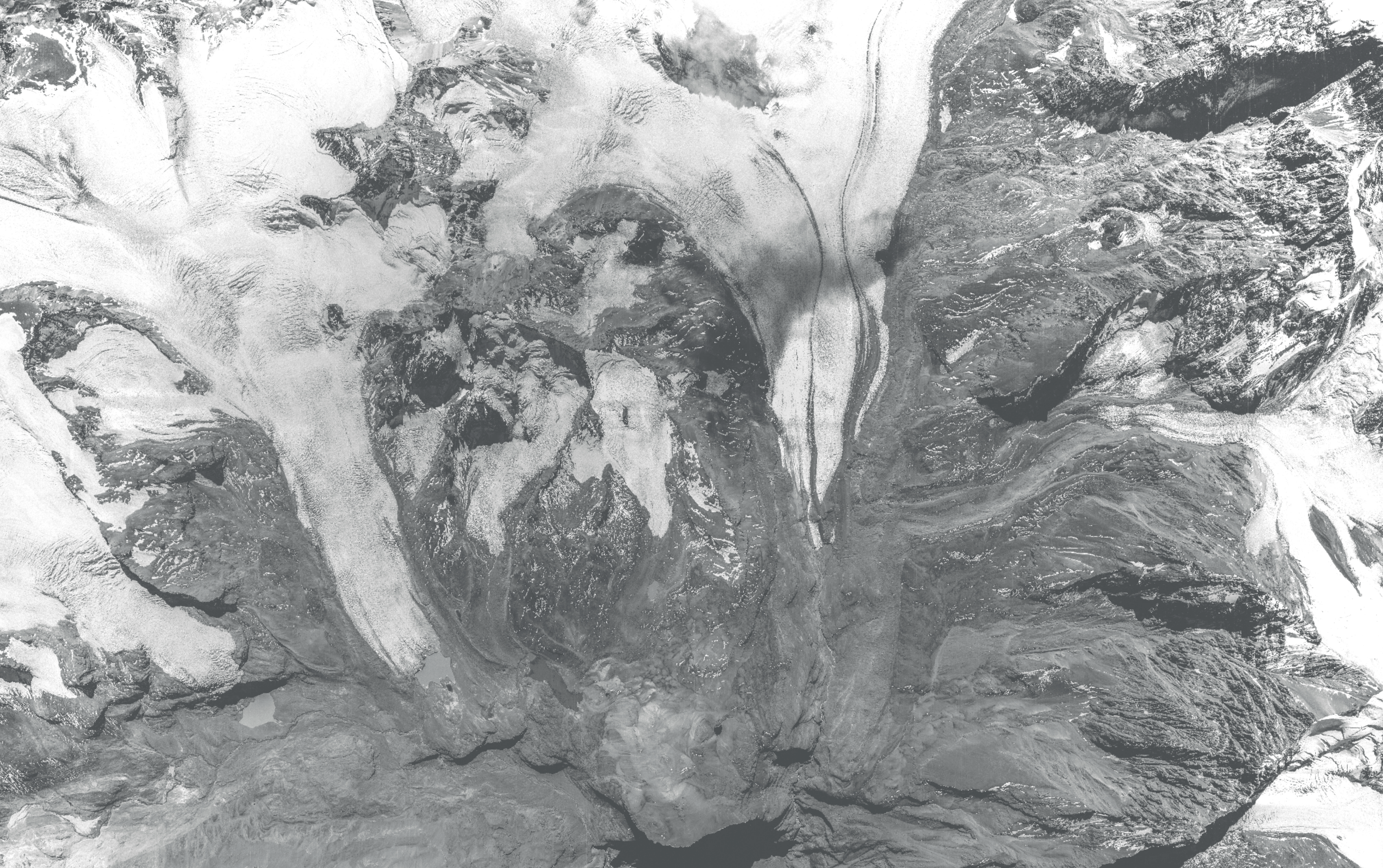




CHILE

REDES Y MOVIMIENTOS



CHILE

REDES Y MOVIMIENTOS



Contenidos

Introducción
8

I. Ir y venir entre cordilleras

10

El istmo de Ofqui: ¿muro que divide o punto de confluencia?
Paula López Wood
12

Territorios y redes mapuche más allá de la cordillera
Álvaro Bello
22

Trashumar entre araucarias y volcanes en los Andes del Sur
Carla Marchant
32

Redes en peligro de desaparecer: la arriería en Chile Central
Claudio Mercado
42

Salir del valle. Arte rupestre y rutas diaguitas
Felipe Armstrong y Andrés Troncoso
52

Donde arranca la quebrada: memorias del «costeo» aymara
Magdalena García
62

II. Navegaciones, maritorios y movilidades acuáticas

72

Huellas culturales entre las mareas del estrecho de Magallanes
Jimena Torres
74

Caminos de mar en los archipiélagos australes
Ximena Urbina
84

Redes de navegación en el sur de Chile desde la cordillera hasta el mar
Nicolás Lira
94

De caleta en caleta en las costas de Atacama
Benjamín Ballester
104

III. Grandes redes e infraestructuras

114

Del camino del Inka al Qhapaq Ñan, un recorrido por el sistema vial andino
Mauricio Uribe
116

El océano Pacífico, de la Colonia a la República
Rodrigo Moreno
126

Chile sale a los mercados mundiales: los ferrocarriles salitreros
Sergio González Miranda
136

La carretera Panamericana en Chile. Políticas, viajes, paisajes
Rodrigo Booth
146

Tiempos y espacios metropolitanos. La red del metro de Santiago
Marco González
156

Cuando la aldea se vuelve frontera: sociedades ante el cambio
Patricio Fernández
166

IV. Orientarse en la inmensidad

176

Antártica: redes de colaboración en el fin del mundo
Paula López Wood
178

La Tierra de los Fuegos imposibles
Alberto Harambour
188

Exploradores polinesios navegando hacia el sureste
José Miguel Ramírez
198

Las huellas del llamero y sus recuas en el desierto de Atacama
José Berenguer
208

Ruta a las estrellas: legado ancestral y encuentro con la astronomía moderna
Basilio Solís
218

Epílogo: Redes y tiempo
228

Mirando Chile desde el cielo
236

Notas
240

Referencias bibliográficas
244

Autores
250

Agradecimientos
252

Créditos
255



Nos complace poner en sus manos esta nueva publicación realizada junto al Museo Chileno de Arte Precolombino, nuestro aliado editorial por más de cuatro décadas, con quien hemos reunido una colección de 38 títulos sobre historia patrimonial y cultural de nuestro país.

En estos libros hemos abordado desde el altiplano hasta la Antártica, pasando por el desierto de Atacama, la Patagonia, las singulares islas de Pascua y Chiloé, nuestra fauna endémica, la cordillera, el mar, los ríos y, sobre todo, los saberes y tradiciones que nos aportan las culturas de los pueblos originarios: las del mundo aymara, quechua, atacameño, diaguita, colla, chango, rapanui, mapuche, kawésqar, yagán y selk'nam.

En esta ocasión hemos querido elevar la mirada para obtener una perspectiva ampliada de este enorme conjunto histórico, visualizando cómo en sus desplazamientos por el territorio las distintas comunidades y grupos humanos fueron urdiendo la compleja y rica red de relaciones que yace en la base de nuestra identidad.

Chile, redes y movimientos describe esos trayectos iniciales siguiendo sus pasos, huellas, encuentros e intercambios por sendas terrestres y fluviales, por trazados ferroviarios y caminos que devinieron en grandes carreteras que han acercado los puntos más distantes, muestra de que el país plenamente interconectado que somos en la actualidad se ha formado gracias a influencias provenientes de direcciones y lugares muy diversos.

Esperamos contribuir con este libro a la comprensión de nuestras raíces y al conocimiento de esas vertientes que confluyeron en el poblamiento y fundación de ciudades, creación de riqueza y todo aquello que hoy nos une e integra, pues eso es lo que interesa preservar para que Chile pueda enfrentar de mejor modo los desafíos del presente y aprovechar las oportunidades que ofrece el futuro.

Agradezco el aporte de la Ley de Donaciones Culturales, al equipo de colaboradores que ha realizado los textos, fotografías y diseño de esta obra y al grupo de profesionales del Museo Chileno de Arte Precolombino y Banco Santander, pues su esfuerzo y dedicación nos permiten reforzar nuestro profundo compromiso con el desarrollo cultural del país.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to read "Andrés Trautmann".

Andrés Trautmann

Gerente General y Country Head
Banco Santander



MUSEO CHILENO
DE ARTE
PRECOLOMBINO

FUNDACIÓN
LARRAIN
ECHENIQUE

En esta larga colaboración con el Banco Santander, hemos publicado un cuerpo de ediciones que ya suma 38 libros. En ellos hemos abordado el patrimonio cultural y natural americano, fijándonos siempre en los pueblos originarios del pasado y del presente. Los últimos títulos han estado dedicados a las regiones de Chile, desde el extremo norte hasta la Antártica.

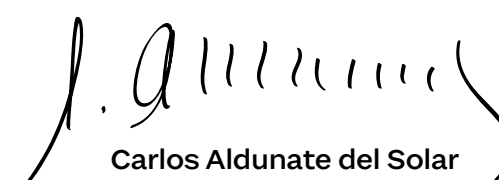
En esta oportunidad hemos privilegiado una amplia mirada hacia todo el país, poniendo el foco en los sistemas de comunicación tejidos por los pueblos que habitan Chile, así como en sus mecanismos. El contacto intercultural significa riqueza, pues permite intercambiar ideas, valores y creencias, superar las barreras culturales y lingüísticas y hacerse cargo de conflictos, potenciando y/o poniendo a prueba diversas culturas, antes y después de la globalización.


Esta visión, que entrelaza el tiempo con el territorio, hace posible apreciar los cambios que han experimentado las redes establecidas por sociedades desde hace milenios a lo largo del país y más allá de sus fronteras, con el objeto de comunicarse y conformar las actuales y diversas culturas de Chile.

Para sortear este desafío hemos acudido a estas conexiones, diferenciándolas según sucedan en sistemas marítimos o terrestres y destacando aquellas que comprenden grandes regiones o extensos grupos. En cada una de ellas se presentan diversos casos que demuestran el trabajo y energía puestos por los pueblos para comunicarse, a veces sorteando enormes obstáculos naturales y culturales. También hemos reservado un espacio a las grandes redes, que han abarcado amplias extensiones territoriales y poblacionales en el pasado y en la actualidad. Obviamente, en este enfoque han quedado fuera algunas redes y territorios que han excedido los límites planteados por este estudio.

Dado la complejidad del tema, privilegamos las exposiciones referidas a estudios de casos que, si bien a veces no incluyen todas las aristas, muestran con mayor claridad y profundidad las estrategias usadas por diferentes grupos en diversas épocas para comunicarse. La edición finaliza con un ensayo de Diamela Eltit, que sitúa y expande las redes a lo largo del tiempo y el espacio en la historia humana, otorgándoles un contexto contemporáneo y de mayor profundidad.

Agradecemos al Banco Santander su permanente respaldo a esta colección que, en conjunto, forma un corpus excepcional acerca del patrimonio cultural de los pueblos americanos, especialmente de Chile. También a la Ley de Donaciones Culturales, que ha prestado su apoyo a la presente edición.


Carlos Aldunate del Solar
Presidente
Fundación Larrain Echenique


Cecilia Puga Larrain
Directora
Museo Chileno de Arte Precolombino

Introducción

Carlos Aldunate del Solar
Paula López Wood
Felipe Armstrong Bruzzone
Claudio Alvarado Lincopi

Desde hace más de trece mil años, quienes habitamos el territorio que hoy llamamos Chile hemos trazado y transitado redes: caminos que conectan quebradas, pampas y cordilleras; sendas marítimas que enlazan caletas y archipiélagos; rutas celestes que orientan en la inmensidad. Estas huellas han articulado relaciones sociales, económicas, políticas y simbólicas que de una u otra manera han dado forma a un país.

Así, se han articulado paisajes y territorios diversos, transformando los tránsitos en geografías sensibles, en lugares que emergen en medio del movimiento humano. Las redes son articuladoras de espacios, pero también son en sí mismas espacios habitables. Vivir en movilidad ha sido un principio humano permanente; nos hemos hecho humanos en el movimiento, con tensiones y deseos, pugnas y entrelazamientos.

Mirar Chile desde algunas de las redes que lo conforman permite reconocerlo desde otro prisma, más allá de fronteras o accidentes geográficos. Chile es movimiento, contactos. Chile son las conexiones que atraviesan cordilleras y costas, que enlazan desiertos y archipiélagos, ciudades y campos, que vinculan comunidades humanas diversas y a ellas con elementos y fuerzas naturales; un paisaje hermoso, complejo y desafiante.

Observar y reflexionar desde esta perspectiva nos permite comprender que las sociedades nos constituimos en y por medio de las movilidades, migraciones y trashumancias. Somos porque nos movemos. Estos movimientos ponen en tensión cualquier esquema cerrado para comprender a las sociedades: los países no pueden imaginarse únicamente bajo estructuras geográficas contenidas, donde las fronteras funcionan como límites. Por el contrario, es fundamental comprender los diversos lazos que atan lo común, las redes que cruzan fronteras, que articulan lejanías y que ponen en cuestión lo propio y lo ajeno. El territorio es un entramado complejo, vivo y dinámico, donde paisajes y sociedades

se co-constituyen. Reconocer estas tramas desafía la ficción de los «espacios vacíos»: incluso allí donde el mapa parece callar, existen memorias, recorridos y significados.

Hay redes amplias cuyas extensiones han contribuido a dar forma a un *ethos* común; otras son pequeñas, íntimamente ligadas a territorios específicos, que permiten dar continuidad a modos de vida tradicionales. Estas redes se activan de forma constante o bien en momentos especiales; algunas han sido olvidadas y persisten como topónimos o señales en la piedra, mientras que otras se proyectan incansables hacia el futuro. En todas, sin embargo, laten múltiples temporalidades: trazos del pasado que siguen activos en el presente, abriendo futuros posibles. Pensadas así, las redes favorecen una mirada menos reduccionista y estática: muestran un país que se ha construido —y se construye— por medio de relaciones que con frecuencia desbordan los límites territoriales contemporáneos. Somos parte de un mundo más amplio.

Toda red atraviesa la experiencia humana en su conjunto, forjando la manera en que nos relacionamos y habitamos. Pero también allí aparecen tensiones. Pugnas por territorios, expansiones económicas que borran formas anteriores de habitar y moverse, imposiciones de rutas y resistencias de quienes luchan por hacer sobrevivir diversos modos de vida. A menudo las redes oficiales son transitadas por energías, memorias y búsquedas que desbordan su carácter prescrito.

Con autorías diversas —investigadores e investigadoras, miembros de comunidades locales e indígenas y equipos de trabajo colaborativos con autorías mixtas—, este libro quiere mostrar cómo las redes han sido y siguen siendo un tejido común que enlaza geografías, generaciones y saberes. Estas redes revelan la aventura —compleja, contradictoria y creativa— de habitar Chile.

