
- Ruta 8. Aguadas de Los Ratones, Las Banderas y Los Mellizos-Caracoles.
- Ruta 9. Ruta Caracoles-Mejillones.
- Sistema 10. Ruta Caracoles-Miscanti.
- Ferrocarril FCAB.

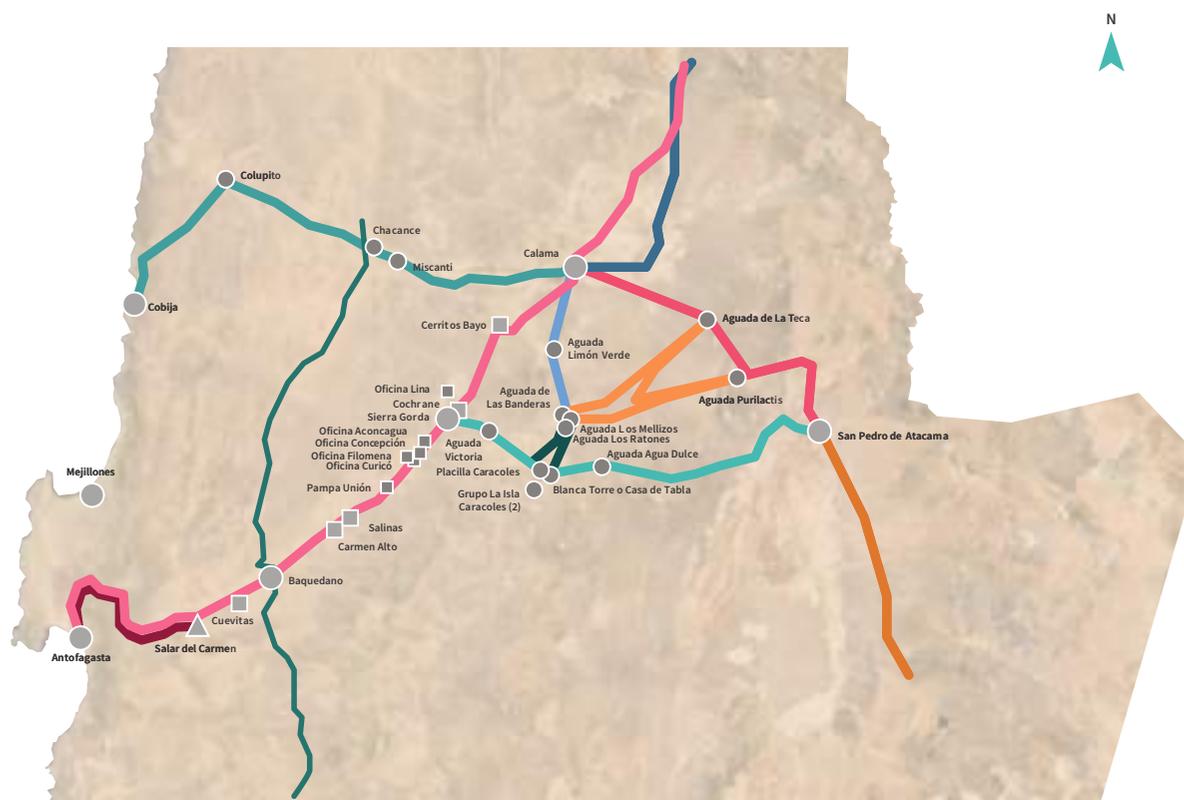
Etapa 3. Decadencia de Caracoles y expansión FCAB (1880-1900)



Fuente: Estudios Aplicados Antropología UC (2022)

- Ruta 2. Ruta Calama-San Pedro de Atacama.
- Ruta 3. Calama-Altiplano Boliviano.
- Ruta 4. Ruta Noroeste argentino-San Pedro de Atacama.
- Ruta 6. Ruta Caracoles-Calama.
- Ruta 7. Caracoles-Aguadas de La Teca y Purilactis.
- Ruta 8. Aguadas de Los Ratones, Las Banderas y Los Mellizos-Caracoles.
- Ruta 11. Ruta Caracoles-Miscanti.
- Ferrocarril FCAB.

Etapa 4. La expansión de la industria del nitrato (1900-1920)



Fuente: Estudios Aplicados Antropología UC (2022)

- Ruta 2. Ruta Calama-San Pedro de Atacama.
- Ruta 3. Calama-Altiplano Boliviano.
- Ruta 4. Ruta Noroeste argentino-San Pedro de Atacama.
- Ruta 6. Ruta Caracoles-Calama.
- Ruta 7. Caracoles-Aguadas de La Teca y Purilactis.
- Ruta 8. Aguadas de Los Ratones, Las Banderas y Los Mellizos-Caracoles.
- Ruta 11. Ruta Caracoles-Miscanti.
- Ferrocarril FCAB.
- Ferrocarril Longitudinal.

Etapa 1. La exploración del Desierto (1860-1870)⁵³⁻⁵⁴⁻⁵⁵

En la década de 1860 a 1870, Cobija fue el puerto más importante de la región, por cuanto permitía la conectividad entre el Altiplano Boliviano con el litoral. A través de este puerto, fueron abastecidos de mercaderías y otros productos los centros y poblados que concentraban el poder económico y político de Bolivia. Por otro lado, permitía exportar productos del interior, tales como metales y cobre. La ruta contaba con un centro estratégico en Calama, que ofrecía pastos para las mulas de las carretas o recuas que mueven los productos. A su vez, llegaban a la localidad las mulas que abastecían este tráfico desde el Noroeste argentino, pasando por San Pedro de Atacama previamente.

Durante esta década comienzan las exploraciones del Desierto, por parte de empresas de capitales europeos y chilenos. Primero abordaron el espacio litoral al sur de Cobija, para ocupar progresivamente el resto del territorio, explotando recursos de la costa. Contexto en el que la Compañía Exploradora del Desierto de Atacama descubre salitre en el Salar del Carmen, iniciando con ello la exploración y explotación del Desierto interior.

Etapa 2. Descubrimiento y auge de Caracoles (1870-1880)⁵⁶⁻⁵⁷⁻⁵⁸⁻⁵⁹

En 1870 es descubierto el Mineral de Caracoles, lo que provocó la conformación de varios poblados alrededor

de sus minas, las localidades las localidades de Placilla, Blanca Torre, o Casa de Tabla, y Grupo La Isla de Caracoles. El explosivo aumento demográfico que involucró la conformación de estos poblados, sumada a la intensa actividad minera, motivó la configuración de varias rutas para el abastecimiento de diferentes recursos como agua, leña, mercaderías de ultramar, productos vegetales, ganado vacuno para alimentación, ganado mular como medio de transporte, además de mano de obra para el trabajo en las minas. A su vez, el establecimiento de estas rutas respondió a la necesidad de trasladar el mineral a los puertos de embarque.

Paralelamente, la Compañía de Salitres de Antofagasta (ex Compañía Exploradora del Desierto de Atacama) siguió ampliando sus operaciones al interior de la región con nuevas fuentes de trabajo y calicheras. Producto de

⁵³ C. Bravo, *La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena*, LOM Ediciones, 2000.

⁵⁴ R. Fernández, *Informe que Presenta el Delegado del Gobierno en el Departamento del Litoral*, Tipografía del Progreso, 1871.

⁵⁵ A. Bertrand, *Memoria Sobre las Cordilleras del Desierto de Atacama y Rejiones limítrofes*, Imprenta Nacional, 1885.

⁵⁶ Bravo, loc. cit.

⁵⁷ S. Valdés, *Informe Sobre el Estudio Minero y Agrícola de la Rejión del Loa*. Boletín SONAMI, 20, 1884, p. 160.

⁵⁸ E. Espinoza, *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*, Imprenta y Encuadernación Barcelona, Santiago Chile, 1897.

⁵⁹ S. Muñoz, *Jeografía Descriptiva de las Provincias de Atacama y Antofagasta*, Imprenta Gutemberg, 1894.

ello, se conformaron campamentos y poblados efímeros en las localidades de Cuevitas, Salinas y Pampa Alta, los cuales la Compañía se vio en necesidad de conectar. Por esa razón, amplió su camino carretero y, posteriormente, estableció un ferrocarril que incrementó su recorrido progresivamente, hasta alcanzar la localidad de Pampa Alta a fines de 1880.

Producto de la expansión de los puertos de Antofagasta, Mejillones y Cobija, la Compañía fue perdiendo importancia, aunque siguió operando como centro administrativo de la región.