El libro se organiza en cuatro unidades. La primera aborda el ir y venir a la cordillera, con rutas de pastores, intercambios transcordilleranos y memorias de quienes han cruzado y

habitado la montaña, las pampas y valles, permitiéndonos comprender que los Andes no han sido una barrera u obstáculo, sino también un puente que ha conectado a diversos pueblos y comunidades a lo largo de miles de años. La segunda se centra en maritorios y navegaciones, destacando redes costeras y oceánicas que entrelazan el Pacífico, los fiordos australes y las caletas nortinas. La tercera examina grandes redes e infraestructuras, desde el camino del Inka —Qhapaq Ñan— y el ferrocarril salitrero hasta la Panamericana y el metro de Santiago; son redes que modificaron para siempre nuestra percepción de la movilidad y la distancia a lo largo del territorio. La cuarta explora cómo la inmensidad de los cielos, la vastedad del océano o las grandes pampas australes no han sido impedimento para que hombres y mujeres pudieran forjar un ancla en la inmensidad, haciéndose parte de redes más extensas que llegan a conectarnos, incluso, con el pasado remoto del universo.

Las redes son conexiones que enlazan territorios, vidas y memorias. Son también lugares habitados, espacios donde se construyen formas de existencia y donde lo humano se forja en cruces y tensiones permanentes. Son rutas abiertas por la necesidad, por la imposición o por el deseo; también son trayectos sostenidos por la solidaridad, la cooperación y el cuidado. Son tramas que permiten circular mercancías y capitales, pero también canciones, lenguas y afectos. Son caminos que han dado lugar a expansiones económicas y disputas por el territorio, y a la vez a resistencias que han buscado mantener vivas otras formas de estar y moverse por el mundo. En cada una de estas dimensiones, las redes revelan que las sociedades no se entienden como unidades cerradas ni como geografías estáticas, sino como tejidos móviles, en permanente recomposición. Reconocer esta pluralidad es afirmar que Chile se ha configurado, y lo sigue haciendo, a través de incesantes redes y perpetuo movimiento. Es un país de vínculos que cruzan y habitan fronteras, que ponen en cuestión lo propio y lo ajeno, y que proyectan futuros posibles desde la convivencia de memorias interconectadas. ✨

Página 4. La cuesta Caracoles en invierno y sus veintinueve curvas cerradas que atraviesan la cordillera de los Andes, de Chile a Argentina, a más de 3000 msnm. Fotografía Shutterstock, 2023.

Página 6. Un portal de piedra en el Salar de Huasco, en la cordillera de Iquique; umbrales de un paso por los caminos milenarios del desierto. Fotografía de Guy Wenborne, 2014.

I.

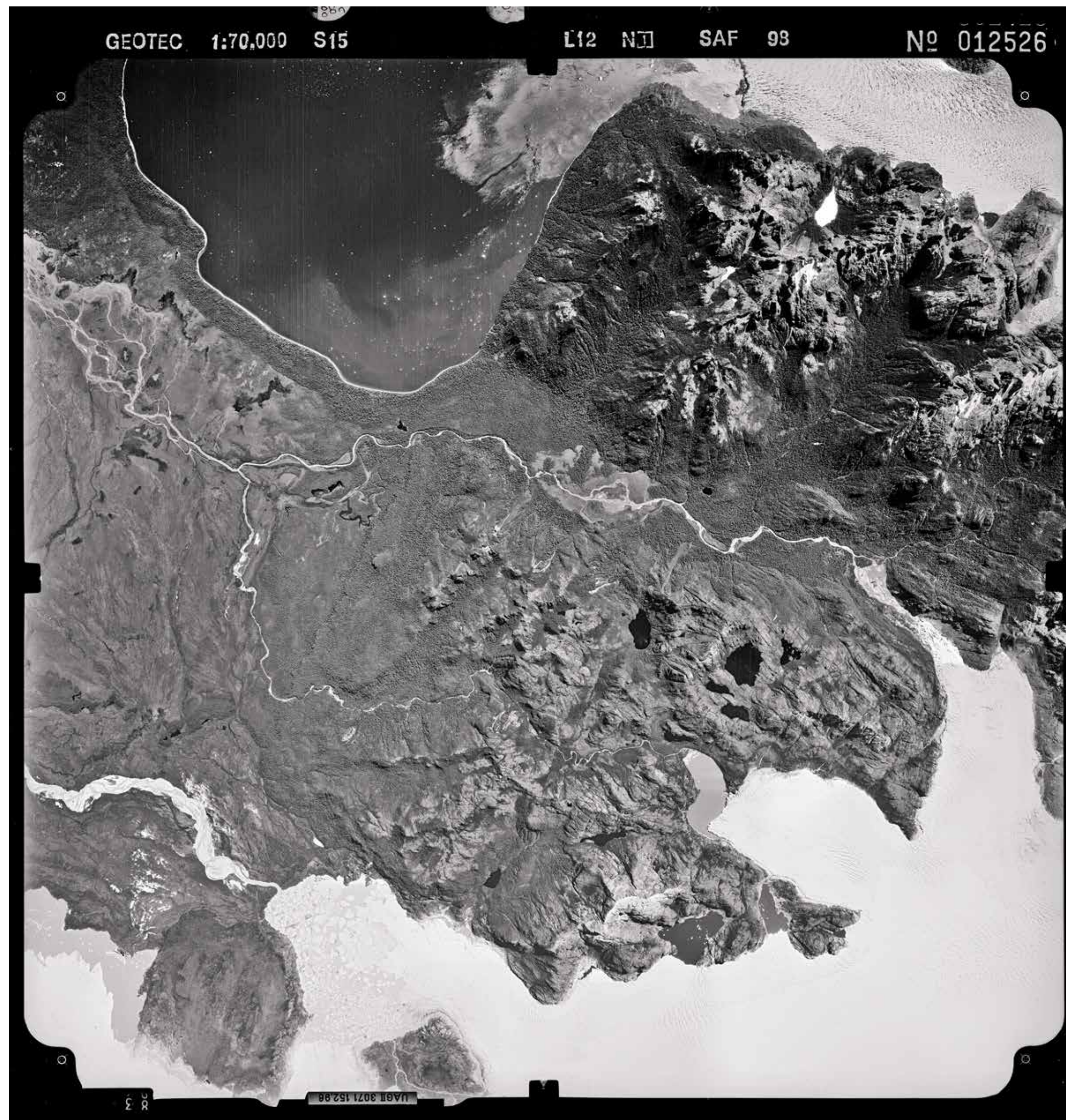
Ir y venir entre cordilleras

La cordillera de los Andes no ha sido solo una frontera, sino también un puente de interconexión. Rutas transcordilleranas, sendas de arrieros y caminos transitados por comunidades indígenas han cruzado la montaña desde hace miles de años. Historias de movilidad, intercambio y memoria revelan un Chile tejido por caminos que desafían límites políticos y naturales, reinventando la comunicación entre pueblos y paisajes.

El istmo de Ofqui: ¿muro que divide o punto de confluencia?

Paula López Wood

Pocos lugares de Patagonia occidental han recibido tanta atención como el istmo de Ofqui. Ya sea como un topónimo de mal augurio, escenario de naufragios en diarios de viaje o zona para estudiar el contacto entre pueblos canoeros, esta estrecha franja de tierra que conecta la península de Taitao con la zona continental de la Región de Aysén ha inspirado mitos, expediciones y hasta proyectos de obras públicas de gran envergadura que se propusieron conectar por mar el laberinto de canales del extremo sur de Chile.





Lo cierto es que Ofqui, más allá de representar una barrera geográfica, ha operado como un paso estratégico desde los primeros humanos que lo recorrieron, una red más amplia de comunicación, comercio y transporte que, como un sistema de arterias marinas y terrestres, ha sostenido la vida y la economía de la Patagonia occidental.

Para tener una dimensión del corte que provoca en las rutas de navegación, hay que imaginar que las embarcaciones que viajan desde el norte por el canal de Moraleda de pronto se encuentran con un muro sin salida, donde es necesario salir a mar abierto y rodear la península de Taitao, enfrentando las tempestuosas aguas del golfo de Penas.

Para evitar este tramo, pueblos canoeros como Chonos y Kawésqar aprovecharon la maleabilidad y ligereza de sus embarcaciones de corteza para arrastrarlas por tierra, deslizándolas por envaralados (tramos con dazas de ciprés dispuestas sobre el suelo). La técnica la imitaron chilotes, loberos, misioneros y hacheros para arrastrar sus dalcas y piraguas. Esto permitió cruzar el istmo por tierra, evitando la salida a Taitao, y luego empalmar con los ríos Negro y San Tadeo, para finalmente desembocar en la playa donde llega el glaciar San Quintín —uno de los más grandes de todo Campo de Hielo Norte—, desde donde se podía continuar la navegación por los canales protegidos hasta el final del continente americano.¹

En el istmo de Ofqui confluyen otras redes de interés geológico y ambiental. La estrecha franja de tierra marca el final de la falla Liquiñe-Ofqui y bajo su superficie está el punto de unión de tres placas tectónicas: Nazca, Sudamericana y Antártica. En este portal donde culmina la depresión intermedia existe un despliegue escénico de anfiteatros glaciares que

•◦

Vista aérea del glaciar San Quintín, el más grande de Campo de Hielo Patagónico Norte, ubicado en Parque Nacional Laguna San Rafael. El primer registro conocido del glaciar se obtuvo el año 1834, cuando fue avistado desde el golfo de Penas por Charles Darwin en su viaje a bordo del Beagle. Fotografía de Guy Wenborne, 2016.

◦◦

El glaciar San Quintín tiene la particularidad de que es posible avistarlo desde la playa del mismo nombre, en el golfo de Penas. Fotografía de Paula López, 2021.



ha transformado a la zona en postal icónica de Chile, cuyo hito es la laguna y glaciar San Rafael, el más septentrional del planeta, un entorno que ofrece el raro encuentro entre la vegetación húmeda patagónica y los glaciares del Campo de Hielo Patagónico Norte. Muchos exploradores extranjeros plasmaron su paso por este lugar: «Aquí se tiene la impresión como si la Antártica se diera la mano con el subtropico, pues a pesar de los témpanos y glaciares, se observa una abundante vegetación», apuntó Augusto Grosse en 1943, buscando un acceso por tierra a través del valle Exploradores, que posteriormente daría pie al diseño actual de otra red patagónica, la carretera Austral.

Ofqui y sus alrededores provocaron imaginaciones como la Trapananda o la Ciudad de los Césares, ciudades utópicas en donde algunos navegantes habrían hallado refugio tras desaparecer en las bravas costas de Patagonia occidental. Así, por ejemplo, tras el naufragio de la fragata HMS Wager en el archipiélago Guayaneco, al sur del golfo de Penas, en 1748, el guardiamarina inglés John Byron y los pocos tripulantes sobrevivientes fueron rescatados por un grupo de indígenas canoeros que les mostraron el paso a través de Ofqui y así finalmente lograron llegar a Chiloé, donde los extranjeros fueron tomados prisioneros por la colonia española que habitaba en Castro.

Otro caso emblemático es el viaje del padre jesuita José García, quien en 1766-67 lidera una expedición desde Chiloé al sur junto a soldados españoles y cuarenta y ocho indígenas «caucahues» (chonos). En su diario detalla los intentos de evangelización, la toponimia y la ruta que los indígenas usaron a través de Ofqui para comunicarse entre la laguna San Rafael y el golfo de Penas.²

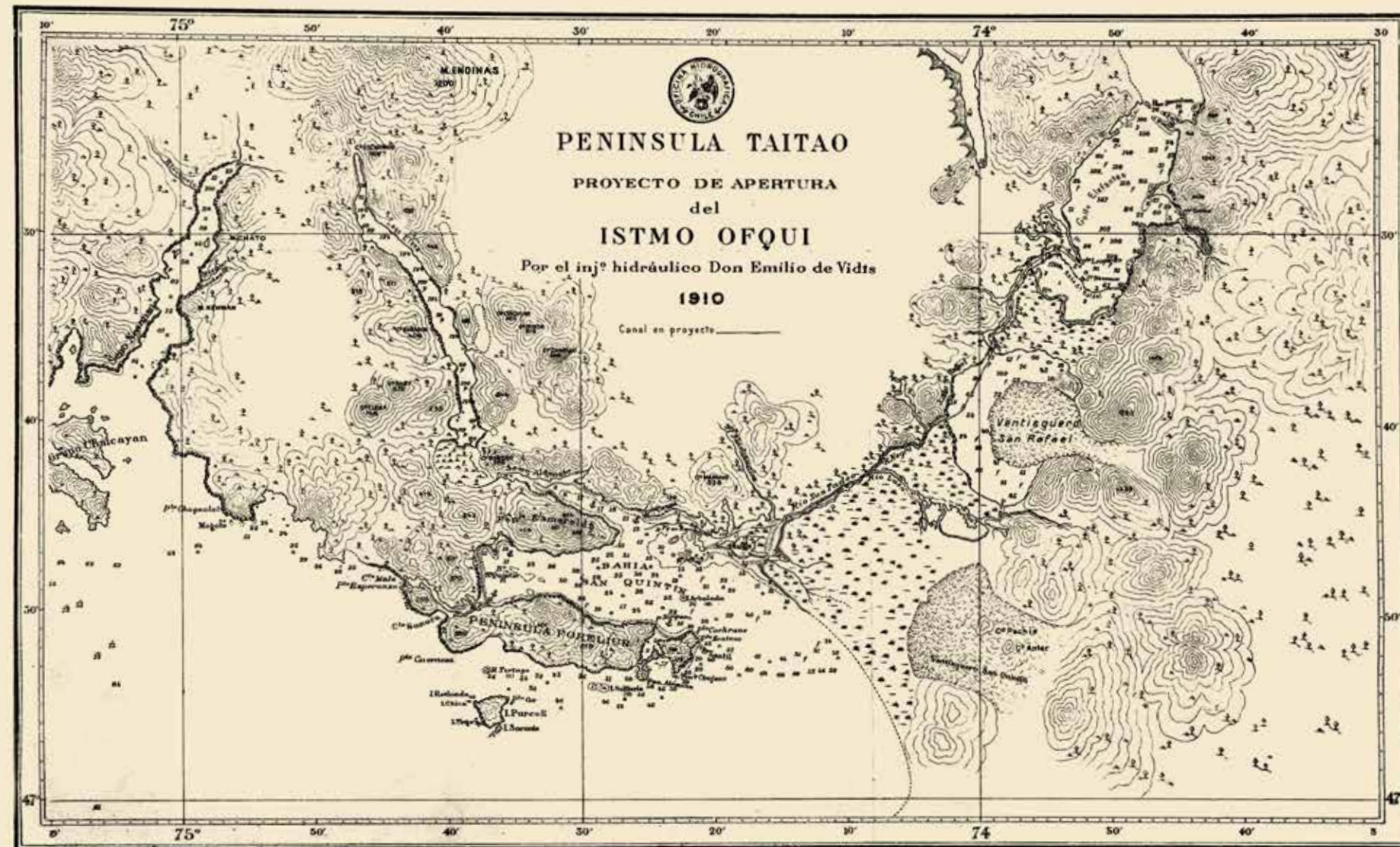
En el período republicano el paso por el «arrastradero» o «deshecho» de Ofqui (como se le llamaba en la Colonia) se transformó en la ruta preferida de loberos, pescadores y chilotes que incursionaban hacia el sur. Con la expulsión de la orden

jesuita, las misiones de evangelización menguaron, pero las búsquedas por hacer del istmo un paso navegable no se detuvieron, con tal de evitar la penosa salida al cabo Tres Montes. Así, a mediados del siglo XIX el Gobierno de Chile envió varias expediciones con el propósito de levantar cartografía para confirmar que la nascente Región de Aysén era provechosa para la ganadería, la agricultura y la minería. Ninguna logró hacer el cruce por tierra, pero todas dejaron testimonio de su admiración por el glaciar: «Hasta el marinero más ignorante e impasible olvidó por el instante su remo para contemplar pasmado tan sublime espectáculo»,

El estero Elefantes, en las cercanías de la laguna y el glaciar San Rafael, marca el último tramo de navegación antes de salir a las aguas abiertas de la península de Taitao o hacer el cruce por tierra a través del istmo.
Fotografía de Paula López, 2017.