Etapa 3. Decadencia de Caracoles y expansión FCAB (1880-1900)⁶⁰⁻⁶¹⁻⁶²⁻⁶³⁻⁶⁴

En este periodo, Caracoles disminuyó considerablemente su importancia como mineral, por lo que se mantuvieron pocas minas en funcionamiento, al tiempo que disminuyó considerablemente la población de sus placillas. En contraste, Sierra Gorda surgió al alero de las minas cercanas al poblado y adquirió rápidamente relevancia en la zona, lo cual favoreció la llegada del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) a esta zona. En este nuevo escenario, el poblado de Sierra Gorda operó como placilla del Mineral de Caracoles, es decir, su estación sirvió para recibir la producción minera, trasladarla al puerto de Antofagasta, y abastecer de mercaderías la zona. El agua potable del Mineral de Caracoles también era provista

desde Sierra Gorda, a través de la cañería que, desde el Loa Medio, abastecía al puerto de Antofagasta.

La expansión de las actividades salitreras en el Cantón Central significó un aumento de la demanda de vacunos y mulares, los cuales continuaron desplazándose por las tradicionales rutas procedentes de San Pedro de Atacama. Estas rutas siguieron empleándose también para el desplazamiento de productos vegetales desde los oasis, como también para la internación de productos y mercaderías de ultramar. Como consecuencia de los cambios descritos, perdieron vigencia varias de las rutas que funcionaban en momentos previos.



⁶⁰ I. Arce, *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Corporación Pro Antofagasta, 2004.

⁶¹ B. Vicuña, *El libro de la Plata*, Biblioteca Nacional de Chile, Imprenta Cervantes, 1882.

⁶² C. Bravo, *La Flor del Desierto. El mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena*, LOM Ediciones, 2000.

⁶³ R. Fernández, *Informe que Presenta el Delegado del Gobierno en el Departamento del Litoral*, Tipografía del Progreso, 1871.

⁶⁴ A. Bresson, *Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe*, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886.

Etapa 4. La industria del nitrato y su expansión

(1900-1920)⁶⁵⁻⁶⁶⁻⁶⁷⁻⁶⁸⁻⁶⁹⁻⁷⁰⁻⁷¹

A lo largo de las primeras décadas del siglo XX la industria del nitrato experimentó un sostenido crecimiento en el llamado cantón Central, favorecido en gran parte por la presencia del FCAB.

Lo anterior se materializó en el surgimiento de una veintena de oficinas en este espacio, además de nuevos centros poblados asociados a estas actividades, como Pampa Unión. A su vez, al finalizar la segunda década del siglo XX, el ferrocarril longitudinal alcanzó este espacio, permitiendo la integración terrestre del Norte Grande al resto del territorio chileno. En este contexto, surgió el poblado de Baquedano, que a su vez conformó un importante nudo ferroviario, donde se cruzaban las vías del ferrocarril Longitudinal y el FCAB.

⁶⁵ I. Arce, *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Corporación Pro Antofagasta, 2004.

⁶⁶ O. Bermúdez, *Historia del Salitre. Desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución del 1891*, Ediciones Pampa Desnuda, 1984.

⁶⁷ J. Bowman, *Los senderos del Desierto de Atacama*, 1942.

⁶⁸ B. Vicuña, *El Libro de la Plata*. Biblioteca Nacional de Chile, Imprenta Universitaria, 1882.

⁶⁹ Department of State United States, *The desert of Atacama and its Resources*, en *Papers relating to the foreign relations of the United States*, V1, Government Printing Office, 1879, pp. 162-167.

⁷⁰ B. Dingman, *Ten years in South America. Notes of travel in Perú, Bolivia, Chile, Argentine Republic, Montevideo and Brazil, Part Second*. Gazette Printing House, Near The New Post Office, 1876.

⁷¹ J. Harding, *Apparatus for Solar Distillation*, *Minutes of Proceedings*, 73, 1883, pp. 284-288.



NOR



Ruta 1**Cobija-Calama**

Esta ruta estuvo en vigencia desde 1860 hasta 1890. Fue operada por empresas de carretas y de recuas de mulas, con arrieros y empleados asalariados, a comienzos de la explotación de Caracoles. Le proveía de mercaderías y trasladaba su producción minera a los puertos de embarque.

Esta ruta permitía el ingreso de mercaderías de ultramar al Altiplano Boliviano, pasando por Calama. Se caracterizaba por ser una ruta muy ardua dadas las características del Desierto, por lo que contaba con posadas y paradas en Colupo, Miscanti y Chacance para volver más llevadero el camino; brindando descanso y alimentación.

Ruta 2**Ruta Calama-San Pedro de Atacama**

Esta ruta estuvo en vigencia desde 1860 hasta 1920. Fue operada por empresas remeseras, con arrieros asalariados de distintos orígenes. Por ella transitaban remesas de mulas provenientes del Noroeste argentino, destinadas a las oficinas salitreras tarapaqueñas.

San Pedro de Atacama se convirtió en el punto donde el ganado se reponía del largo viaje, por medio de una instancia llamada “tablada”. Allí se volvían a engordar para su próxima distribución en las distintas oficinas mineras

y salitreras de la zona. Por otro lado, la ciudad de Calama conectaba esta ruta con la ruta 1 y con la ruta 3 que iba hacia el Altiplano Boliviano, en donde el principal destino era el Mineral de Potosí.

Ruta 3**Calama-Altiplano Boliviano**

Esta ruta comenzó a ser utilizada en 1860. Fue operada por empresas de carretas y de recuas de mulas, con arrieros y empleados asalariados. Tras 1920 la ruta se complementó con el FCAB, el cual al finalizar esta década alcanzó Bolivia.

Esto ha permitido que la ruta aún se mantenga vigente, abasteciendo de recursos y mercaderías al Altiplano Boliviano.

Ruta 4**Ruta Noroeste argentino-San Pedro de Atacama**

Esta ruta entró en vigencia en 1860 y se mantuvo vigente hasta 1920. Fue una de las principales rutas usadas para el ingreso de ganado mular y vacuno desde el Noroeste argentino. Asimismo, fue operada por empresas remeseras, con arrieros asalariados de distintos orígenes. Mantuvo el tráfico desde el Noroeste Argentino de remesas de vacunos para alimentar a la población de los establecimientos mineros y salitreros del Desierto.

Ruta 5

Ruta Antofagasta-San Pedro de Atacama

En 1860 esta ruta comenzó a ser operada por empresas de carretas tiradas por mulas. A raíz del descubrimiento de salitre en el Salar del Carmen, la Compañía Exploradora del Desierto de Atacama habilitó un camino de carretas entre Antofagasta y Salar del Carmen. En este último había una máquina de elaboración de salitre, así como una posada y un pequeño campamento para los trabajadores que explotaban el mineral.

Luego, entre 1870 y 1880 extendió su trazado hasta Caracoles y, desde allí, a Aguas Dulces; donde se transformó en un sendero tropero para el tránsito de recuas de mulas, que permitía llegar a San Pedro de Atacama. Dado lo extenso del camino, se encontraban varias posadas a lo largo de su recorrido, que contaban con agua destilada para la alimentación de las mulas. La ruta era empleada para abastecer de mercaderías a las placillas de Caracoles y dar salida a su producción minera. No obstante, a fines de 1880 perdió vigencia.

Ruta 6

Ruta Caracoles-Calama

Esta ruta estuvo en vigencia desde 1870 a 1920. Fue operada por empresas de recuas de mulas con arrieros y empleados asalariados; además de arrieros atacameños vinculados al comercio en gran y baja escala.

Permitía abastecer de leña, productos vegetales y forraje a las placillas de Caracoles, al igual que desplazar los minerales. Asimismo, se encontraba la aguada Limón Verde a mitad de camino.

Ruta 7

Caracoles-Aguadas de La Teca y Purilactis

En 1870 esta ruta fue transitada y operada por empresas de tráfico de remesas de ganado, carretas, recuas de mulas con arrieros y empleados asalariados; además de arrieros atacameños vinculados al comercio en gran y baja escala.

Se utilizó para el desplazamiento de remesas de ganado vacuno y mular proveniente de San Pedro de Atacama, aunque se supone que también circularon carretas trasladando productos vegetales de esta última localidad, y desplazando mercaderías de ultramar llegadas a Caracoles desde Antofagasta y los otros puertos del interior. Luego de 1920, este camino perdió vigencia.

Ruta 8

Aguadas de Los Ratones, Las Banderas y Los Mellizos-Caracoles

La ruta entró en vigencia en 1870. Dada la presencia del recurso hídrico, fue crucial para posicionar a la Quebrada de los Arrieros como un espacio fundamental en el entramado económico y social del Desierto. La ruta fue transitada y operada por empresas de tráfico de remesas

de ganado, carretas, recuas de mulas con arrieros y empleados asalariados; además de arrieros atacameños vinculados al comercio en gran y baja escala.

Permitió distribuir a las distintas placillas y minas de Caracoles productos vegetales llegados de localidades como Chiuchiu, Calama, San Pedro de Atacama, así como las remesas de ganado vacuno y mular. Luego de 1920 la ruta perdió vigencia.