El hotel San Rafael se construyó en 1939-1940 junto con el intento de apertura de un canal por el istmo de Ofqui. Posteriormente cayó en abandono y se incendió por accidente.
Fotografía de Paula López, 2021.

El primer proyecto de apertura del istmo de Ofqui fue realizado por el ingeniero hidráulico Emilio de Vidts en 1910.
Material cartográfico Oficina Hidrográfica, Chile. Colección Biblioteca Nacional Digital.



escribió el almirante Enrique Simpson, quien visitó la laguna San Rafael en 1871 con la corbeta chilena Chacabuco.

El intento conocido más emblemático tuvo lugar en 1935, cuando se creó un poblado con el fin de abrir un canal navegable de dos kilómetros entre la laguna San Rafael y el río San Tadeo, de manera que las embarcaciones de diverso calado pudieran comunicarse con el mar. Para esto, se importó una pala mecánica desde Alemania, la cual, al llegar, estando mal estibada, cayó al mar, hundiéndose para siempre.

En esa playa abatida por el frío y la lluvia, en medio de este bosque y pantano rodeado de témpanos, vivieron cientos de personas, hubo una escuela, un retén de carabineros, una pulpería, calles y viviendas. Fueron cinco años de una vida helada y sin sol que culminó con el cierre de la faena en 1943, asumiendo que la obra era imposible e innecesaria. Sus antiguos habitantes cuentan que el trabajo se hacía con ropa de lana y ojotas de cuero de lobo: «Se andaba mojado todo el día y a la tarde se secaba cuando llegaba al campamento. Y al otro día se mojaba otra vez. Uno se acostumbra y cuando no se acostumbra se muere al poco tiempo apulmonado. Se moría mucha gente».





El poblado cayó en el abandono y la vegetación boscosa poco a poco volvió a colonizarlo todo. La playa, la arena y el pantano absorbieron los restos de la faena que intentó cambiar el curso de la navegación de la zona para siempre. Ofqui continuó reflejando el imaginario de lo lejano y lo remoto, atrayendo el deseo de vencer este obstáculo de la naturaleza para lograr, por fin, la conectividad regional por los canales interiores.³

En la actualidad esta ruta la transitan turistas y aventureros que buscan recrear la travesía de Ofqui por la antigua ruta de canoeros, misioneros, loberos y hacheros. En 1987 la serie de televisión *Al sur del mundo* dedicó un episodio a este paso.⁴ Junto con entrevistar a antiguos habitantes del poblado de Ofqui, recrearon el cruce, en donde se les veía hundirse hasta la cintura en el barro con equipos de televisión y un bote a motor que empujaban por el arrastradero, idea a la que renunciaron rápidamente por seguridad y mal tiempo.

Hoy en día esta zona es considerada como prístina dentro del Parque Nacional Laguna San Rafael. Y sin embargo, otras redes han llegado a ocupar la zona. En la extensa playa de San Quintín llegan a parar tambores de petróleo, cuerdas y boyas que viajan a la deriva y que dan cuenta de la presión externa

◦◦
◦◦
El glaciar y laguna San Rafael han cautivado a navegantes indígenas, misioneros, exploradores europeos, cartógrafos y aventureros que dejaron registro de su imponente frente glaciar, hoy en franco retroceso.
Fotografía de Paula López, 2017.

◦◦
◦◦
Los cimientos del hotel San Rafael han sido reemplazados por enormes nalcas y son parte de un circuito turístico en el Parque Nacional Laguna San Rafael.
Fotografía de Paula López, 2021.

◦◦
◦◦
En 2015, más de trescientas ballenas sei llegaron a varar al golfo de Penas. Aún es posible encontrar sus restos, como este cráneo. Isla del Diablo, bahía San Quintín.
Fotografía de Daniel Torres, 2017.



de la salmonicultura. Algunas veces es posible avistar pescadores artesanales que andan de paso en busca de erizos, locos y cholgas. Y en zonas más escondidas, como el seno Expedición, están los vestigios de la masiva varazón de trescientas cuarenta ballenas sei (*Balaenoptera borealis*) que llegaron a morir en 2015 al golfo de Penas, aparentemente por una floración de algas tóxicas asociadas a la corriente de El Niño.⁵ Mandíbulas, vértebras y cráneos están por todos lados, desprenden una sustancia oleosa que se expande por la superficie del agua. También aquí se ha avistado la esquiva ballena franca, especie que por la remota condición de Ofqui vendría a reproducirse a este lugar.

En la misma costa, en un sector de dunas costeras conocido como caleta Mala, hay también un depósito de cholgas, choritos y caracoles que crecen entre los juncos.⁶ Los investigadores concluyen que esta playa y sus canales fueron utilizados sucesivamente por grupos humanos, dados los vestigios de cerámica, restos de madera y el espesor de un conchal acumulado en el intermareal.⁷

A lo largo de los siglos, el istmo de Ofqui y sus paisajes han sido escenario y testigos de incontables redes de encuentros, intercambios y disputas. La estratigrafía de sus conchales, los envaralados, las varazones de ballenas y los restos de la basura de las salmoneras revelan una red de poblamiento y de comunicación que tiene miles de años de historia, en la que cada capa sedimentada constituye la huella de rutas marítimas, terrestres y culturales que conectaron y siguen conectando a comunidades del extremo sur de Chile. Más que un obstáculo geográfico, este espacio ha funcionado y sigue funcionando como un nodo vital en las dinámicas de intercambio que han sostenido la vida y la cultura en una de las regiones más remotas del planeta. ✨



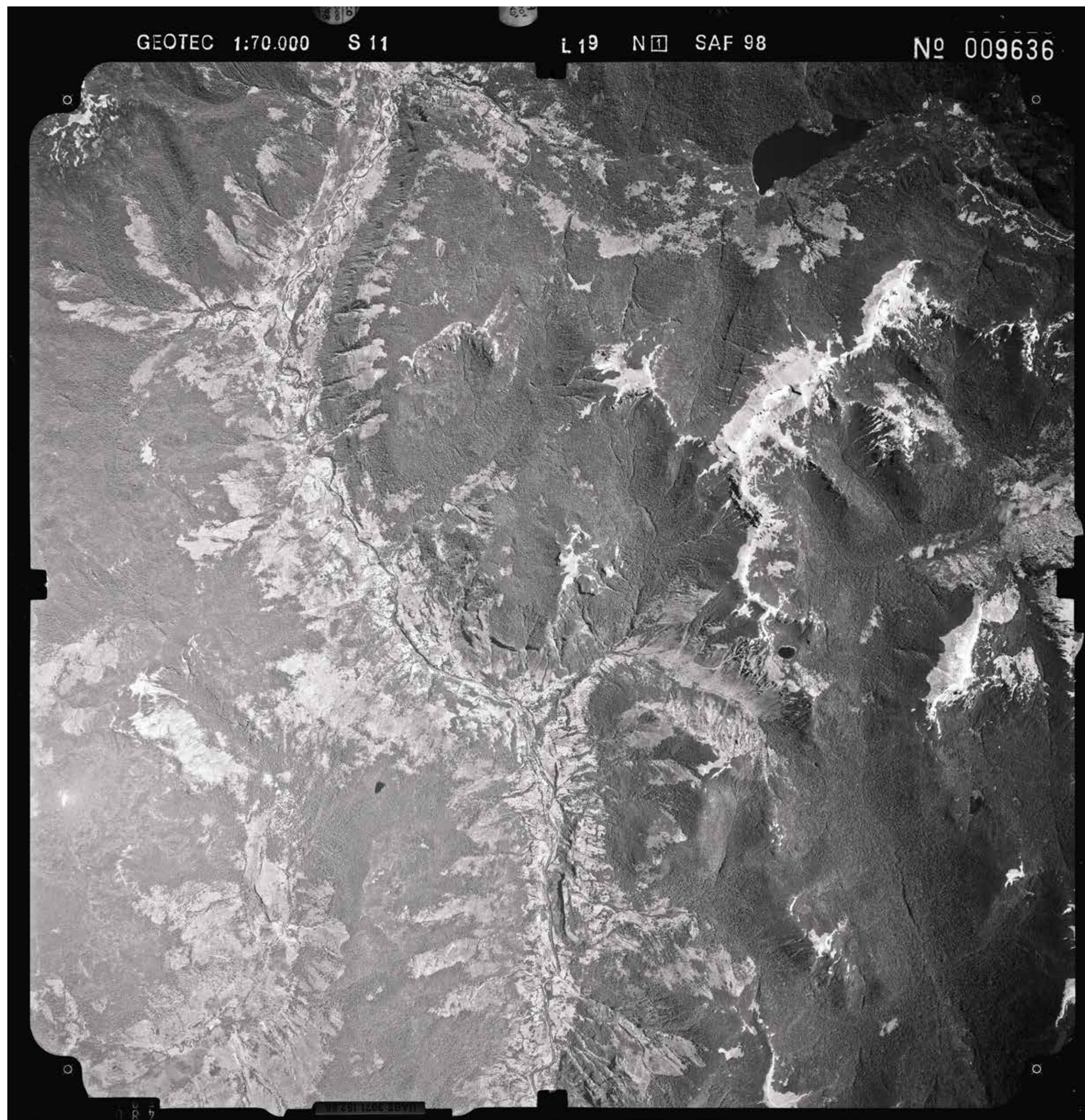


••
El istmo de Ofqui sigue siendo una zona inaccesible, pese a que en ella han confluído diversas redes humanas desde hace miles de años. Amanecer en la península Forelius; a la vista, monte San Valentín del Campo de Hielo Patagónico Norte. Fotografía de Guy Wenborne, 2015.

Territorios y redes mapuche más allá de la cordillera

Álvaro Bello

Hasta fines del siglo XIX, la vida mapuche se desarrolló a lo largo y ancho de la Araucanía histórica (Ngulumapu) y de las pampas (Puelmapu), un vasto espacio sudamericano atravesado por la cordillera de los Andes, conectado por un sistema de rutas ecuestres, rastrilladas, balseaderos y asentamientos permanentes y provisionales. Esta articulación de redes y nodos tuvo una enorme importancia social, económica y cultural para los mapuche, que construyeron una territorialidad discontinua, y formas de convivencia, no siempre pacíficas, entre agrupaciones de diverso origen étnico que se conectaron desde la periferia india con los centros coloniales y republicanos.



Se creó así un espacio multiétnico, compuesto por una trama de relaciones atadas por el parentesco, las lealtades militares y la reciprocidad comercial. Sin embargo, con la consolidación de los Estados nacionales y sus fronteras se impuso una narrativa que ha ignorado esta espacialidad y configuración de redes hacia el este, dificultando su comprensión y significados. De ahí la necesidad de repensar la historia mapuche más allá de los márgenes y fronteras estatales, superando los imaginarios inscritos en la idea de nación unitaria, aquella «compulsión cultural»¹ que busca entender la historia únicamente dentro de los márgenes de la nación, del Estado y de sus fronteras.

Durante siglos los antiguos habitantes de la Araucanía o del Ngulumapu se desplazaron a través de la cordillera hacia las tierras del este o Puelmapu para intercambiar bienes y crear alianzas militares mediante una extensa red de relaciones sociales y vínculos de sangre, creando territorialidades que acabaron a lo largo del siglo XX con la imposición de las fronteras estatales.



◦◦
 Cartografía que permite imaginar las montañas y los ríos del antiguo territorio mapuche. D. Tomás López, 1777. Mapa grabado. Colección John Carter Brown Map Collection.

◦◦
 Un milenario bosque de pehuén. Entre las añosas y jóvenes araucarias, se asoma un jinete con su caballo. Reserva Nacional Ralco. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

Chile, país vertical

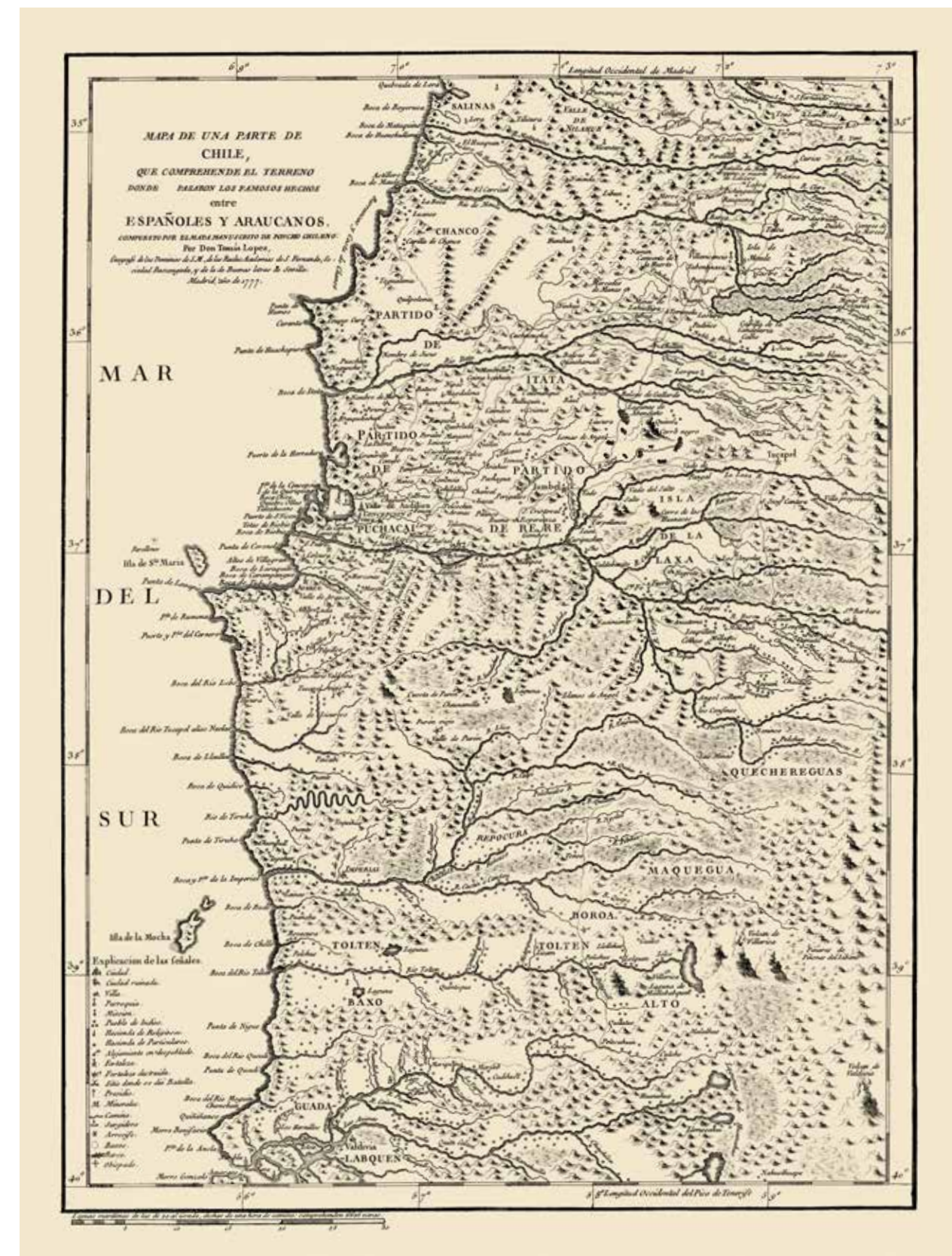
En el primer tomo de su influyente *Historia Jeneral de Chile*, el historiador chileno Diego Barros Arana explica el lugar de los pueblos indígenas en la historia nacional de acuerdo a un esquema evolutivo basado en su distribución geográfica norte-sur. Desde sus concepciones evolucionistas y positivistas, Barros Arana consideraba que el clima y la geografía eran determinantes en los grados de «civilización y barbarie» de los indígenas del territorio nacional: esta condición concordaba con la gradiente latitudinal norte-sur, de menor a mayor barbarie.² Asimismo, situaba a los mapuche en lo que denominaba «una pequeña porción de territorio», la llamada «Araucanía histórica», entre los ríos Biobío y Toltén. El primer tomo de la *Historia Jeneral...* fue publicado en el año 1884 (apenas un año después de culminada la ocupación de La Araucanía) y fue escrito, por tanto, en pleno proceso de conquista militar y de los debates sobre su incorporación al mapa de la nación. De este modo, la historia de Chile ha sido escrita, imaginada y representada desde una espacialidad longitudinal y vertical, en sentido norte-sur, cuyo centro es Santiago.