Ruta 9

Ruta Caracoles-Mejillones

Esta ruta solamente operó durante la década de 1870 a 1880. Fue transitada y operada por empresas de recuas de mulas. Era una de las rutas alternativas para trasladar la producción del Mineral de Caracoles, así como para proveerse de mercaderías. No contaba con agua en todo el camino, por lo que las mulas, además de llevar la carga transportada, debían trasladar el agua para su consumo.

Ruta 10

Ruta Caracoles-Miscanti

Esta ruta solamente operó durante la década de 1870 hasta 1880. Fue transitada principalmente por recuas de mulas, aunque también admitía tráfico de carretas, por lo que, también fue operada por dichas empresas. Esta ruta fue empleada para desplazar el Mineral de Caracoles a un centro de beneficio en Miscanti, en las riveras del río

Loa. Luego, el mineral obtenido era trasladado para su embarque en el puerto de Tocopilla o Cobija.

Ruta 11

Sierra Gorda-Caracoles-San Pedro de Atacama

Esta ruta entró en vigencia en 1880. Fue transitada y operada por empresas de tráfico de remesas de ganado, carretas, recuas de mulas con arrieros y empleados asalariados; además de arrieros atacameños vinculados al comercio en gran y baja escala.

A través de esta ruta se alcanzaba la localidad de Sierra Gorda, desde donde, tanto a través del ferrocarril como carretas, se distribuían mercaderías, productos vegetales y ganado vacuno entre las oficinas y poblados del cantón central, al tiempo que servía para abastecer a la placilla de mercaderías de ultramar y agua potable. Luego, a fines de 1920, la ruta perdió vigencia.

Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB)

Permitió articular las diferentes oficinas salitreras, poblados y minas del Cantón Central. El ferrocarril de la Compañía de Salitres de Antofagasta llegó a alcanzar la estación de Pampa Alta, articulando a lo largo de su recorrido varios frentes de explotación de caliche. Originalmente, este ferrocarril solo podía servir a las actividades de la Compañía de Salitres de Antofagasta. Sin embargo, al ampliar los alcances de su concesión,

pudo servir a las minas de Caracoles, articulando con sus estaciones los caminos carreteros que llevaban a este mineral.

A fines de 1900, la ruta ferroviaria alcanzó Bolivia, transformándose en la principal ruta para conectar las tierras altiplánicas con el litoral. Esto, a su vez, permitió articular y estimular la expansión económica de un amplio territorio, incluido el poblado de Sierra Gorda.

Ferrocarril Longitudinal

Integró el Norte Grande con el resto de Chile a través de un medio de comunicación terrestre. Estimuló la llegada de población desde Chile centro-sur para integrarse a la fuerza laboral de las oficinas salitreras. Trasladó al Cantón Central productos como heno, vegetales y ganado desde el Norte Semiárido y Chile centro sur.







Capítulo IV

La mina de plata de Caracoles:
Sentando las bases para el futuro



Oswaldo Torres

Artista pampino

“Me acuerdo de mis abuelos, de mis viejos, mis hijas sienten orgullo por su abuelo, tu entras a mi casa y hay cuadros de mi abuelo. Yo he tratado en toda mi vida en recuperar y darle importancia a estas cosas, tanto ferroviarias como pampinas”.

Si bien las raíces de Oswaldo se encuentran en Arica, su alma y corazón están en Baquedano. En este lugar encontró a unos “locos”, como él mismo se auto denomina, con quienes compartió su amor por el patrimonio, el territorio nortino y las artes.

Entre instrumentos de percusión y música de su propia autoría, se encuentra una de las últimas creaciones artísticas de Oswaldo: una maqueta del emblemático mausoleo del cementerio de Caracoles. Si bien, comenta el artista, faltan algunos detalles por pulir, su creación está casi lista para ser exhibida. Oswaldo busca llegar a tener un stock de maquetas que lo acompañen en los distintos eventos y actividades que realiza la organización de la que

participa activamente.

Nostálgico cuenta cómo su familia, de origen pampino, recorrió por mucho tiempo diferentes oficinas salitreras, hasta que finalmente se establecieron en Baquedano, lugar donde tuvieron el privilegio de ver en funcionamiento las máquinas a vapor ; imponentes locomotoras que a los ojos de niños y niñas eran verdaderos monstruos de metal.

“ Habían trabajos dentro del rubro muy estratificados; el ‘top’ eran los maquinistas, los ayudantes (vinculados al tráfico) eran los que tenían que ver con los movimientos de los trenes, después los palanqueros, luego maestranza y lo último era vida y obra, a ellos se les conocía como

“ Mi viejo fue carruncho y luego fue ascendiendo hasta llegar a transportista, que estaba a cargo de los trenes ”

Oswaldo Torres

los carrunchos. El pago no era mucho y, los míos cuando llegaron acá, llegaron a lo más bajo. Mi viejo fue carruncho y luego fue ascendiendo hasta llegar a transportista, que estaba a cargo de los trenes ”

La familia de Osvaldo transitó de lo pampino a lo ferroviario, de allí se desprende la “doble identidad” con la que se define, pues carga consigo las crudezas e injusticias que marcaron la historia de ambas identidades. Del mundo ferroviario recuerda el clasismo:

“ Las raíces mías, la sangre. Para mí, ver una salitrera me estremece, veo las injusticias. Todo lo que tiene nuestro país y el sur, el Norte lo ha pagado con sangre. Las 8 horas las ganaron acá, la media hora de colación, la ganaron acá, que no se les pagaran con fichas se ganó acá ”

Osvaldo es un activista comprometido por la recuperación y difusión del patrimonio. Actualmente, lleva cuatro años trabajando en la Fundación Cultural Sierra Gorda y Baquedano, donde aporta al área artística, cultural y de producción audiovisual. Asimismo, es presidente del Clan Rover Scout Luis Cruz Martínez, la organización más antigua de Baquedano de la cual su padre fue co-fundador y que ahora él tiene el gusto de dirigir. En su origen comenzó como una banda de música, pero con el tiempo se fue convirtiendo en una organización independiente dedicada a la cultura y patrimonio. Su desarrollo está

marcado por la presencia del ferrocarril en el pueblo, haciendo uso de las máquinas de tren en desuso para construir sus instrumentos:

“ Los instrumentos de la banda, los pitos eran hechos con las cañerías de las locomotoras. Tonalidades especiales, las cajas eran de bronce. El bombo antiguo era de bronce. Varios instrumentos se hacían con partes de las máquinas, de los trenes ”

Actualmente tanto los y las participantes del Clan, junto con quienes habitan Baquedano, se encuentran trabajando para que la organización sea reconocida como patrimonio vivo, con el fin de que trascienda como legado cultural para las futuras generaciones.





Sentando las bases para el futuro: La mina de plata más importante del Desierto

El Mineral de Caracoles fue considerado el descubrimiento de plata más importante del Desierto de Atacama. A fines del siglo XIX, muchos la nombraron “El Dorado”, “Nueva Potosí”, o bien, la compararon con California⁷².

El descubrimiento del Mineral de Caracoles se relaciona con una antigua leyenda del pueblo Chango. Se cuenta que “Garabito”, indígena Chango, le reveló la existencia de un gran mineral de plata al explorador español José Díaz Gana. Con esta información, el explorador, después de un primer fracaso, creó una sociedad de cateo con el barón francés Arnou de la Rivière para descubrir la prometedora mina de plata. Juntos se embarcaron en una expedición que no estuvo exenta de complicaciones; transcurridos veintidós días, en los que no encontraban la mina, sus víveres y agua comenzaron a acabarse. Sin embargo, el 22 de marzo de 1870 el guía de la caravana, José Méndez, ordenó al grupo que se trasladarán a la cumbre del cerro Limón Verde; punto que le permitió descubrir las riquezas que albergaba el territorio. El guía abandonó al grupo y esperó el amanecer, con los primeros

rayos del sol observó los colores que cubrían el paisaje y con su talento identificó que los cerros tenían panizo de plata. Gracias a su prestigio como cateador, prontamente la caravana emprendió marcha para explorar la sierra señalada y encontrar lo que tanto deseaban.

“El descubrimiento estaba hecho, aquel solitario y seco Desierto, sería en poco tiempo más un emporio de riqueza i un centro de activa población”⁷³.

Tras su descubrimiento, El Mineral fue bautizado por José Díaz Gana como “Caracoles”, debido a la gran abundancia de amonites que encontró esparcidas en el suelo.

⁷² B. Vicuña, *El Libro de la Plata*, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1882.

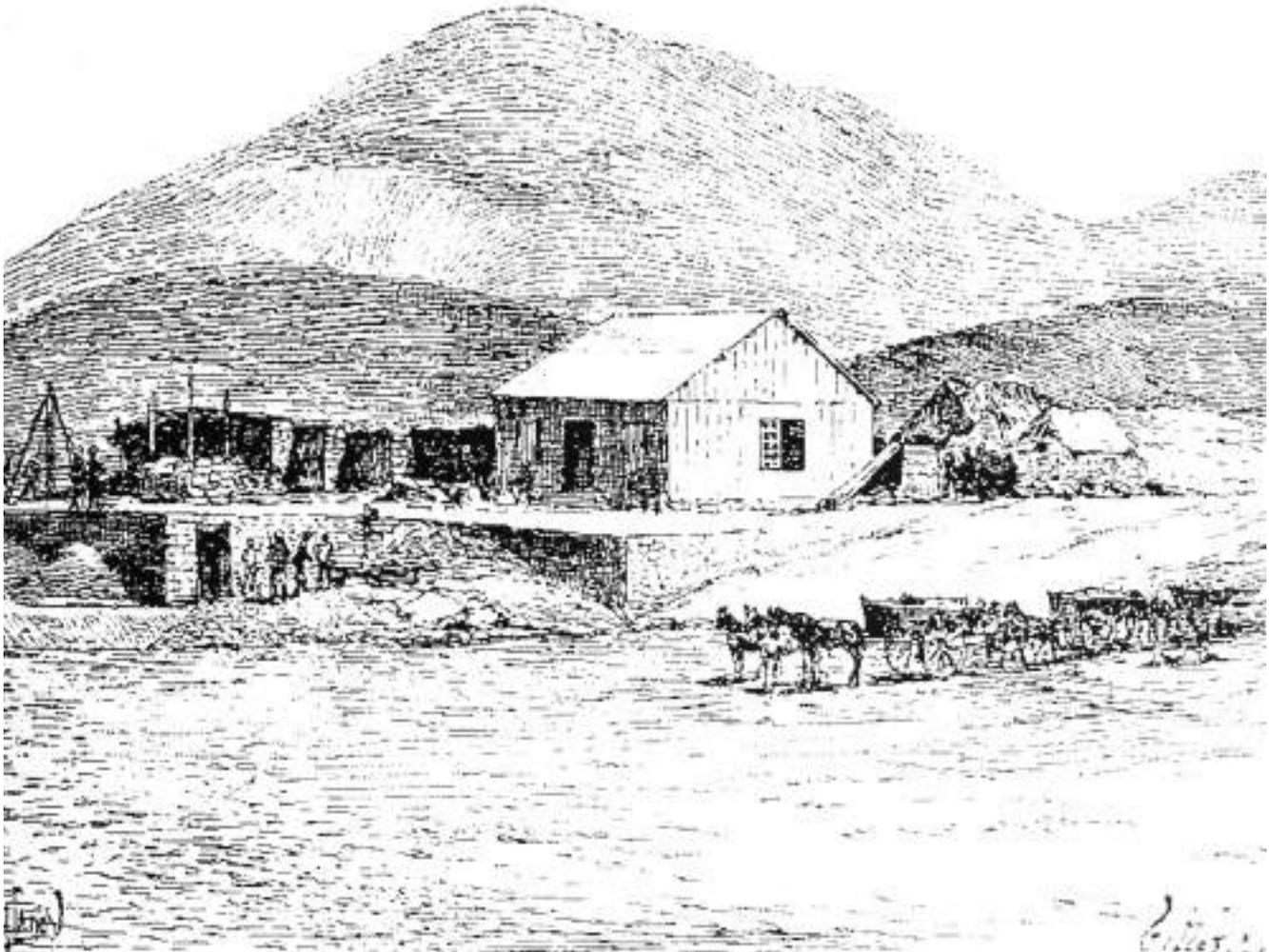
⁷³ F. Labastié, *Estudio Sobre el Mineral de Caracoles*. Boletín de la Sociedad Nacional de Minería, Impre. Barcelona, Serie 3ª, n°18, 1898, p.158.



Caracoles 1871 - Ilustración

“...la mayoría de los habitantes vivían en carpas de toda forma y tamaño; había desde la carpa que servía de café-restaurante hasta la que daba abrigo al explorador o al minero. Todas ellas colocadas por aquí y por allá, muy irregularmente...”⁷⁴.

⁷⁴ A. Bresson, Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886, p.172.



Caracoles 1875 - Ilustración

“...en solo cuatro años, de ser un Desierto árido, donde nada perturbaba el silencio de muerte de su eterno vacío, los hombres atraídos por el anzuelo de un mineral precioso, lo convirtieron en un distrito minero donde viven más de 5.000 habitantes, y en una ciudad de alrededor de 2.500 almas, donde no falta nada para satisfacer las necesidades de una población que gasta su dinero con la misma facilidad con que lo gana”⁷⁵.

⁷⁵ A. Bresson, Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886, p.173.

La población de Caracoles y sus vías de abastecimiento

Luego de su descubrimiento, rápidamente se difundió la noticia del auspicioso mineral, lo que desencadenó un acelerado poblamiento de la zona donde fue encontrado. En sus primeros años, Caracoles logró congregarse cerca de 18.000 personas en torno a la explotación de alrededor de 4.000 minas⁷⁶. Sin embargo, este asentamiento debía enfrentarse a las duras condiciones del Desierto.

“Desde el primer día, esta explotación se había encontrado con un inmenso obstáculo, más temible que lo que se pensaba: franquear el Desierto de Atacama. Eran necesarios cinco días de marcha para ir del litoral al placer, el que se encontraba al medio de una soledad completamente árida. Cuántas dificultades para hacer transportes a través de este espacio sin agua, sin árboles, sin la más flaca verdura, sin el más pequeño manojito de hierbas y que ofrecía además un suelo atormentado, lleno de barrancos profundos, escarpados, rocosos donde sólo se podía avanzar con lentitud y fatiga”⁷⁷.

La emergente población se concentró en tres poblados, o placillas mineras: la Placilla de Caracoles, La Isla y Blanca Torre, o Casa de Tabla. Entre ellas, destacó la Placilla de Caracoles, dado que en sus primeros tres años de existencia ya contaba con calles bien delineadas, una iglesia, casa de correo, recova, cárcel, matadero, juzgado,

hospital, lazareto, teatro y cuartel de bomberos, entre otros; además de abundantes casas de comercio⁷⁸⁻⁷⁹.

Mantener viva a la población minera y la actividad económica en desarrollo no fue fácil, pues no se trataba solo de transportar el mineral, sino que también de responder a las necesidades de los mineros y sus familias que buscaban asentarse y echar raíces en la pampa del Desierto.

Entre estas necesidades se puede mencionar alimentación, educación y vivienda, pero también los placeres y entretenimientos que brindaban vitalidad a los nuevos poblados. Por ello, se establecieron varias rutas al litoral y al interior de la región, que también permitieron el desplazamiento del mineral a los puertos de embarque, tal como la Quebrada de los Arrieros, que adquirió gran relevancia al articular un intenso tráfico que conectó al Mineral de Caracoles con los puertos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla y Cobija; y con las localidades de la cuenca del Loa Medio y el Salar de Atacama como Calama, Chiuchiu, Aiquina y San Pedro de Atacama, entre otras. A su vez, la concentración de aguadas (Los

⁷⁶ A. Bresson, *El Desierto de Atacama y Caracoles (América del Sur) 1870-1874*, 1875.

⁷⁷ F. Labastié, *Estudio Sobre el Mineral de Caracoles. Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*, Impre. Barcelona, Serie 3ª, n°18, 1898, p.158.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Bresson, *loc. cit.*



Registro arqueológico- Fósil amonite

El nombre del Mineral de Caracoles se deriva de la presencia de abundantes fósiles de amonites en el espacio en donde se sitúa.

Mellizos, Las Banderas y Los Ratones) en el sector de la Quebrada facilitó el movimiento de remesas de vacuno, en un paisaje que se caracteriza por la escasez de recursos hídricos. De la misma manera, se posicionó como un eje fundamental la conexión entre San Pedro de Atacama y Caracoles, dado que entre ellas confluyeron rutas que se conectaban con la Quebrada de los Arrieros, lo que le permitió a la población contar con carne, alimentos y otros víveres fundamentales para la época (leña, carbón, combustible, alfalfa, otros).

A fin de cuentas, se fue extendiendo sobre el territorio una red de movilidad compleja y articulada que permitió el abastecimiento y sobrevivencia de la zona; circulando a través de ella alimentos y mercancías provenientes de distintos territorios, tanto nacionales como internacionales⁸⁰.

- De Chile provenía el heno seco comprimido y la cebada, necesarios para la alimentación de caballos y mulas, que se internaba por el camino carretero más utilizado por el mineral.
- De Perú, el oasis de Calama y Chiu Chiu suministraba verduras, frutos, aves y huevos, las que eran transportadas en caravanas.
- De Inglaterra y EEUU se importaban las máquinas y

herramientas para la actividad minera.