Las narrativas históricas del «Chile vertical» han desplazado el conocimiento y comprensión de las historias transversales, este-oeste, y, por lo mismo, han prestado menor atención a las dinámicas transnacionales y transcordilleranas, excluyendo así las moviidades y desplazamientos de los pueblos indígenas y de otros grupos.³

Es indudable que en la consolidación de estos imaginarios el «discurso cartográfico» ha cumplido un papel fundamental. Los mapas y cartografías oficiales han reinventado el pasado, inculcando y consolidando la imagen vertical predominante que difumina los procesos transversales.

Sin embargo, la circulación a través de la cordillera forma parte de un continuo histórico arraigado en la experiencia mapuche. Aun tras las campañas militares del siglo XIX —la Conquista del Desierto en Argentina y la ocupación de La Araucanía en Chile—, los desplazamientos forzados no lograron romper del todo las relaciones

entre comunidades separadas por la cordillera. En el siglo XX, la persistencia de las rutas de tránsito mantuvo vivas las conexiones entre territorios, parentescos y memorias. La migración mapuche a tierras argentinas fue también una forma de resistencia cultural y de continuidad territorial frente a las imposiciones de los Estados nacionales.



Ir hacia el este: el Puelmapu en las prácticas y movilidad mapuche

Entre el sur del paralelo 36° S, a la altura de la actual Región del Maule, y el paralelo 41° 50' S de Chile y Argentina, a la altura de las actuales ciudades de Puerto Varas y San Carlos de Bariloche, respectivamente, existen unos doce pasos oficiales que son atravesados por diversos tipos de caminos y carreteras. Además, existen numerosos pasos no oficiales, boquetes y pequeñas abras que han sido utilizados desde tiempos inmemoriales, a través de los cuales circulan personas, mercancías, bienes legales y de contrabando, formando parte de las prácticas cotidianas de la cordillera; caminos que son parte de la memoria del paisaje mapuche.⁴

Los pehuenche, desde los siglos XVII y XVIII, utilizaron estos pasos en ambos sentidos con fines ganaderos y de recolección en los bosques de

pehuén (*Araucaria araucana*), además de para diversas actividades de caza. Es sabido que la introducción del ganado europeo en tierras indígenas tuvo un gran impacto en sus economías. El ganado, o *kulliñ* en mapuzugun, llegó a convertirse en un objeto de tal importancia que *kulliñ* también es la palabra mapuche para dinero o riqueza, así como símbolo de prestigio y poder.

En los siglos XVI y XVII la expansión hispana hacia el sur en Chile presionó a los mapuche, impulsándolos a la búsqueda de zonas de refugio en los territorios intermontanos y allende los Andes, como en las actuales provincias argentinas de Mendoza, Neuquén y Río Negro. Por el lado argentino, la expansión de la frontera ganadera y el incremento de las estancias habría servido tanto de contenedor como de incentivo a la presencia indígena en las pampas, no obstante numerosa

evidencia de presencia humana prehistórica, probablemente mapuche.

En el siglo XVIII el poder de las agrupaciones pampeanas y sus aliados en Ngulumapu se acrecentó y comenzaron a tener un papel mayor en los parlamentos entre indígenas e hispano-criollos en La Araucanía.

La ocupación e integración mapuche del espacio pampa-Araucanía tiene una lógica para la la sociedad indígena que se refleja en la palabra *Nampülkafe*, concepto, idea o *ethos* que resume la relación de los mapuche con el viaje al oriente en tanto experiencia trascendental. El *Nampülkafe* personifica la figura de guerreros, conchavadores o maloqueros, es decir, militares, comerciantes y diplomáticos, y es sinónimo de prestigio y estatus de quienes viajan al Puelmapu, un espacio rico, sagrado y socialmente integrado a los imaginarios mapuche.⁵

••
••
La vida cotidiana mapuche y la movilidad colectiva. Fotografía de Martin Thomas, ca. 1960. Colección Museo Chileno de Arte Precolombino.

••
••
Tres jinetes mapuche (dos hombres y una mujer) preparados para transitar grandes distancias en Wallmapu. Archivo Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico CENFOTO, Universidad Diego Portales. En Alvarado, M., Mege, P. y Báez, C. (eds.) (2025). *Mapuche. Fotografía siglo XIX y XX. Construcción y montaje de un imaginario*, Santiago: Pehuén (2.ª ed.), p. 230.

••
••
Vista aérea del Parque Nacional Conguillío. Región de La Araucanía. Fotografía de Guy Wenborne, 2016.



Redes y rastrilladas más allá de la cordillera

Los caminos principales de la pampa eran conocidos como rastrilladas, «vías transpampeanas» que eran utilizadas para conducir los arrees. Existían rastrilladas menores y mayores según la jerarquía de los puntos que conectaban. El constante uso y tráfico de ganado hacían de las rastrilladas mayores verdaderas zanjas o canales fáciles de identificar en el espacio llano de las pampas centrales. Las rastrilladas no eran caminos al azar; por el contrario, su emplazamiento estaba relacionado con la existencia de agua (jahueles, lagunas, arroyos y ríos) y pastos para el ganado, así como tolderías donde las personas se podían abastecer de algunos pertrechos. Entre las rastrilladas más importantes se encontraba la «rastrillada de los chilenos» o «camino de Chile», que en el siglo XIX comunicaba el centro de la pampa con los boquetes de Villarrica, Huahum y Ranco.



Toltén, territorio y redes de parentesco mapuche

Las agrupaciones mapuche distribuidas a lo largo del río Toltén y sus alrededores, particularmente en las localidades de Pitrufulquén, Dónguila, Villarrica y Boroa, estaban unidas por vínculos de parentesco que estructuraban su organización territorial. Durante el siglo XIX consolidaron su poder mediante el control del tráfico ganadero transcordillerano, articulado a través del paso de Villarrica, Pucón o Mamuil Malal, cercano al actual paso fronterizo de Huahum.



Ya a fines del siglo XVIII, su dominio territorial se extendía desde los contrafuertes de la cordillera, en el oriente, hasta la desembocadura del Toltén en el Pacífico. Entre las figuras más relevantes se encontraba Ambrosio Paillalef, *lonko* de Pitrufulquén, cuyos lazos familiares alcanzaban hasta Pucón. Su hijo, Ambrosio Pinolef, se estableció en los campos de Pitrufulquén, y su descendencia —incluyendo a Fermín Paillalef— amplió la red de parentesco hacia Temuco y otros puntos de la región. Los vínculos de la familia Paillalef se extendían a lo largo de toda la cuenca del Toltén, incluyendo relaciones con los caciques Penchulef (Villarrica) y Katrilef (Coipulafquen), así como con los Kalfukir en la zona de Molco, cerca del lago Villarrica.⁶

Estas redes familiares también se proyectaban hacia el occidente, conectando con comunidades en Boroa y Dónguila, y hacia el sur, con vínculos en Loncoche, donde figuraban como parientes del lenguaraz Luis Aburto Aiñanco y del influyente Bernardo

Namuncura, secretario de Calfucura, una de las figuras más importantes del siglo XIX mapuche. Asimismo, mantenían lazos con Callfunao (en Loncoche) y con Marinao, padre de Antinao, quien tuvo un papel clave en el control de los pasos cordilleranos a mediados del siglo XIX.

En este entramado, Pitrufulquén constituía un punto nodal estratégico, en el que confluían al menos cuatro rutas: hacia Boroa y Maquehue (norte), hacia Dónguila, Cruces y Valdivia (sur), y dos más en dirección este y oeste. Por su localización, estaba orientado hacia las pampas argentinas, lo que explicaba su intensa actividad comercial y ganadera. Tal como señaló Treutler en 1861, la abundancia de viviendas deshabitadas en la zona respondía a los «hábitos mercantiles de aquellas tribus que hacen anualmente viajes al través de la cordillera para el cambio de animales i para los malones, de donde vuelven con un rico botín».⁷ La territorialidad mapuche en el Toltén revela la profundidad histórica de la movilidad y la soberanía mapuche en el sur transandino.

Palabras finales

A lo largo de los siglos, desde la Araucanía se consolidó un patrón de movilidad con dirección al este que integró dos grandes espacios, Araucanía y las pampas, unidas por el parentesco y las alianzas militares y comerciales. Esta movilidad, bidireccional, múltiple y compleja, fue incorporada como parte sustantiva de la vida mapuche.

El Puelmapu, entre los mapuche, fue un espacio de refugio frente a la invasión hispano-colonial, además de un lugar para la acumulación de riquezas y de poder en los siglos XVIII y XIX. Hoy, Puelmapu continúa siendo tanto una referencia espacial como la imagen de un modo de vida propio, una forma de representación de la libertad y la movilidad sin límites más allá de la cordillera y del horizonte.

Frente a la imagen de un Chile vertical, encerrado en sus fronteras y obsesionado con su eje norte-sur, la historia mapuche ofrece otra orientación. Es la historia de un pueblo que trazó rutas horizontales y tejó redes transcordilleranas. El Puelmapu no es solo memoria, es también horizonte. Una forma de habitar y pensar América desde la diversidad de sus propios caminos. ✨

◦◦
Confluencia de los ríos Toltén y Pedregoso, Región de La Araucanía. Fotografía de Guy Wenborne, 2013.

◦◦
Ambrosio Paillalef, cacique de Pitrufulquén, y Joaquín Millanao, cacique de Lila, Loncoche, ca. 1900. Fuente: André Menard y Jorge Pavez (eds.) (2007). Donada por la Iglesia anglicana a la Municipalidad de Pitrufulquén.

◦◦
Un grupo de jinetes, un niño y una mujer cargando a su pequeño. Fotografía de Enrique Mora Ferraz, 1935. Archivo Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico CENFOTO, Universidad Diego Portales.





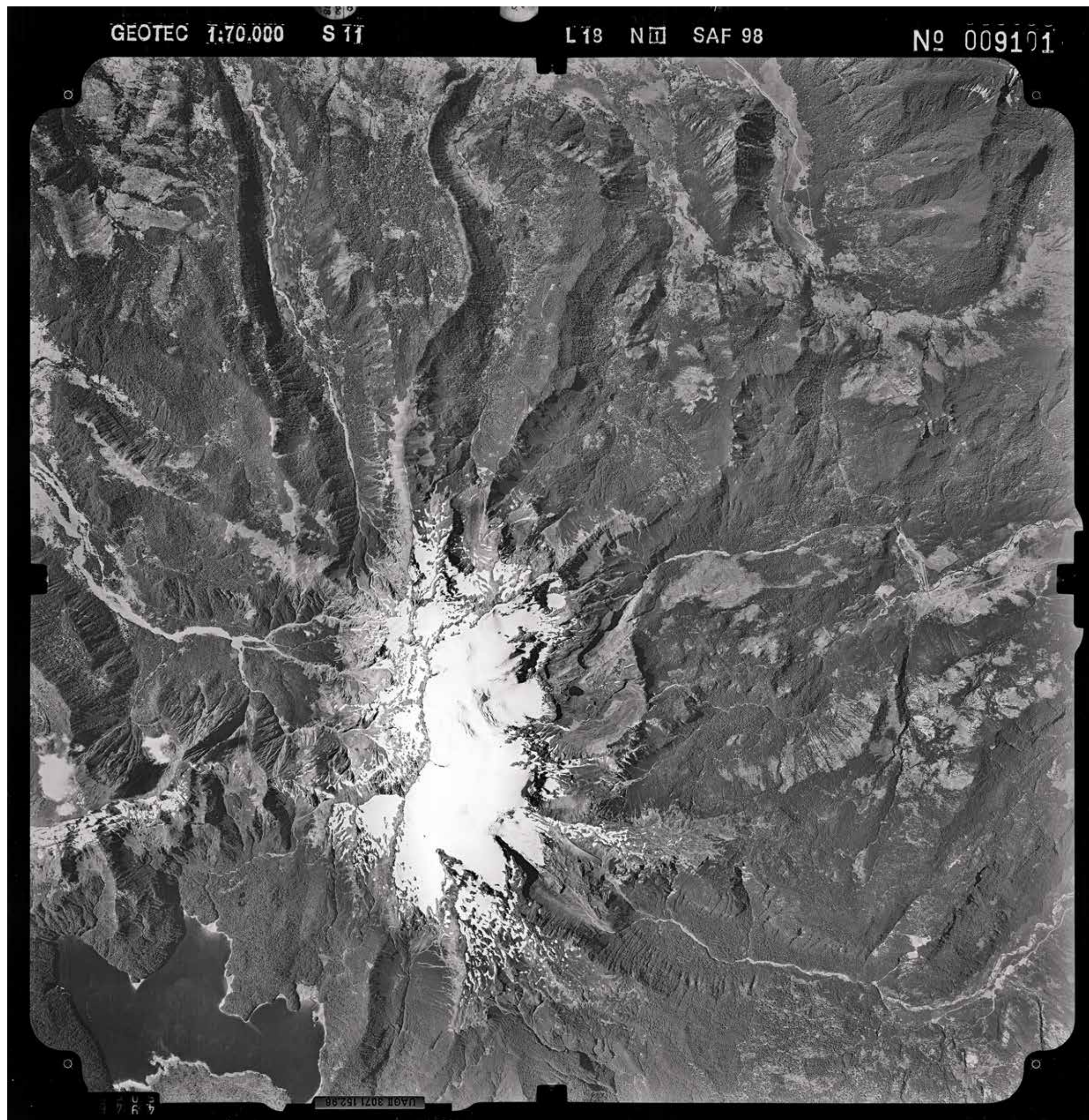
••

La niebla se levanta
en el nacimiento
del río Toltén,
entre canelos y el
verde exuberante
de la vegetación,
escenario de los
viajeros mapuche que
siguen recorriendo
estos caminos de
cordillera y agua.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2013.

Trashumar entre araucarias y volcanes en los Andes del Sur

Carla Marchant

En los territorios de montaña del sur de los Andes chilenos, la práctica de la veranada-invernada (*Walugtuwe-Pukemtuwe*) es considerada un tipo de trashumancia que refleja patrones y redes de uso del territorio basados en saberes bioculturales transmitidos de manera intergeneracional. Aquí, las zonas de baja altitud, principalmente praderas interrumpidas por bosques de *Nothofagus* como coihues y robles, ubicadas en valles o «cajones» entre los seiscientos y los mil metros de altitud, componen el escenario de la invernada: el espacio adonde las comunidades pehuenche llevan el ganado a pastar durante los meses más fríos del año. En cambio, la veranada está formada por hábitats de mayor altitud (desde novecientos a mil metros de altitud en adelante), un ecosistema altoandino poblado por el monumental pehuén o araucaria (*Araucaria araucana*).