- Desde Europa se traían artículos manufacturados, conservas alimenticias, vinos y licores, que se transportaban en carretas desde la costa, trasladados desde el camino carretero principal.
- En lo que respecta al preciado bien del agua, la primera aguada que se descubrió cerca de Caracoles fue la que se encuentra a los pies del cerro Limón Verde que, si bien era salada, permitió en sus inicios tener agua para la población y para las maquinarias. Además, se trasladaba y vendía agua proveniente de las localidades de Calama, Chiu Chiu y Antofagasta. Luego, se descubrió la aguada La Victoria, donde también se implementaron rutas para su acceso y comercialización.
- La carne de vacuno, alimento principal de la población minera, provenía de San Pedro de Atacama y de poblaciones cordilleranas, quienes recibían las remesas del Noreste Argentino para engordarlas después de su cruce por la cordillera y luego distribuirlas en los poblados mineros de la zona.

⁸⁰ E. Siáñez, *Inolvidable Travesía por el Sendero de los Arrieros Atacameños*, Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Emelnor Editores, 2009.



Registro arqueológico - Ruinas Blanca Torre, o Casa de Tabla

Vista general de las ruinas de edificaciones en sector de Blanca Torre, también llamado Casa de Tabla. Este fue uno de los seis poblados formados al alero del Mineral de Caracoles, y correspondía al primero al que se accedía por el camino que llegaba desde Antofagasta. Estas edificaciones, se relacionaban con actividades de intercambio y venta de mercancías importadas desde el litoral, además de funciones administrativas.

La explotación de Caracoles fue un hito trascendental, tanto para el territorio nortino, como para el país, ya que intensificó el intercambio comercial y diversificó las formas de movilidad y conexión. Las redes comerciales que se activaron producto de la explotación de Caracoles permitieron abastecer las necesidades de la nueva población, al igual que fortalecer el movimiento financiero del país y su expansión territorial⁸¹.

El fin de Caracoles

Entre 1872 y 1874 Caracoles produjo más que el total de todas las minas de plata en Chile⁸². Después de 10 años de bonanza, hacia 1880 el Mineral de Caracoles comenzó a decaer por factores relacionados con el agotamiento de las vetas, los elevados costos de explotación (a causa de los desafíos geográficos), la ausencia de capital y la caída del precio de la plata en los mercados.

El alto costo de la vida agravó la situación de agotamiento del mineral. No solo el agua era un bien costoso, debido a las grandes distancias y a los altos costos del traslado, sino que todos los insumos se debían pagar a un alto precio. En consecuencia, en 1895 la población de Caracoles era de apenas 998 personas. Para resolver las dificultades económicas, algunas sociedades comerciales propusieron como solución otorgar minas al pirquén por un tiempo determinado, como fue el caso de la Sudamericana de Caracoles. Si bien esta medida ayudó a mantener en pie

por un tiempo más a las empresas⁸³, fue inevitable el fin de la mina producto del agotamiento del mineral.

En los inicios de la década de los años 70', los restos de Caracoles fueron desmantelados totalmente y sus despojos fueron transportados en camiones al puerto de Antofagasta. Lo único que es aun visible de aquel histórico poblado es su cementerio, el cual permanece como único testigo de ese pasado.

“ Entre 1885 y 1895 el mentado cerro de la plata comenzó a despedirse de su auge y esplendor. El precio de la plata en mercados mundiales descendía a tal punto que hacía insostenible la situación de aquel mineral. Miles de puntos mineros estaban paralizados y, en consecuencia, la desocupación y cesantía daban como resultado la migración obligada de sus habitantes, los que durante un periodo aproximado de 15 años habían dado vida a tal magnífico descubrimiento ”

Armando Fredes, poblador de Sierra Gorda

⁸¹ C. Bravo, *La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena*, LOM Ediciones, 2000.

⁸² E. Siáñez, *Inolvidable Travesía por el Sendero de los Arrieros Atacameños*. Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Emelnor Editores, 2009.

⁸³ Bravo, loc. cit.



Vista general Caracoles N°1

Vista general de una de las seis Placillas de Caracoles que se conformó al alero del Mineral de Caracoles. Este poblado, conocido como N°1, es el que alcanzó mayor importancia durante su explotación en las últimas décadas del siglo XIX.

Debido al empleo mayoritario de materiales como madera y calamina en las edificaciones, hoy apenas perdura el trazado de las calles del poblado y las plataformas de rocas y tierra que soportaban a las edificaciones, además de abundantes concentraciones de basuras domésticas. Aun así, es posible identificar una gran calle central que articulaba el poblado y, a sus lados, las cuadras que alojaban diversos tipos de construcciones que funcionaban como viviendas, pulperías, casas compradoras de metal, colegios, entre otras.









Capítulo V

Patrimonio e Identidad:
Comunidades Resilientes del Desierto

“

La escuelita era de madera con piso de tierra, unidocente, multigrado, con precarias condiciones, pero en mis memorias se cobijaba un ambiente tan sublime de compañerismo. Aun tengo en mis recuerdos las entretenciones que inventábamos en los recreos y en la pampa de este gran Desierto que rodea a Sierra Gorda ”

Soraya Aramayo, Sierra Gorda



“

Yo saqué el estirpe de mi abuelo: buscador de oro, buscador de cosas. No soy inteligente pero si habilidoso ”

Luis Miguel Saavedra, Baquedano



BIENVENIDOS
A
SIERRA GORDA



*Creciendo juntos
ganamos todos...*

Patrimonio e Identidad: Comunidades Resilientes del Desierto

En el Desierto abundan las historias fugaces, marcadas por la temporalidad del olvido y abandono. A pesar de las adversidades del territorio, han sido varias las comunidades que se han levantado y persistido en la lucha de mantener su vitalidad y presencia.

El ejercicio de poner en valor la Quebrada de los Arrieros trae consigo un recordatorio sobre la importancia del rescate histórico y patrimonial, pues no es posible comprender el presente sin el pasado y, menos aun, construir un futuro sostenible, responsable y con identidad.

La Quebrada y su historia ha sido fundamental para la identidad de Sierra Gorda y Baquedano. Curiosidad, ingenio, resiliencia y comprensión del entorno son adjetivos presentes en los discursos de sus pobladores; al igual que en los de quienes, en antaño, transitaron por sus recovecos. En vista de ello, este corredor geográfico no adquiere su importancia solamente de la riqueza material que ofrece, sino también de la riqueza simbólica e identitaria de sus comunidades.

Esta identidad se construye a partir de la pertenencia a un grupo cultural y sus valores, creencias, costumbres y prácticas asociadas a un contexto cultural e histórico específico⁸⁴, albergando el potencial de cambiar ante la llegada de nuevas ideas, encuentros o desafíos del presente y futuro. Tal es el caso de Sierra Gorda y Baquedano, poblados en medio del Desierto que, a diferencia de otros, han logrado persistir en el tiempo desarrollando un tejido social en constante transformación. Si bien sus habitantes comparten una percepción de abandono y deterioro de la comunidad, en ellos y ellas también abunda la esperanza y fuerza para impulsar un rescate histórico y patrimonial

⁸⁴ Centro de Estudios Interculturales e Indígenas, Taller de Competencias Interculturales Aplicadas, 2014.

de estas localidades. Por ello, han movilizado distintas redes y desarrollado proyectos con el fin de mantener viva la memoria local y seguir nutriendo la identidad de estas localidades.

Sierra Gorda

Tras el decaimiento de Caracoles en 1880, y la llegada del ferrocarril de Compañía de Salitres de Antofagasta, el Mineral de plata y cobre de Sierra Gorda comenzó a articularse como la nueva Placilla minera en el territorio. Esto dio pie a un mayor desarrollo del comercio en la localidad y un crecimiento importante en la actividad salitrera del Cantón Central, generando que el pueblo de Sierra Gorda adquiriera gran relevancia en el territorio, contara con destacadas casas comerciales y sufriera un significativo aumento demográfico.

Hoy en día, Sierra Gorda persiste como una localidad que posee una importante actividad económica, pero entre sus habitantes ronda el sentimiento de que sus historias y recuerdos se deterioran; añorando un pasado en el que el pueblo se sentía como una comunidad activa y llena de vida. En este contexto, es común encontrar entre sus calles murales con retratos de sus habitantes más antiguos y renombrados, inmortalizados entre colores y mosaicos, como una forma de mantener la memoria viva en medio del silencio y la tranquilidad.

Viñeta histórica: Sierra Gorda⁸⁵

El pueblo de Sierra Gorda surgió como un caserío minero ubicado en las proximidades del legendario Mineral de Plata Caracoles. En su momento, fue una “parada de refresco” para las cientos de carretas que a diario recorrían 48 kilómetros para llegar a la mina de plata, transportando víveres y materiales de diversa naturaleza. Caracoles también fue conocida como “La California del Sur”, debido a la gran cantidad de personas que se avecindaron en el lugar. En 1885 llegó el ferrocarril al poblado y, a su alero, se instaló una bullante población que, según personas de la época, superaban las cinco mil almas.

En 1889, se construyó la Estación Ferrocarril de Caracoles, la que brindó un mayor impulso comercial al poblado, pues se instalaron Casas Compradoras de Metales, así como también hoteles, tiendas, fondas y las solicitadas “Casas de Remoliendas” o “Chinganas”.

Solo tres décadas de bonanza y esplendor tuvo el Mineral de plata Caracoles hasta que comenzó a declinar, arrastrando en su caída al poblado de Sierra Gorda e inaugurando el devenir de su azarosa historia.

⁸⁵ Fundación Cultural Sierra Gorda, Antecedentes Generales Comuna Sierra Gorda, 2020.







Armando Fredes

“ Mi hermano a los doce años tenía que ir en tractor a buscar el pan a la carretera y se lo llevaba para distribuirlo en la pulpería, así se vivía po’... En mi época de niño nosotros nos parábamos allá abajo a que pasara el camión cargado con tubos de gas para Calama y ahí lo hacíamos parar y comprábamos el gas, porque aquí no había. Ahora no es así, pero era muy sacrificado acá, hasta hace unos veinte años acá la vida era muy dura ”

Como poblador de Sierra Gorda, Armando ha luchado por el acceso a bienes básicos para la comunidad. Él cuenta con orgullo que logró conseguir una red de agua potable

para la comuna en un momento en que las casas no tenían este recurso. El relato de los recuerdos de Armando, al igual que el de otros pobladores y pobladoras, demuestra la añoranza de un pasado en el que el pueblo se sentía como una comunidad activa y llena de vida.

“ Nos cuidábamos unos con otros. El cementerio estaba a cargo de nosotros, de la gente, ahí estábamos encargados de ver a los finaitos... que estuviera todo en orden. El paseo principal de la gente acá era ir en la tarde, echarle agüita a los finaos, a los deudos. En primavera la gente se juntaba en la plaza y jugaban a la challa, hacían unos dardos de papel de seda con harina, se los tiraban y después se tiraban agua, entonces quedaba como un engrudo. Esos eran los juegos que habían... ”



Valeria y Camila Pizarro

Valeria sonríe junto a su hija Camila frente al mural que plasma su retrato, el cual se elaboró como parte de un proyecto en el que los vecinos y vecinas de la comuna de Sierra Gorda honraron a sus habitantes más antiguos, pintando sus rostros junto a intensos colores y mosaicos.

Valeria, de ya casi noventa años, comenta con orgullo que es la única de sus hermanos que aun permanece en la localidad, pues la vida en las grandes ciudades nunca fue de su agrado. Para ella es intransable la tranquilidad y

felicidad que le entrega su pueblo, junto los innumerables recuerdos de infancia y juventud que alberga en él. En compañía de su hija menor Camila, recuerda con nostalgia sus andanzas por los rincones de Sierra Gorda.

“ *Mi infancia fue linda, preciosa, porque era puro jugar, correr, saltar. En noche de luna nos quedábamos hasta las once o doce de la noche jugando afuera. Yo creo que eso fue lo que más me hizo vivir a mí ”*

“ *Mi adolescencia y juventud también fue en Sierra Gorda, y siempre bien, se hacía la fiesta de la primavera y se jugaba a la challa. En la noche hacíamos bailes en las casas, bailábamos el vals, hacíamos redondelas, lo pasábamos muy bien ”*





Baquedano

El repoblamiento de Baquedano, luego del desplazamiento de su comunidad en la década de 1970, no se debió exclusivamente a la reactivación de la actividad productiva en la localidad (1997), sino que también al interés de las personas jóvenes de la zona de vivir en un lugar en que prevalezca la tranquilidad y las dinámicas sociales comunitarias. Baquedano se distingue por la labor que ha hecho el último tiempo de reactivar y fortalecer las organizaciones sociales. Entre sus habitantes se percibe el interés de acortar las distancias, crear encuentros y cercanía, como también, de contar su historia y transmitir la importancia del

Norte Grande para el desarrollo de Chile. Tal como ellos y ellas comentan al recordar a sus antepasados, sin su historia de sacrificio, lucha y sangre, Chile no sería como se conoce hoy.

Dado lo anterior en el pueblo de Baquedano existe una valoración especial por la memoria y el patrimonio, movilizadora por la aspiración de volver a dotar de vitalidad esos espacios que en antaño fueron de fiesta, risas y encuentro. Tal es el caso de la estación de trenes que, gracias a la organización de sus habitantes, se ha transformado en un museo abierto y apunta a volver a convertirse en un espacio de reunión y comunidad.

Viñeta histórica: Baquedano⁸⁶

Este pueblo y municipio de antigua gloria debe su fama al paso del “Longino”, nombre popular que se le atribuía al Ferrocarril Longitudinal Norte construido por el Estado (actual Ferronor), que unía tramos de ferrocarriles particulares existentes en la época. En esta localidad, el “Longino” se conectaba con el Ferrocarril Antofagasta – Bolivia (FCAB).

La estructura ferroviaria norte-sur produjo un punto de encuentro con el trazado oeste-este del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, lugar de confluencia que recibió en 1910, el nombre de “Estación Baquedano”.

La población de Baquedano comenzó a trabajar para la empresa ferroviaria, prestando servicios a las personas y carga de paso para dicho lugar. Asimismo, con el cierre de las oficinas salitreras, la población comenzó a inmigrar hacia Baquedano.

En la década de 1970 se experimentó una disminución en el transporte de pasajeros y carga de los ferrocarriles, lo que generó un retroceso en el desarrollo económico y un desplazamiento de parte importante de su comunidad. Es así como en

Baquedano se quedaron a vivir solamente aquellos que prestaban servicios directos al ferrocarril, o a las personas que transitaban por la carretera Panamericana.

No obstante, el descubrimiento y explotación de grandes yacimientos mineros hacia 1997 produjo un cambio radical en la dinámica productiva de la localidad, ya que se comenzó a conformar como un lugar de tránsito obligado y de servicios para la actividad económica emergente; revirtiendo el proceso migratorio de las personas jóvenes y generando la llegada de nueva población y familias.

⁸⁶ Fundación Cultural Sierra Gorda, Antecedentes Generales Comuna Sierra Gorda, 2020.





Millaray Torres

La identidad de Millaray está marcada por la confluencia de lo salitrero y lo ferroviario. A través de los relatos de su padre, y las innumerables fotografías y artefactos antiguos que aun conserva en su hogar, Millaray lleva con orgullo las vivencias de sacrificio y resiliencia de sus antepasados; un legado que se ha vuelto parte de su identidad y dota de energía sus propias luchas personales.

Para Millaray, tanto la conservación como la difusión del patrimonio local, constituye una lucha familiar y personal. Por ello, lamenta profundamente que las generaciones más jóvenes no se interesen por explorar la riqueza histórica de la zona.

“ En mi familia nadie trabajaba en el ferrocarril ni nada de eso, pero, por ejemplo, en mi casa hay una cocina a leña, están los lonches que se llevaban con las historias que me cuenta mi papá y las fotos de mi abuelo que sale en el ferrocarril, entonces uno queda ligado ”

“ A veces encontramos fotos y encuentro el cariño a lo que es pampino y lo salitrero... las historias de mis antepasados, uno sigue ligado a eso y la idea de seguir transmitiéndolo ”



Luis Miguel Saavedra

“Ulmenes”, apodo por el cual Luis Miguel es reconocido en la localidad de Baquedano, es un historiador local autodidacta que posee un museo lleno de tesoros a las afueras del pueblo. Sus abuelos maternos fundaron el pueblo de Baquedano. Su abuela tenía una pensión, “La Pensión Prat”, donde recibía a los pasajeros que venían del “Longino”, mientras que su abuelo fue jefe de la Estación de Baquedano. Ulmenes relata la cercanía que sentía hacia su abuelo y la influencia que tuvo en su forma de soñar:

“ Me di cuenta que saqué lo mismo de él, él andaba buscando oro, buscando cosas en los cerros. Fue tan así

que se llegó a comprar un burro, y salía con el burro. Yo no tenía burro, pero tenía bicicleta. También me sirvió ese toque de energía para hacerle ver a los niños que la vida es bella, los hacía soñar. Estaba cagado, sin plata, pero yo les decía ‘voy a salir a buscar oro y voy a encontrarlo’. Era soñador mi abuelo y yo salí a él, y lo sigo siendo. ”

Como el buscador que es, Ulmenes ha encontrado y recolectado muchos tesoros de la historia y memoria de su familia y pueblo; los cuales, hoy en día, se encuentran meticulosamente ordenados en su museo levantado de manera autogestionada. Ulmenes espera que el museo pueda seguir creciendo, pero, sobre todo, que más personas se interesen en visitarlo e internarse en sus recovecos llenos de historias, memoria y magia.