Tras las huellas de la cordillera: senderos que desafían fronteras

Estamos habituados a escuchar que los Andes son una «frontera natural» o «barrera orográfica» que delimita Estados o, como expresó el naturalista Charles Darwin, «una barrera infranqueable». La idea de una cordillera permeable, móvil, ha sido menos explorada. Sin embargo, en los Andes existen diversos territorios donde esta idea de límite se torna difusa, evidenciando que la movilidad es un fenómeno fundamental que ha permitido habitar el mundo y construir territorialidades.

La práctica de la veranada e invernada es desafiante en términos espaciales. La movilidad es un factor inherente a los modos de vida de estas comunidades. Para los pehuenche, la cordillera no es un límite, sino un puente, un territorio de encuentros, saberes compartidos y

circulación permanente. Desde hace siglos han tejido redes de intercambio con el Puelmapu (Argentina) y el norte de la Patagonia, desarrollando alianzas familiares para fortalecer redes de cooperación y reciprocidad.

Las redes de movilidad se componen de múltiples huellas (*Pichirüpü*) que corresponden a sendas secundarias para los animales. Así se constituye el *rüpütun*, que representa el «recorrer el camino» o «hacer huella» y que viene del *rüpü*, «rastró» o *pünon* de un cuerpo en movimiento (*nengümün*), ya sea animal o humano, hecho con el pie (*namün*), mientras se recorre a pie (*namüntun*) o a caballo (*kawelluntun*) en la cordillera», tal como explica el historiador Álvaro Bello.¹ Estas prácticas superan las mencionadas delimitaciones, a partir de la experiencia cotidiana en y con la naturaleza.

Los conocimientos sobre el uso y gestión de estos espacios desarrollados por el pueblo mapuche pehuenche evidencian una profunda comprensión de las interacciones socioecológicas y una relación estrecha con la tierra y los ciclos de la naturaleza.

Este territorio, conocido como cordillera Pehuenche, se extiende entre Alto Biobío, Lonquimay, Melipeuco y Curarrehue y es un vivo escenario de la movilidad trashumante. Con una historia geológica de más de trescientos millones de años, conforma un ecosistema único de interés mundial, modelado históricamente por relaciones recíprocas entre comunidades y montañas, volcanes, glaciares, ríos y bosques. Aquí se desarrolla un sistema de producción mixto que aprovecha distintas áreas según los ciclos de productividad vegetal, optimizando recursos y evitando períodos críticos. La trashumancia no solo gestiona praderas para el pastoreo, sino que también promueve el uso sustentable de boquetes de araucaria (*pewenentu*), donde se recolecta el piñón (*nguilliu*), además de hongos y frutos

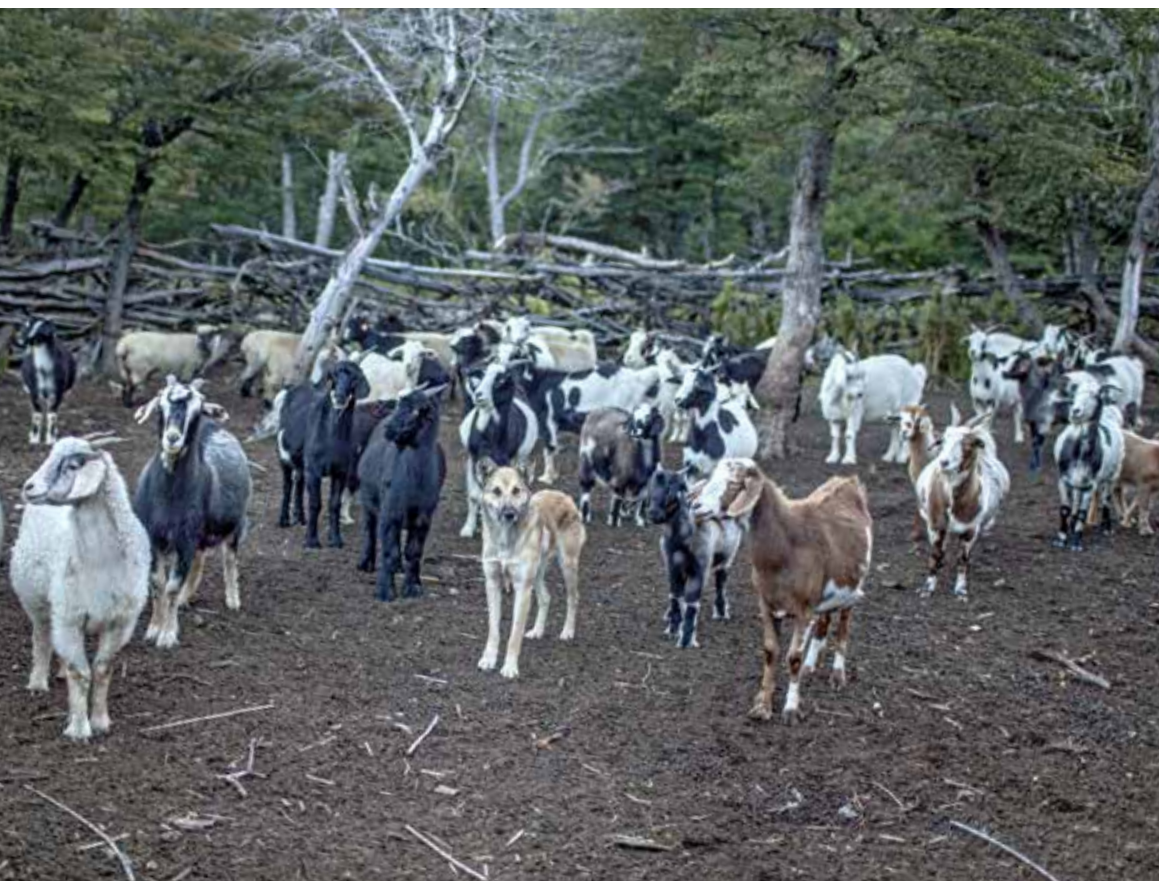
silvestres. A ello se suman prácticas como las huertas destinadas al autoconsumo de alimentos y hierbas medicinales, configurando un sistema complejo que integra saberes y prácticas agrícolas en profunda relación con el entorno natural.

A pesar de su relevancia, la práctica de la trashumancia y otros pastoralismos se ha reducido notablemente en el mundo debido a diversos fenómenos impulsores de cambio global. Nos referimos no solo al cambio climático, sino también a factores antrópicos como el cambio de uso de suelo, la fragmentación de la propiedad, la desertificación y las políticas públicas que dificultan la movilidad de los pastores y apuntan a estrategias de desarrollo que fomentan la sedentarización.



El volcán Llaima, con una altura de 3125 m, se eleva en el corazón del Parque Nacional Conguillío; en primer plano, un bosque de pehuén. Se trata de uno de los volcanes más activos de Chile. Fotografía de Jean-François Lagrot, 2025.

Juan Carlos Meliñir Huaiquillan, en un amanecer en el territorio de Quinquén, observa una ceremonia rodeada por el paisaje que las comunidades pehuenche han protegido durante décadas. Juan Carlos sigue los pasos de su padre, el histórico *lonko* Ricardo Meliñir Marihuan. Fotografía de Jean-François Lagrot, 2025.



La montaña se vive en ciclos

Cada año, con la llegada del buen tiempo en primavera, comienza un rito profundamente arraigado en la vida de las comunidades de montaña que transitan entre la invernada y la veranada. No se trata solo de un traslado de animales y enseres, sino de un ciclo vital que conecta a las familias con la naturaleza y el sentido espiritual que convoca la actividad. La trashumancia es un acto fundamental para la construcción de identidad colectiva. El inicio de la veranada no tiene una fecha fija y está condicionada por aspectos climáticos que incidirán en la localización de los puestos o *rukos* de veraneo. Los *rukos* son un tipo de refugio artesanal construido para guarecer a los veraneantes durante el trayecto trashumante. Construidos con planchas de zinc, maderas y ramas recolectadas de leña muerta, generalmente lenga (*Nothofagus pumilio*) y ñirre (*Nothofagus antártica*) de las inmediaciones, al terminar la temporada se desarman y guardan para una próxima. A estos se suman corrales de materialidad similar, usados para el manejo del ganado.

La preparación: el inicio del viaje

Antes de que los caballos se encaminen hacia las alturas, la preparación es clave. Durante días, las familias revisan cada detalle, lo que llevarán y necesitarán para los meses que pasarán en la veranada. Los implementos de la casa son amarrados a los caballos, protagonistas de la subida. No es una tarea individual, sino comunitaria: cada familia, hombres, mujeres y niños encuentran su espacio en la veranada y acuerdan normas para la convivencia y el uso del territorio, en una gobernanza que respeta la tradición y lo comunitario. La acción del Estado se hace presente a través del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), que registra y detecta potenciales enfermedades en los animales antes de la subida. Esta acción es un mecanismo de control fitosanitario y, a la vez, un dispositivo legal que muestra la vigilancia del Estado sobre esta movilidad fronteriza.

El camino hacia la veranada: la trashumancia de ida

Desde los galpones de invernada comienza el viaje hacia las partes altas. Inician los animales mayores, caballos criollos y vacas (Overo colorado y Clavel chileno), seguidos por el ganado menor: tropillas de treinta a cincuenta cabras, ovejas, cerdos e incluso gallinas. A veces el alimento escasea, no solo por factores climáticos, sino también por obstáculos recientes como el cercamiento de predios, que restringe el libre tránsito de las montañas. Mientras avanzan, los perros vigilan que ningún animal se quede atrás o se desvíe. La montaña, con su geografía imponente, recibe nuevamente a quienes la recorren año tras año.



La llegada: el saludo a la naturaleza

El arribo a la veranada es más que el fin del camino, es un reencuentro con la tierra y con las fuerzas que la protegen. Como señal de respeto, se elevan palabras al viento: *Akutuy, akutuy lázaro, akutuy veranada mu, mule pa tuy*,² que pueden traducirse como: «Aquí estoy presente, nuevamente en la veranada». Estas palabras marcan la presencia del viajero en el lugar, reconociendo que no está solo, que comparte este espacio con los espíritus y fuerzas naturales. La montaña los recibe y con ella comienza una nueva etapa.

La estadía: vida en la montaña

En la veranada, el tiempo es una convivencia profunda, donde se transmiten saberes (*kimün*) de generación en generación. Los ancianos cuentan historias y sueños (*pewma*) que permiten comprender cómo se interpreta el mundo y la vida en la cosmovisión mapuche pehuenche. Los niños aprenden observando y participando y la lengua permite transmitir la historia local. Es un momento de reconocimiento: de los mayores, de los espíritus. La veranada es más que un espacio físico; es un vínculo con la memoria, con la identidad y con la naturaleza. Cada elemento del paisaje cuenta con su *ngen* o espíritu, cuya función es disponer y resguardar los equilibrios.

• •
Decenas de cabras de una faena estacional que moviliza a familias y rebaños en torno al ciclo del *ngülliw*. Corral en Alto Ralco durante la temporada de cosecha de piñones. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

• •
Un refugio de canogas, Alto Ralco, resguarda a quienes suben con sus animales durante la veranada; una pausa humana en medio del bosque. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

• •
La comunidad mapuche de Quinquén se reúne para realizar una ceremonia en medio de las tensiones territoriales que históricamente afectan a la zona. Fotografía de Jean-François Lagrot, 2025.





La despedida y el regreso: cierre e inicio de un ciclo

Al momento de partir, se elevan palabras al viento: *Amuton welo wiñon, amuton veranada welo wiñon, wiño ka tripantu*,³ que pueden traducirse como: «Me fui... pero regresé. Me fui a la veranada, pero regresé». Con estas palabras se agradece y se promete el retorno.

El viaje de regreso refleja la ida: caballos, perros y jinetes descienden juntos, asegurándose de que ningún animal quede atrás. El destino final no es simplemente la invernada, sino el hogar. Los primeros en llegar preparan un asado, celebrando el reencuentro y compartiendo las experiencias vividas. Posteriormente, se inician nuevas labores, como preparar la casa para el invierno, cuidar la huerta y organizar la venta de animales. El ciclo de la veranada se cierra, solo para abrirse nuevamente en el próximo viaje a la montaña.



Una práctica amenazada en su continuidad

La cordillera Pehuenche enfrenta diversas amenazas que comprometen la continuidad de la trashumancia. La crisis climática, más intensa en zonas altas, altera patrones de temperatura y disminuye precipitaciones, reduciendo así la disponibilidad de agua y afectando directamente la vegetación herbácea, como el coirón y el junquillo, fundamentales para alimentar el ganado durante la veranada. La merma de forraje incrementa la dependencia de ayudas de emergencia, elevando la vulnerabilidad de las comunidades. Desde una perspectiva sociocultural, el envejecimiento de la población rural y la falta de incentivos para los jóvenes agravan este escenario. Las habitantes del territorio así lo señalan: «Hay una falta de conexión y conocimiento entre las personas adultas y los jóvenes [...] Los

jóvenes no tienen oportunidades, por eso se van» (mujer, Curarrehue, 2024).⁴ Igualmente, el escaso reconocimiento de la trashumancia como patrimonio cultural por parte del Estado contribuye al riesgo de su desaparición, por ello es urgente avanzar en mecanismos de protección de estas prácticas.⁵ Herramientas como la cartografía social, que permite registrar de manera colectiva estas experiencias, ponen en el centro el conocimiento local y permiten enfrentar la erosión de la memoria.

La trashumancia cordillerana teje relaciones entre humanos, animales, montañas y memorias. Estas rutas invitan a recorrer caminos no oficiales y a cuestionar visiones coloniales de la montaña como frontera infranqueable, abriendo paso a una comprensión más profunda de las movibilidades en los Andes del sur de Chile. ✨



Por ello, el veranear entrega al *lonko* y a su comunidad la posibilidad de nutrirse del *newen* (energía) de la naturaleza, siendo este aspecto una de las implicancias simbólicas más relevantes de la práctica.

En esta etapa destaca como principal actividad complementaria el piñoneo, realizado por niños y mujeres en los boquetes de araucaria. La colecta se realiza tomando los frutos femeninos desde el suelo, con las manos y cortando su tallo. Es una tarea delicada y se evitan prácticas consideradas irrespetuosas, como sacudir el árbol para provocar la caída de ganchos con los frutos o, en casos extremos, treparlo. El piñoneo posee gran relevancia económica para

las familias, al ser una de las principales fuentes de ingreso; es, además, parte importante de la base alimentaria tanto humana como del ganado doméstico.

Complementariamente, se recolecta leña seca o muerta de araucaria y ñirre para la construcción de los *rukos* y para calefacción de los hogares durante los meses de invierno. También se recolecta el picoyo, un gancho seco de araucaria muerta que contiene una alta cantidad de resina cristalizada que, al caer, es utilizada para la elaboración de artesanías. Asimismo, se recolectan hierbas (*lawen*) que son usadas por mujeres y por personas con conocimientos médicos (*lawentuchefe*). La montaña es también fuente de salud y bienestar.