Patric Canales

Patric llegó a los 8 años a Baquedano, sin embargo, sus vecinos y vecinas lo reconocen como una de las personas que tienen más conocimientos sobre el pueblo, historia y memoria.

De mente creativa y audaz, Patric ha luchado por la reapropiación de su territorio, dándole énfasis a la importancia de cultivar el arraigo y la identidad cultural. Estos elementos han movilizadado uno de sus principales proyectos: El Museo Virtual Ferroviario de Estación Baquedano (MUVIFE), el cual busca recuperar la antigua estación de trenes al convertirla en un museo abierto. En él, los y las habitantes de Baquedano pueden reencontrarse con su pasado y memorias, mientras que las personas que visitan el pueblo pueden comprender su importancia para el territorio.

Así, el rescate patrimonial de la Estación no es solo una apuesta por resguardar las memorias del pasado, sino que también por volver a dotar de vitalidad dicho espacio en el presente, para que vuelva a ser un espacio de encuentro, diálogo, risas y comunidad. Esa es la gran aspiración de Patric, quien actualmente se encuentra trabajando para

conseguir que el espacio patrimonial del ferrocarril sea reconocido bajo la declaración de zona típica.

“ Todo este rescate, toda esta motivación es porque acá la gente siempre viene de afuera, nos gobiernan desde afuera, somos como una colonia de Antofagasta. Entonces la gente siempre cree más en el ‘afuerino’ que en nuestras vecinas y en nuestros vecinos, en nosotros mismos de repente. Entonces, en parte, hay un tema de que no nos sentimos capaces de valernos por nosotros mismos... Como falta esa fortaleza identitaria, la idea es fortalecer todo eso y que la gente pueda sacar su voz y quizás reclamar esos derechos ”

Patric sueña con que algún día vuelva el tren, de la mano de algún tipo de modalidad que le permita a Baquedano volver a ser una comunidad, un pueblo o una población ferroviaria parte de la futura matriz económica del país,

una que no dependa exclusivamente de la minería.

A pesar de ser joven y ver cómo otros se van, llevándose consigo todo el conocimiento, Patric permanece enraizado a su territorio. Su motivación y lucha recae tanto en que la gente vuelva a enamorarse de Baquedano, su entorno y contexto, como que reconozcan el legado patrimonial que habita entre los trenes y pampa, para así volver a levantar la confianza del pueblo y sus habitantes.









Capítulo VI

La Quebrada de los Arrieros:
Manteniendo Viva La Memoria



Manteniendo Viva La Memoria: Enseñanzas del Desierto

El Desierto de Atacama, por sus características geográficas y climáticas, representa un desafío para la vida humana. Es un espacio hostil que, desde la mirada de sus espectadores, luce plano y homogéneo; uno que fácilmente puede inducir al olvido y la pérdida.

Este territorio está cargado de huellas y memorias de un pasado dinámico, lleno de valentía, compañerismo y astucia, tal como lo demuestran las historias que se encuentran impregnadas en los recovecos de la Quebrada de los Arrieros.

Asimismo, cuenta con un presente lleno de vida, identidad y perseverancia que debe ser reconocido. Sus habitantes, actuando desde la valentía y resiliencia, han rescatado muchas experiencias e historias que habían quedado enterradas en medio del Desierto; impidiendo que el olvido se transforme en la identidad de sus habitantes y territorio, y convirtiendo el Desierto en un hogar para miles de personas.

“ Si no se transmite la importancia del patrimonio vamos derecho a cometer el mismo error que cometieron las sociedades pasadas cuando fue el auge del salitre. Si no aprendemos de esa experiencia, si no transmitimos a las generaciones nuevas el valor y la importancia de todo esto vamos derecho a cometer el mismo error y que después estos pueblos sean abandonados y se pierdan, después quizás vengan solamente a visitar los cementerios algunas personas, que es lo que pasa actualmente con las salitreras ”

Patric Canales

Bajo este ímpetu, las comunidades de Sierra Gorda y Baquedano trabajan en levantar proyectos y discursos comunes que persistan en el tiempo, identificar puntos de

encuentro y reactivar los lazos y el poder de las personas; una articulación social que no va a permitir que se sigan perdiendo historias en el Desierto.

“ Lo ideal es que a cada persona que llegue decirle ‘esto es fundamental’, o qué pasó ahí, las típicas anécdotas que tienen las personas antiguas, los abuelos, ‘en este sitio pasó tal cosa’, o ‘se fundó tal cosa’, porque las personas que están aquí ya no conocen ”

Millaray Torres

“ Mucha gente desconoce la historia, se han ido de San Pedro y ahora vuelven... no se preocuparon. Como algunas familias que me dicen: ‘no sé’, ‘no tengo idea’, ‘no quedó nada escrito’, ‘explícame tú después’ ”

Eva Siáñez

“ Hay generaciones nuevas [...], ¿Cómo no se toman de la mano con la generación vieja y avanzan juntos? ”

Luis Miguel Saavedra

“ Acercarse a los antiguos es fundamental para el rescate de la historia, eso hice yo. Sierra Gorda era un pueblo lleno de viejos cuando llegué y yo me acercaba donde los antiguos a preguntar y conversar ”

Julio Echeverría





La Quebrada de los Arrieros, sus formas de uso, los artefactos desarrollados para transitarla y su permanencia en el tiempo dan cuenta de la creatividad, lucha e ingenio de los habitantes de este territorio; quienes se han convertido en valiosos referentes sobre cómo habitar el presente y futuro. En esa línea, el espacio patrimonial y la educación han permitido cultivar herramientas fundamentales para construir una nueva narrativa en el territorio.

“ Las generaciones actuales van al supermercado y lo tienen todo a la mano, o lo pueden comprar por internet y les llega a la puerta de la casa, con este servicio de delivery. Entonces dar una mirada de ese pasado tan titánico, tan esforzado, creo que es necesario para que las generaciones actuales tomen conocimiento de la proeza, del coraje, de la grandeza, del temple que tenían los arrieros, que eran capaces de superar las alturas de la Cordillera de los Andes para traer sus animales y ponerlos aquí a disposición ”

Jaime Alvarado

“ Enseñar a los más pequeños la historia de Sierra Gorda y que exista más diálogo intergeneracional. Rescatar el patrimonio es algo que debiera partir por las escuelas. Debíamos tener conversatorios intergeneracionales, plazas ciudadanos para adultos y niños, poner atención a los viejos; porque las historias se escriben con relatos ”

Julio Echeverría

“ Yo creo, por ejemplo, buscar a los artistas y actividades que a ellos más les gusta. Hay niños que les gusta la música, o pintura, sería ideal mezclar eso con el turismo, la cultura y el patrimonio, creo que ese sería un buen punto de encuentro. Y que los más chicos vean a los jóvenes haciendo esas cosas, ahí se interesan al tiro ”

Millaray Torres

En estos territorios habitan personas que se han dedicado a reconectar a sus comunidades, tanto en lo que respecta a los vínculos afectivos y sociales dentro de ellas, como también con el resto del país. Para ellos y ellas, esto implica soñar e imaginar, pero, por sobre todo, tener la determinación de conseguir un “mejor vivir”.

“ ¿Cómo generar ese interés por la arriería a los niños? No es difícil. Motivarlos con una foto, contarles historias que les permitan imaginar; para ellos es fácil ”

Eva Siáñez

“ ¿Qué sueño para Baquedano? Sueño que vuelva el tren, en algún tipo de modalidad en que volvamos a ser una comunidad ferroviaria que sea parte de la matriz económica futura, que no dependamos solo de la minería; que a través del turismo, del patrimonio, de mostrar nuestra historia podamos diversificar esa matriz económica. Quizás los cabros que vienen puedan estudiar antropología, ingeniería, cosas que puedan aportar a la

comunidad desde la ciencia y las ciencias sociales, pero que sea siempre en pos de desarrollarnos como comunidad y quizás ser un pueblo piloto de desarrollo para el país. ¿Por qué no? Si están los recursos, somos poquitos, yo creo que podríamos lograrlo ”

Patric Canales

La Quebrada de Los Arrieros representa una historia sobre la fuerza de la movilidad y el persistir. En un territorio que pareciera imponer distancias inabarcables, la resiliencia e ingenio humano se superponen a los desafíos del paisaje. La presencia de esta arquitectura geológica, y el uso que se le dio, abrió una veta de posibilidades en el Desierto: de sobrevivir, permanecer y habitar. En ese sentido, la Quebrada fue, por mucho tiempo, un pequeño oasis que permitió el asentamiento humano en sus faldas rocosas, al igual que el desarrollo de una de las economías más importantes del país, la minería.