◦◦
•◦
Un hombre asciende por el tronco de una araucaria en busca de piñones, mientras adultos y niños sostienen la cuerda que lo asegura. Es así como la faena hace visible la transmisión familiar de este conocimiento. Alto Ralco. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

◦◦
•◦
El *ngülliw* (piñón de araucaria) es una semilla de alto valor nutricional que ha sostenido la vida pehuenche durante siglos. En Quinquén, cerca de Lonquimay, su recolección se realiza entre marzo y mayo, movilizándolo a las familias en un trabajo comunitario estrechamente ligado al territorio. Fotografía de Jean-François Lagrot, 2025.

◦◦
•◦
Una mujer cocina piñones sobre las brasas; el vapor llena el espacio mientras se prepara el fruto recién recolectado. Parte de esta cosecha alimenta la jornada y otra se guarda para el comercio y para el invierno, siguiendo los ciclos que organizan la vida en la montaña. Alto Ralco. Fotografía de Tomás Munita, 2010.



••
Senderos que miran
a volcanes, como
el Lanín, y bosques
siempreverdes de
Nothofagus y araucarias
siguen cautivando a los
caminantes. Son las
rutas de trashumancia de
comunidades pehuenche
que han hecho de este
territorio su sustento y
que siguen maravillando
a quienes las recorren.
Cumbre del cerro San
Sebastián, Parque
Nacional Huerquehue,
Región de La Araucanía.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2015.

Redes en peligro de desaparecer: la arriería en Chile Central

Claudio Mercado

Es mayo de 2025 y hemos subido al Cajón del Olivares con el arriero Carlos Arenas, oriundo de Los Maitenes. Hace frío, corre un viento helado y está nevando. Son las últimas semanas para bajar los animales. A eso hemos venido, a buscar sus vacas para bajarlas de la alta cordillera.



Avanzamos por una huella tropera también usada por montañistas y buscadores de tesoros. Este valle, cerrado por el fondo, permite ir hacia el oeste cruzando el portezuelo del Cepo y caer a Piedra Numerada y luego a Santiago, o ir al oriente tomando el paso Las Pircas, famoso por ser la supuesta ruta que hizo Manuel Rodríguez para cruzar a Argentina.

El conocimiento de los arrieros de las huellas y los pasos cordilleranos durante la guerra de la Independencia fue fundamental durante ese periodo,

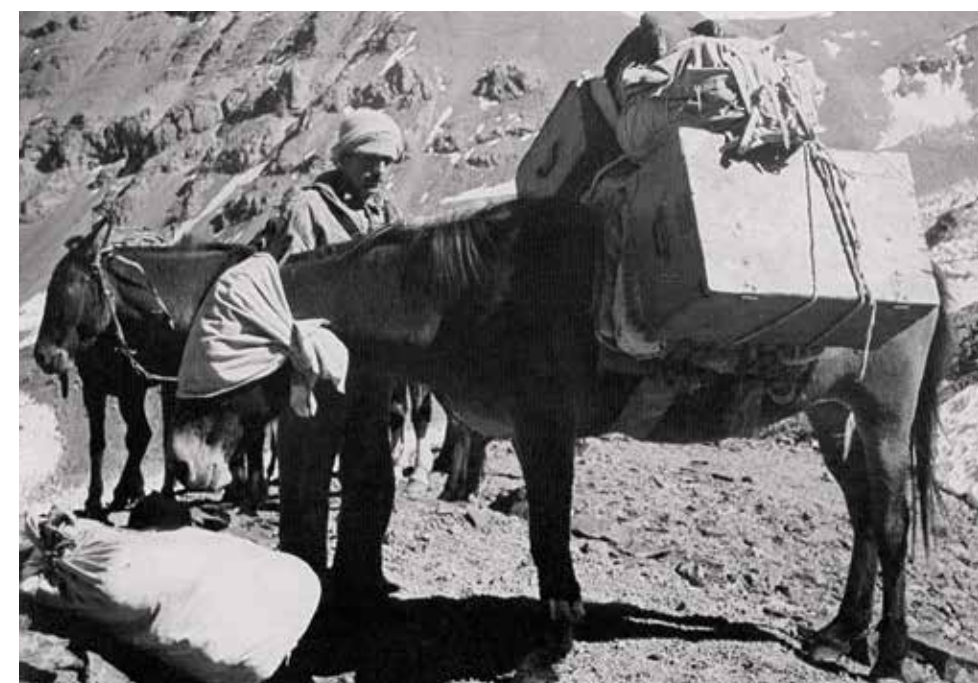
según explican los historiadores Lacoste y Guerrero: «El oficio de arriero era una garantía de que el eventual espía contaba con los conocimientos necesarios para realizar las tareas requeridas, porque dominaba las rutas trasandinas. Podía recorrer la cordillera con aspecto de simple baqueano sin despertar sospechas».¹

Las huellas transandinas y los arrieros fueron también fundamentales en el intenso comercio desarrollado desde Buenos Aires a Santiago y Valparaíso, vía Mendoza, durante el siglo XVIII. El arriero

era un empresario diverso: trabajaba en transporte, comercio y ganadería.²

El arte de conocer y distinguir las huellas sugiere un conocimiento transmitido, adquirido en la vivencia misma del paisaje, sabiendo que un error te puede costar la vida, una mala huella te despeña, una buena te lleva al refugio, a la casa de piedra, al *ruko*, al alero que te salvará.

Hay que haber andado una y otra vez los cerros para intuir por dónde seguir cuando las huellas se borran.



Los arrieros fueron quienes dieron a conocer el sitio del sacrificio humano inka hallado en el cerro El Plomo. Expedición al cerro El Plomo (1954). Fondo Alberto Medina (2023). Laboratorio de Etnografía-Archivo Audiovisual. Departamento de Antropología, Universidad de Chile.

La forma en que se preparan y cargan las mulas para ir a la montaña apenas ha cambiado en el tiempo. Arriero cargando mula (1954). Fondo Alberto Medina (2023). Laboratorio de Etnografía-Archivo Audiovisual. Departamento de Antropología, Universidad de Chile.

El oficio de la arriería sigue vigente en gran parte de la cordillera de los Andes. En la zona central, el Cajón del Olivares es una zona a la que se continúan llevando los animales durante las veranadas. Fotografía de Pablo Villalobos Mercado, 2025. Archivo Audiovisual Museo Chileno de Arte Precolombino.

El encuentro con el niño del Plomo

La cordillera guarda historias de tesoros, entierros, vetas, minerales aparecidos, santos, dioses y demonios. Todas ocurren en las cumbres de las montañas, donde se está realmente solo en la inmensidad y aparecen los dioses, espíritus, ancestros y todos los seres que no vemos cotidianamente. Para recorrer esos espacios están las huellas, cargadas ellas también de historias.

Hace veinte años registramos una de esas historias.

Llegamos a San José de Maipo con Santos Rubio en busca de don Octavio Ríos, sobrino de don Gerardo Ríos, uno de los arrieros que encontraron y bajaron al niño del Plomo. Don Octavio ya partió de este mundo, pero su historia quedó:

—En 1906 fue mi abuelito con seis personas más. Y lo que buscaban ellos era un pergamino. «Pergamino» se llamaba a un libro que estaba escrito en cuero, con hilos de oro. Y eso es lo que buscaban ellos.

»Cuando fue mi abuelo, los que fueron, fue uno que le decían Chenchó Carrasco, el otro Maximiano Rosa. Y otro que llevaban como marucho³ era Guillermo Chacón. Ellos subieron arriba y escarbaron y todo eso y ahí encontraron varias especies: un llamo, una cuestión de oro, pulseras, cuestiones de indígenas. Y después, cuando pasó los años, ahí fue un tío mío, mi tío Gerardo fue con un hermano mío, con Jaime.

»Y ellos subieron arriba y comenzaron a buscarlo, ellos lo que buscaban era el pergamino. Un libro. Entonces encontraron como una piedra de río, y esa fue la que escarbaron. La dieron vuelta y ahí encontraron el indio, que estaba sentado como en una bóveda de piedra, como mil



pedras chicas, así, y todo como una olla, y ahí estaba sentado y tenía una cuestión como un asiento, que era de [hojas de] coca. Y eso estaba forrado en cuero. Y de ahí ellos lo que encontraron también fue un cacique de oro, que pesaba como un kilo y medio. Encontraron que el indio tenía siete coronas. De las siete coronas, tenía una de lana y las lanas nunca las descubrieron de dónde las trajeron. También otra de plumas de pájaros que nunca pudieron descubrir de dónde las trajeron las plumas. Una de plata. Así eran las coronas que tenía entonces. Él las trajo, mi tío, y lo dejó a medio salvo, dejó al indio.

»Y después este Chacón comenzó a hablar. Y después a mi tío lo tomaron detenido por el niño muerto. Que hablaban que era un niño muerto. Y no, pue, era el indio, y el indio era algo de setecientos y tantos años que estaba sepultado y estaba en carne, como si se habría enterrado hace una semana.

»Así que esa era la historia del indio, tiene que haber sido hijo de un rey. Porque también tenía un chamanto, como le digo yo, de lana, que tenía como ochocientos cuadritos. Distintos portes y todos no eran de la misma lana. Y eso, oye, lo extraño la lana y las plumas y todo eso así, y tenía unas botitas así, que le llegaban a media canillita, una botita muy bonita hecha. Claro que en la piedra especificaba de los años que estaba. Y la piedra era una piedra de río y la piedra pesaba como doscientos kilos. ¿Cómo la subieron arriba? Porque la piedra de río se conoce cuando la gastan, el regaste del agua, es pulida, pulida. Así era la piedra de río, no era una piedra de arriba».

Un niño enterrado en las alturas del Plomo para proteger el valle, para sellar una alianza política, para ofrendar a las divinidades. Huellas para llegar a ese lugar sagrado. Un grupo de personas de hace seiscientos años trayendo a un niño noble durante miles de kilómetros, se supone que desde las cercanías del lago Titicaca, para subirlo a cinco mil cuatrocientos metros de altura a la cumbre del hermoso cerro El Plomo, dormirlo y dejarlo ahí.

El famoso camino del Inka, que atravesaba el Tawantinsuyu conectando mares y cordilleras, selvas, sierras y desiertos, pampas y bofedales, sirvió para traer al niño.

El río Colorado: huellas antiguas, problemas actuales

El Olivares entrega sus aguas al río Colorado, donde los registros más antiguos de presencia humana datan de hace dos mil quinientos años. Cerca del Alfalfal y del estero el Quempe o Cabeza de León hay petroglifos, dibujos en las rocas, tumbas, talleres líticos y sitios habitacionales. También hay vestigios posteriores que se relacionan con la explotación de minas de cobre y que llegan hasta la ocupación inka.

Luego aparecen los españoles y se produce un cataclismo, con un marcado proceso de mestizaje y, en algunos territorios, de reemplazo de la población. Tanto en el Olivares como en el Colorado hubo pasos cordilleranos que fueron usados intensamente durante

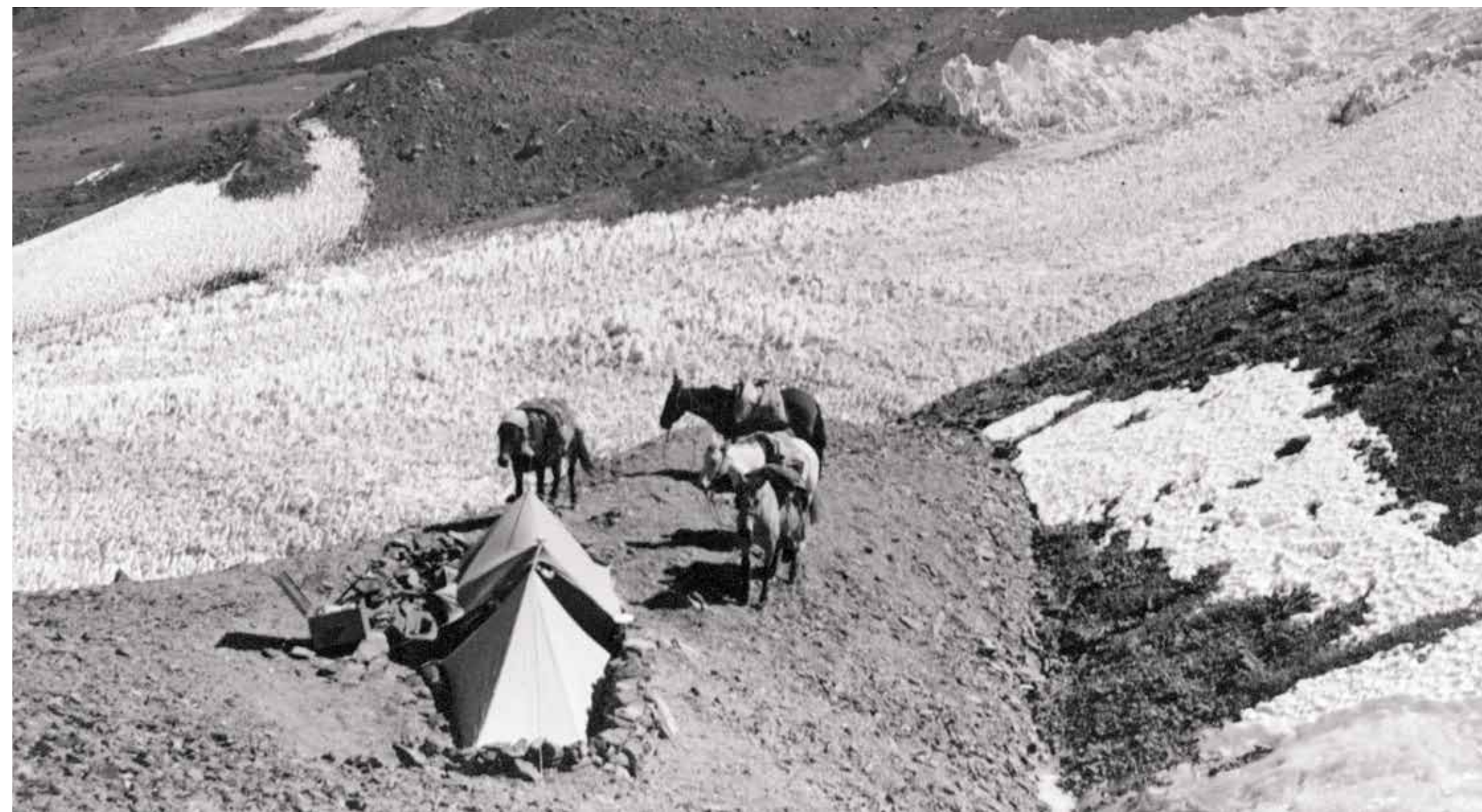
la Colonia. Después, con los primeros andinistas y científicos, los arrieros guiaron, aconsejaron, acompañaron y apertrecharon todas las expediciones desde 1850 en adelante. Como escuché el otro día en una conversación entre arrieros del Colorado, «Los andinistas sin nosotros no son ná, nosotros los guiamos, les decimos: “No suba ná hoy, aguántese hasta mañana, mire que lo va a pillar la nieve”, les llevamos las cosas, todo».

Durante cientos de años este cajón ha sido usado de veranada para vacas y ovejas. Luego entró la minería y la hidroeléctrica, y ahora quieren hacerlo Parque Nacional y sacar a los arrieros. Carlos cuenta lo que está pasando:

—Hicieron uno ya, el parque Glaciares ya está ya. Cuando se formó y hablaron con nosotros era de tres mil seiscientos

◦◦
◦◦
Al niño del Plomo le acompañaba un ajuar de ofrendas: una estatuilla de plata vestida con finos textiles y un gran tocado de plumas rojas; una estatuilla de camélido de oro y finos mocasines de cuero bordados. Fotografías de Fernando Maldonado, 2001. Colección Museo Nacional de Historia Natural.

◦◦
◦◦
Las primeras expediciones en busca del niño del Plomo fueron las de Luis Krahl en 1954. Fondo Alberto Medina (2023). Laboratorio de Etnografía-Archivo Audiovisual. Departamento de Antropología, Universidad de Chile.





metros hacia arriba era el parque, pero ahora ya lo bajaron a tres mil. Ya dijeron que de ahí para arriba, y anoche tuvimos una reunión por eso, por lo de la cota que bajaron, cuando ellos hicieron el compromiso de hacer el parque Glacial y no bajarse. Ya se bajaron, ya dieron un tranco más allá. ¿Y van a dar otro? Sí, yo creo que, por eso lo digo, nos están acorralando, aquí nos van a sacar de a poco, nos van a ir echando y nos están echando de algo que de verdad es de nosotros, porque se pagó esto.⁴

Estamos en Las Tres Puntas, en la confluencia del Olivares con el Colorado. La Asociación de Ganaderos del Río Colorado, AGARCO, se ha juntado aquí para que hagamos un video para difundir la amenaza que se avecina: el Estado

quiere ampliar el parque Glaciares de Santiago y echar a los arrieros. Una propuesta indignante que no incluye a los que han habitado ahí durante generaciones, quienes se han criado en el territorio y quienes han cuidado el lugar. A ello se le suma la crisis climática, que cada vez ofrece menos pastos al ganado.

Uno de los arrieros, don Ismael Ortega, toma la palabra:

—Esto es de nosotros. Yo puedo decir que es de nosotros: ya mi padre, mi abuelo, mis bisabuelos estaban acá. Nosotros aquí tenemos una cultura, un patrimonio, ya de por décadas, siglos. Ya vivimos, como le digo, por décadas aquí, nuestro patrimonio que tenemos es impagable y lo que están haciendo hoy en día a nosotros

quitándonos el campo, achicándonos nuestro campo, quitándonos nuestra cultura, nuestro patrimonio que tenemos por décadas. ¿Adónde vamos a tener nuestro ganado? Oiga, ¿adónde lo vamos a tener, adónde lo vamos a dejar el ganado?⁵

Claudio López, arriero del río Colorado, recuerda los tiempos de cuando el valle estaba lleno de pastos y animales que venían de distintos lados:

—Volvamos bien atrás, aquí te entraron como cinco mil cabezas de ganado de afuera a este sector, aquí entre río Colorado y Olivares. Y venía mucho ganado de la costa. Más que nada vacuno venía de la costa, de Curacaví venía mucho ganado, de todo ese sector.

El padre de Pablo Villalobos, fotógrafo de este texto, vive en Curacaví y quien le cuida los caballos es un arriero cuya familia venía al Cajón del Maipo con sus animales.

Lino Mardones, del sector Las Rosas de Curacaví, cuenta la historia:

—Toda la vida con animales. De acá el papá mío alcanzó a ir también y unos amigos de mi papá. Salían de acá de Curacaví hasta Pudahuel para pasar en la noche por Santiago. En el día salían de acá, cruzaban el túnel por la cuesta [Lo Prado] y llegaban a Pudahuel y en Pudahuel esperaban la noche para pasar Santiago. [Cruzaban] por la avenida, por la Alameda, digamos, después La Florida, por ahí creo que paraban. La Florida, Puente Alto, por ahí llegaban a unos potreros y ahí paraban, ahí esperaban.



»Teníamos ganado acá y se llevaba a la veranada. Toda la temporada de verano, que vendría siendo como de noviembre a abril, mayo, según como viniera el año. A veces llovía antes, había que ir a buscarlo antes, pero siempre hasta fines de abril.

»A nosotros, cuando íbamos [al cajón del Maipo], los más antiguos nos llamaban "los costinos", cuando llegábamos nosotros de acá. Porque ellos eran los del Cajón nomás».

Salir del embrujo de la cordillera y los caballos es difícil. Algo pasa en las alturas de los Andes: hay una fuerza, una energía especial, un tiempo especial que se ve dibujado en los cerros, en las capas de colores, en los estratos que muestran la historia de los tiempos.

Como dijo un arriero joven hace un par de semanas en esa junta del río Colorado: «No tengo más palabras que decir porque, si a nosotros nos quitan el campo o nos bajan la cuota de adonde criar a los animales, ¡puta, nos quitan una parte de nosotros, de los ganaderos, a nosotros nos quitan un pedazo de mente, un pedazo de vida, y eso cuesta!». ❄

◉◉

La práctica de mover los animales cerro abajo para que no mueran de frío se conoce como «invernada». Fotografía de Pablo Villalobos Mercado, 2025. Archivo Audiovisual Museo Chileno de Arte Precolombino.

◉◉

Un vaso choquero junto a una fogata marca el cierre de una larga jornada de cabalgata en la cordillera. Fotografía de Pablo Villalobos Mercado, 2025. Archivo Audiovisual Museo Chileno de Arte Precolombino.

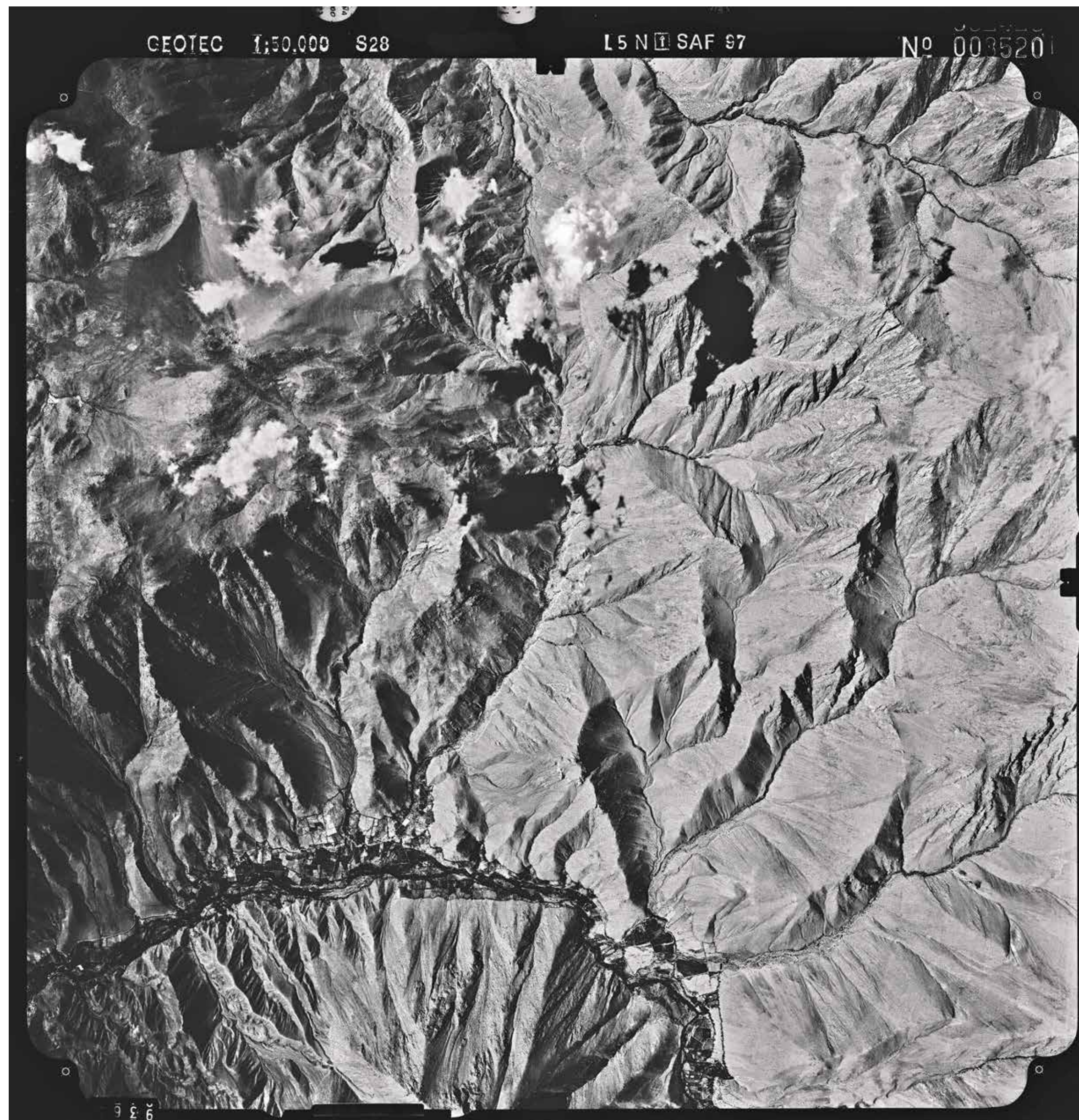


••
Los arrieros han seguido las huellas de sus animales durante siglos por la inmensa red de senderos que compone esta zona de los Andes. Por esa razón, continúan siendo los mayores conocedores y guías en la montaña. Fotografía de Pablo Villalobos Mercado, 2025. Archivo Audiovisual Museo Chileno de Arte Precolombino.

Salir del valle. Arte rupestre y rutas diaguitas

Felipe Armstrong y Andrés Troncoso

En los valles semiáridos del norte chileno, entre los ríos Huasco y Choapa, previo a la conquista española, las comunidades diaguitas desarrollaron una vida agrícola marcada por la dispersión residencial, el trabajo colectivo y una relación profunda con el paisaje. Sus casas de quincha, construidas en las terrazas fluviales, estaban rodeadas de chacras cultivadas mediante sistemas de riego que dependían del curso del río. Aquí, la vida cotidiana se organizaba en pequeños grupos familiares extendidos, sin una jerarquía política centralizada, pero articulados por redes de parentesco, rituales y economías que tejían los valles entre sí.





El contraste entre el fértil fondo del valle y los áridos cerros debió haber marcado el paisaje de las comunidades diaguitas, quienes señalaron los espacios liminales con rutas de petroglifos. Valle del río Hurtado, provincia del Limarí. Fotografía de Felipe Armstrong, 2021.

Bloque saturado con imágenes grabadas. Se distinguen círculos, líneas ondulantes y figuras humanas apenas visibles. Rocas como esta marcan las rutas diaguitas. Petroglifo diaguita en Hacienda El Chacay. Fotografía de Andrés Troncoso, 2019.

La cotidianidad diaguita transcurría en estos fondos fértiles: se sembraba maíz, se recolectaban frutos silvestres, se tejían fibras, se cocía cerámica. El paisaje inmediato era familiar: terrazas planas, árboles dispersos, canales de regadío, cerros lejanos que enmarcaban el horizonte. Sin embargo, más allá de estas terrazas comenzaba otro mundo. Allí donde el valle pierde su forma y la pendiente gana protagonismo, donde el agua desaparece y el suelo se cubre de piedras sueltas, comenzaban las rutas hacia los interfluvios: aquellas quebradas angostas y laderas abruptas que comunicaban un valle con otro. Era hacia ese mundo agreste que partían quienes buscaban otros recursos, otros vínculos o, quizás, otras respuestas.

Es precisamente en estos puntos de transición —en las bocas de quebradas, en laderas inclinadas, lejos de las chacras y las casas— donde se concentra el arte rupestre diaguita. Miles de rocas grabadas, organizadas con una lógica espacial precisa, marcan las salidas del valle. Sitios como La Tranca del Diablo, Hacienda El Chacay, Las Tinajas en el Limarí, o Las Rojas en el Elqui, reúnen desde unas pocas hasta más de cuatrocientas rocas marcadas con petroglifos que acompañan al caminante cuesta arriba. Sus diseños lineales y circulares muestran una geometría propia, mientras esquemáticas figuras humanas y animales parecen mostrar un deseo de hacer cuerpo ese paisaje. Las superficies intervenidas de las rocas, usualmente lisas, miran siempre hacia el valle, como si quisieran recordar a quienes suben el mundo que están dejando atrás y aquel al que están por entrar.

En estos sitios no hay restos domésticos, tampoco funerarios. Las excavaciones arqueológicas han recuperado apenas instrumentos líticos expeditivos: fragmentos de piedra local, angulosos, empleados para picar la superficie de la roca madre. El acto de grabar —el martilleo repetido de piedra contra piedra— generaba un ritmo seco que resonaba entre las quebradas, acompañando a quienes grababan, pero también a quienes caminaban. Así, la producción del petroglifo era un acto integral del viaje. Una marca visual, sonora y corporal que transformaba el desplazamiento en memoria.

El tránsito por los interfluvios

Los espacios con arte rupestre ofrecen un cambio radical en la percepción del mundo. Si el valle es horizontal, húmedo, familiar y lleno de presencias humanas conocidas, el interfluvio es vertical, seco y ventoso; el sol azota con fuerza. La subida exige fuerza, equilibrio y orientación. Cambian los olores, los sonidos, las texturas del suelo; el verdor de los valles, con sus frondosos árboles y arbustos, da paso a una

vegetación escasa y espinosa, y el ruido del río y el viento en las hojas da lugar a un silencio apenas interrumpido por el viento y una que otra bandada de trichahues. Las rocas grabadas guían el recorrido y la salida, crean una arquitectura de tránsito, marcada por el encuentro directo con los diseños e historias dejados por otras personas diaguita en tales piedras.

Los interfluvios —aunque percibidos desde el valle como espacios inhóspitos— no eran zonas vacías. Estos territorios fueron habitados históricamente por poblaciones cazadoras-recolectoras, desde al menos unos nueve mil años atrás, que desarrollaron una ocupación persistente en esta región utilizando las quebradas interiores. Si bien el registro arqueológico es menos denso que en los valles, se han documentado sitios con arte rupestre típico de estos grupos, caracterizados fundamentalmente por pinturas de diseños geométricos, puntas de proyectil y herramientas líticas, así como restos faunísticos vinculados a la caza de guanacos, mamíferos pequeños y aves.



•◦

Las comunidades diaguitas compartieron el territorio con grupos de cazadores-recolectores que habitaban fundamentalmente los interfluvios. En muy pocos espacios encontramos ejemplos como este, en que una pintura realizada por los cazadores-recolectores se llevó a cabo sobre un petroglifo diaguita. Sitio Cabrito Laguna, Andacollo. Fotografía de Andrés Troncoso, 2019.

•◦

En este caso, un petroglifo diaguita fue realizado sobre una pintura de cazadores-recolectores. ¿Habría sido una forma de hacer reclamaciones territoriales? Sitio Cabrito Laguna, Andacollo. Fotografía de Andrés Troncoso, 2019.

◦•

Ciertos animales personificaban atributos con los cuales el diaguita se sentía identificado. Al reproducir sus rostros, quizás asimilaban el poder de estos animales, incorporándolos a su vida cotidiana y, sobre todo, a sus creencias y rituales. Dentro del universo alfarero diaguita, las escudillas zoomorfas fueron las más frecuentes. Escudilla con atributos de felino. Diaguita, 1000-1400 d.C. Fotografía de Fernando Maldonado, 1986. Colección Museo Chileno de Arte Precolombino.



La coexistencia de estas poblaciones con las comunidades agrícolas del valle sugiere la posibilidad de intercambios entre ellas. No hay pruebas directas de conflicto, lo que abre la hipótesis de una relación, quizás estacional, en la que circulaban productos agrícolas, pigmentos, fibras, carnes y pieles. Existe la posibilidad también de que las relaciones no hayan sido solo económicas. El sitio Cabrito Laguna, entre los valles de Elqui y Limarí, en el que hay arte rupestre tanto diaguita como de cazadores-recolectores, da cuenta de una relación mediada por el arte, algo que debemos seguir explorando. En este marco, los sitios rupestres pueden haber actuado no solo como señalética visual de tránsito, sino también como puntos de encuentro y negociación intercultural.