La puesta en valor de la Quebrada de los Arrieros como gran nudo articulador, económico y social enseña que la alianza entre los paisajes naturales, el ingenio y resiliencia humana permiten llenar de sentido e historias aquellos espacios que parecen huecos y efímeros. De este modo, este territorio y sus comunidades dejan grandes enseñanzas para el presente y futuro: la fuerza de la conexión, astucia para encontrar las memorias escondidas y sabiduría para crear un futuro sostenible.





**MUSE
CASA**

KNIFE

CO HISTORICO
DE MAQUINAS

ERRONOR



Queremos agradecer a todas las personas e instituciones que acompañaron y fueron parte de este largo proceso de investigación y creación. Gracias por su amabilidad y compromiso. También por confiar en nosotros y compartírnos un pedazo del Desierto más árido del mundo, abundante en historias, memorias y comunidad.

Equipo Municipalidad de Sierra Gorda
Equipo Fundación Cultural Sierra Gorda
Jaime Alvarado
Soraya Aramayo
Patric Canales
Julio Echeverría
Armando Fredes
Nilson Nieves
Camila Pizarro
Valeria Pizarro
Alcides Rodríguez
Luis Miguel Saavedra
Eva Siárez
Millaray Torres
Osvaldo Torres



Reseña equipo

Estudios Aplicados Antropología UC

Dirección de investigación y asesoría de la Escuela de Antropología de la Pontificia Universidad Católica de Chile, que tiene por finalidad generar transferencia de conocimiento y metodologías que permitan el estudio, diseño y desarrollo de productos y servicios, tanto para las políticas públicas como para el sector privado.

Carolina Pérez

Licenciada en Historia y Magíster en Antropología y Desarrollo de la Universidad de Chile. Profesora de Historia, Geografía y Cs. Sociales de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ha desarrollado trabajos de historia local, historia oral y memoria para revitalizar y poner en valor el patrimonio de los trabajadores y de los pobladores de la zona central de Chile. Además, ha sido parte de estudios de rescate y difusión del patrimonio cultural y natural de los pueblos originarios del Norte Semiárido, así como también, ha participado en investigaciones sobre educación, aportando en la valorización de la identidad, la interculturalidad y pertinencia educativa.

Rodrigo Riveros

Licenciado en Antropología con mención en Arqueología

en la facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile, con 18 años de experiencia en Arqueología Aplicada, en particular en la elaboración de líneas de base arqueológica, planes de manejo, actividades de rescate y compensación ambiental en el Norte Grande, Norte Semiárido, Chile Central y Chile Centro Sur. Además, ha desarrollado una línea de investigación en minería histórica y sistemas de viajes del Norte Grande del país. Del mismo modo, ha levantado varios proyectos que buscan difundir el conocimiento arqueológico para todo público, a través de charlas y libros de cómic para niños y niñas. Actualmente es el vicepresidente del directorio del Colegio de Arqueólogos de Chile.

Bibliografía

Alvarado, J., ¿Nos Vamos pa' Chile...?, 2011.

Araneda, Y., Habitar un Paisaje de Movimiento. Arqueología de la Ruta Catarpe-Calama en Tiempos de las Remesas, Región de Antofagasta (1891-1940), 2017.

Arce, I., Narraciones Históricas de Antofagasta, Corporación Pro Antofagasta, 2004.

Ballester, B., y Crisóstomo, M., Percutores Líticos de la Pampa del Desierto de Atacama, 2017.

Bermúdez, B., Historia del Salitre. Desde la Guerra del Pacifico Hasta la Revolución del 1891, Ediciones Pampa Desnuda, 1984.

Bertrand, A., Memoria Sobre las Cordilleras del Desierto de Atacama y Regiones Limítrofes, Imprenta Nacional, 1985.

Bowman, I., Los Senderos del Desierto de Atacama, Imprenta Universitaria, 1942.

Bravo, C., La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su Impacto en la Economía Chilena, LOM Ediciones, 2000.

Bresson, A., Sept Années D'explorations, de Voyages et de Sejours dan l'amerique Australe, Challamel Ainé. Librairie Coloniale, 1886.

Bresson, B., El Desierto de Atacama y Caracoles (América del Sur) 1870-1874, 1875.

Centro de Estudios Interculturales e Indígenas, Taller de Competencias Interculturales Aplicadas, 2014.

Damm, D., En los Márgenes de lo Oficial: Desarrollos y Asentamientos Humanos en el Cantón Central, En La Sociedad del Salitre. S. González (comp), 2013.

Department of State United States, The Desert of Atacama and its Resources, en Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, VI, Government Printing Office, 1879.

Dingman, B., Ten years in South Amrica. Notes of travel in Perú, Bolivia, Chile, Argentine Republic, Montevideo and Brazil, Part Second. Gazette Printing House, Near The New Post Office, 1876.

Espinoza, E., Jeografía Descriptiva de la República de Chile, Imprenta y Encuadernación Barcelona, Santiago Chile, 1897.

Fernández, R., Informe que Presenta el delegado del Gobierno en el Departamento del Litoral, Tipografía del Progreso, 1871.

Floreál Recabarren, J., Episodios de la Vida Regional. Corporación Pro Antofagasta, Ediciones Universitarias, Universidad Católica de Antofagasta, 2002.

Fundación Cultural Sierra Gorda, Antecedentes Generales Comuna Sierra Gorda, 2020.

Gay, C., Historia Física y Política de Chile. Agricultura Tomo I, Museo de Historia Natural de Santiago, 1862.

González, S., Carretas y Ferrocarriles. Competencia y Complementariedades Económicas en el Desarrollo del Transporte Salitrero en Tarapacá durante el Siglo XIX, Revista de La Academia, 30, 2020.

González, S., El Cantón Bolivia o Central Durante el Ciclo de Expansión del Nitrato, Estudios Atacameños, 39, 2010.

Harding, J., Apparatus for Solar Distillation, Minutes of Proceedings, 73, 1883.

Labastie, F., Estudio Sobre el Mineral de Caracoles. Impr. Barcelona, impr. Barcelona, Serie 3^a, n°18, 1898.

Labestie, F., Suplemento al Estudio Sobre el Mineral de Caracoles. Impr. Barcelona, Boletín SONAMI, 57, 1901.

Molina, R., Los Otros Arrieros de los Valles, la Puna y el Desierto de Atacama, Chungara, 43 (2), 2011.

Muñoz, S., Jeografía Descriptiva de las Provincias de Atacama y Antofagasta, Imprenta Gutemberg, 1894.

Núñez, L. y Nielsen N, Ruta, Arqueología, Historia y Etnografía del Tráfico Sur Andino, Encuentro Grupo Editor, Córdoba, 2011.

Sanhueza, C., Tráfico Caravanero y Arriería Colonial en el siglo XVI, Estudios Atacameños, 10, 1992.

Sanhueza, C., y Gundermann H., Capitales, Estado Rentista y Cambio Social Atacameño en las Regiones Interiores de Antofagasta (1879-1928), Revista Universum, 24 (1), 2009.

Santoro, W. et al., Las huaneras de Mejillones, Escuela Literaria "Azotacalles" de Mejillones, 2012.

Siárez, E., Inolvidable Travesía por el Sendero de los Arrieros Atacameños, Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Emelnor Editores, 2009.

Torres, I., La Vida de un Croata: Pascual Baburizza Soletic, Ediciones Universidad de Playa Ancha, 2003.

Valdés, S., Informe Sobre el Estudio Minero y Agrícola de la Región del Loa. Boletín SONAMI, 20, 1884.

Vicuña, B., A Través de los Andes. Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011.

Vicuña, B., El Libro de la Plata. Biblioteca Nacional de Chile, Imprenta Universitaria, 1882.

Williamson, J., Observaciones Sobre la Industria de Tarapacá, Tipografía de Mariano Gómez y Cia, 1860.



El Desierto de Atacama, ubicado en el Norte Grande de Chile, es la zona más árida y seca del mundo, caracterizada por horizontes diversos y condiciones climáticas extremas que cubren cientos de kilómetros. Sus características climáticas y territoriales evocan un lugar inhóspito y vacío, volviendo inimaginable la idea de habitar y establecer raíces en la zona. No obstante, el Desierto no es un espacio plano y homogéneo destinado al olvido, más bien, es un lugar único que conmueve e inspira a quienes transitan entre sus rincones y secretos.

La Quebrada de los Arrieros fue un corredor de flujo que trajo movimiento, vitalidad y permanencia al Desierto. Su geografía natural y la presencia de aguadas a lo largo de ella trajo la posibilidad de habitar este territorio que, hasta entonces, no parecía posible. En ese sentido, fue un eje central para la configuración territorial de la región, junto con los procesos históricos y comunidades que se levantaron a su alrededor, tales como Sierra Gorda y Baquedano.



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CHILE

135
AÑOS
Comprometidos
con Chile

ESTUDIOS APLICADOS
Antropología UC