Figuras de mediación y rostros del tránsito

En el repertorio visual de los petroglifos diaguita predominan formas geométricas —círculos, líneas paralelas, cuadrículas, figuras escalonadas—. Hay también una relativa abundancia de figuras humanas, aunque estas se encuentran de forma diferenciada en distintos valles, siendo más abundantes en Combarbalá que en cualquier otro. Sin embargo, los diseños más interesantes son los conocidos como «máscaras» o «cabezas». Estas figuras —las más complejas en términos técnicos y visuales— aparecen en lugares clave de los sitios: donde cambia la pendiente, se bifurca el camino o se abre el campo visual. Su elaboración exigía tiempo, habilidad y herramientas más refinadas. Su ubicación central en los sitios sugiere que condensaban no solo el tránsito espacial, sino también formas de agencia social. No eran retratos de individuos, sino síntesis visuales de roles de mediación: seres capaces de transformarse y conectar mundos, tal vez líderes, chamanes o ancestros.



Lo notable es que estas figuras también aparecen en la cerámica diaguita, donde una cara —humana, felina o una mezcla de ambas— separa dos bandas decorativas. Utilizando un concepto aymara, podemos entender a estos diseños como un *taypi*, el centro articulador entre opuestos, elemento característico de las ideologías y religiones andinas. De esta manera, parece ser que los rostros en la piedra son la manifestación de la conexión como principio organizador, materializado en las rutas que permiten los vínculos regionales.

El patrón de producción rupestre es extraordinariamente ordenado. Las superposiciones son mínimas, los diseños no son modificados con el tiempo y las nuevas intervenciones respetan la orientación original, mirando siempre al valle del que se sale. Esta práctica acumulativa y respetuosa transforma los sitios en archivos visuales. Cada generación añadió su marca sin borrar

las anteriores, generando una red multitemporal que conecta a los vivos con los ancestros, a los presentes con los ausentes. Al recorrer estos sitios, el cuerpo reitera movimientos ya realizados: subir, mirar, grabar. La ruta, entonces, es el resultado de un proceso social reiterado.

¿Por qué se emprendía el viaje? Las motivaciones deben haber sido diversas y complejas. Por una parte, el acceso a recursos no disponibles en el valle, como canteras, animales de caza o hierbas medicinales; por otra, el intercambio, tanto con otras comunidades diaguitas como con los pueblos cazadores-recolectores. Este segundo elemento debió haber sido clave también para la reproducción social diaguita, ampliando las redes de parentesco, por medio de alianzas de reciprocidad.

Las consecuencias de esta movilidad fueron profundas. A lo largo de más de

doscientos kilómetros, las comunidades diaguitas compartieron patrones constructivos, estilos cerámicos y formas de marcar el paisaje. La dispersión no impidió la coherencia: al contrario, fue a través del movimiento que se consolidó una cultura regional. En este marco, el arte rupestre cumplió una función articuladora, propiciando la partida y la eventual generación de redes sociales y culturales. Quienes viajaban se sabían parte de una comunidad más amplia, tejida no por la copresencia, sino por el tránsito.

Este sistema no desapareció con la incorporación del territorio al Tawantinsuyu, alrededor del 1470 d.C. Por el contrario, muchas de estas rutas siguieron activas, ahora integradas a un nuevo mapa político. Sin embargo, el camino del Inka —la infraestructura imperial construida con fines logísticos y administrativos— responde a una lógica distinta. Trazado con ingeniería,

pavimentado, señalizado, vincula centros de poder, control y abastecimiento. A diferencia de los caminos diaguitas, producidos como resultado de prácticas reiteradas, el camino del Inka en la región es un diseño implementado desde arriba. La coexistencia de ambas redes nos permite observar cómo diferentes formas de organización territorial se expresan también en sus huellas materiales.

El arte rupestre diaguita, en cambio, mantuvo su lógica propia: emplazamiento liminar, producción acumulativa, mediación entre opuestos. Su continuidad postinkaica sugiere una resiliencia ontológica: el sistema de relaciones que sostenía esta práctica sobrevivió al cambio político porque no dependía de instituciones centralizadas,

sino de vínculos distribuidos entre personas, paisajes y memorias.

Esta red tampoco se extinguió con la colonización hispana: siguió viva, transformada y resignificada. Algunas rutas siguieron siendo utilizadas durante los períodos colonial y republicano, especialmente por pastores, arrieros y trashumantes que conectaban quebradas y valles mediante trayectos ancestrales. Lo que hoy llamamos «rutas patrimoniales» en muchas ocasiones retoma antiguos senderos que nunca dejaron de usarse.

Evidencia directa de este uso prolongado se encuentra en ciertos petroglifos que muestran diseños claramente distintos al repertorio prehispánico:

marcas de ganado, diseños que los crianceros usaban para identificar sus animales y que en ocasiones también tallaban en las rocas de los antiguos sitios rupestres. Estos signos nos hablan de una continuidad práctica en el uso de estas rutas y, a la vez, de una transformación en los modos de apropiarse del paisaje. La roca, que antes medió entre mundos y potencias, lo hizo luego entre propietarios, rebaños y rutas económicas.

Hoy en día, varios de estos sitios se han reactivado como espacios de turismo patrimonial. En lugares como Valle El Encanto, en la cuenca del río Limarí, senderos señalizados permiten a visitantes contemporáneos recorrer antiguas rutas diaguitas. Este tipo de

◦◦
●◦
En primer plano vemos una roca con diseños grabados de rostros, característicos del arte rupestre diaguita, que marcan la transformación del paisaje, señalando el cambio que antecede al viaje. El árido paisaje del interfluvio en Hacienda El Chacay. Fotografía de Andrés Troncoso, 2021.

◦◦
◦◦
Un niño recorre el valle El Encanto en Ovalle. Este lugar, repleto de arte rupestre, se ha convertido en un hito turístico de la comuna de Ovalle que es visitado cada año por miles de personas. Fotografía de Álvaro Vivanco, 2015.

◦◦
◦◦
La práctica de grabar rocas se mantiene hasta hoy en espacios en los que el tránsito se activa por razones económicas o turísticas. Petroglifos subactuales comparten soportes con diseños diaguitas prehispánicos. Hacienda El Chacay. Fotografía de Andrés Troncoso, 2019.



turismo —aun con sus limitaciones y desafíos— contribuye a visibilizar el patrimonio rupestre y a reinstalar su centralidad territorial, no solo como «resto arqueológico», sino como espacio vivido. El caminante actual, sin saberlo quizás, repite los pasos de aquellos que grabaron antes. El sitio actúa nuevamente como mediador, ahora entre pasado y presente.

Podemos pensar, entonces, que la ruta no solo conecta puntos en el espacio, sino también momentos en el tiempo y dimensiones del mundo. En el golpe de la piedra, en la línea grabada, se produce una agencia que activa una relación. Como sugiere Alfred Gell, el arte no solo comunica, sino que actúa.

Los petroglifos diaguitas son entonces tecnologías de movilidad y mediación, capaces de transformar montañas en umbrales, quebradas en rutas y paisaje en memoria. A través de ellos, comunidades dispersas se mantuvieron cohesionadas, no por estructuras permanentes, sino por la memoria compartida del desplazamiento. Entender estas marcas como nodos de unas redes relacionales —sensoriales, políticas, ontológicas— es conectar con otros tiempos y otros humanos que, caminando, forjaron su historia. ✨

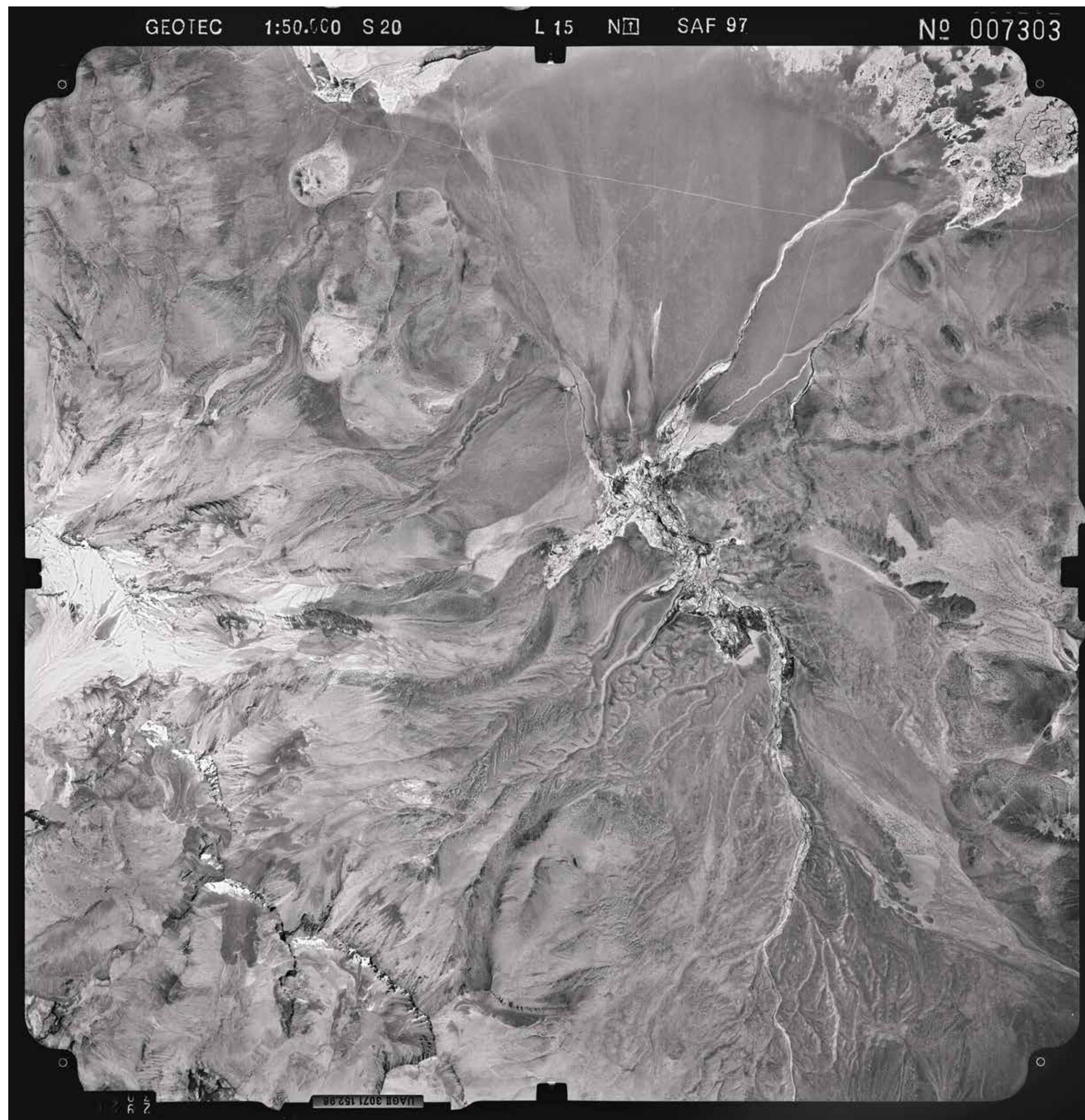


••
Hasta la actualidad,
los arrieros y
cabreros recorren
el contrastante
paisaje de los valles
del Norte Chico
chileno. Río Hurtado,
Región de Coquimbo.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2013.

Donde arranca la quebrada: memorias del «costeo» aymara

Magdalena García¹

Ya en los primeros siglos de nuestra era, regiones distantes que actualmente forman parte de Perú, Bolivia, Chile y Argentina mantenían redes de comunicación por donde se movilizaban personas, animales, objetos, productos e información en una intrincada red vial cuya configuración permitió conectar ambas vertientes andinas. En el norte de Chile, muchos de estos caminos, llamados «caminos troperos» —por la recurrencia de tropas de animales—, se mantuvieron en uso masivo hasta la segunda mitad del siglo XX, llegando a ser, en la voz de un comunero aymara, ¡una verdadera carretera internacional!





congelan. En este contexto toman sentido las afirmaciones de Marcos Mamani, actual presidente de la comunidad aymara de Mulluri, quien señala que «de la lluvia depende la crianza de ganado», o de Marlen Aranibar, joven pastora de Parcohaylla, quien sostiene que «si no llueve, no hay pasto en el cerro; si no llueve, no habría alpacas ni llamas acá».

Del término «costa» deriva el nombre «costeo» para denominar la práctica de trashumancia que realizaban, y aún realizan en ciertos lugares, los pastores del altiplano sur de Arica y del altiplano de Tarapacá. Se trata de un movimiento descendente, hacia el oeste, a las cabeceras de las quebradas precordilleranas donde aprovechaban los pastos de lluvia.

La práctica del «costeo» es propia de los pastores aymara que viven en el altiplano sur de la región de Arica y en el altiplano de toda la región de Tarapacá y refiere al movimiento descendente con el ganado que realizaban, y aún realizan en algunos lugares, hacia las pampas altas ubicadas hacia el oeste.

De este modo, durante el mes de marzo, las familias descendían con sus llamas, alpacas y corderos a la «costa», donde los pastores vivían de forma itinerante en las *paskanas* o majadas, refugios de piedra para el pastoreo estacional. En agosto, es decir, el final de la estación fría y comienzos de la estación seca, comenzaban a «sacar», como



La trashumancia es el movimiento estacional de los rebaños con el objetivo de proveerles de forraje continuo durante todo el año. Esta práctica permite a los pastores recorrer enormes distancias articulando los distintos ecosistemas de la puna, la cual se extiende entre los tres mil y cinco mil metros de altitud. Dentro de las categorías espaciales usadas actualmente por los pastores aymara, destaca el término «cordillera» para referirse a la alta puna o altiplano (sobre los cuatro mil metros), donde están sus pueblos y estancias principales, y el término «costa» para referir a la puna baja (bajo los cuatro mil metros), donde están las tierras de pastoreo de invierno. Resulta significativo que en sus relatos orales el término «altiplano» no suele ser mencionado, evidenciando su origen foráneo. Costa, en cambio, es un término local, acuñado por gente «de arriba», para

nombrar un espacio puneño ubicado más abajo de sus asentamientos principales. Obviamente esta «costa» no refiere al borde oceánico, sino a las pampas altas, donde están las nacientes de las quebradas precordilleranas, tales como Camarones, Camiña, Aroma y Tarapacá, donde crecen frondosas praderas luego de las lluvias de verano.²

Entrelazando ciclos y temporalidades

El forraje de las llamas y alpacas está constituido exclusivamente por pastos nativos: bofedales, tolares y pajonales, junto con los pastos de lluvia. Estos últimos, llamados *qhoras*, en lengua aymara, refieren a una amplia variedad de hierbas anuales que crecen luego de la estación de lluvias (diciembre-marzo), cubriendo de un manto verde las laderas y pampas de la puna. Su maduración es diferencial según la gradiente altitudinal, por lo cual el ganado y los pastores descienden y ascienden según sus ritmos específicos de germinación y maduración.

Los pastos de lluvia cumplen un rol estructurante del sistema ganadero, ya que proveen alimento durante la estación fría (abril-agosto), cuando los bofedales se



••
Cueva de Tuintine, utilizada durante el «costeo». Fotografía gentileza de Rolando Ajata, 2011.

••
Los pastores usan estas *paskanas* para almacenar sus víveres durante la trashumancia. *Paskanas* del territorio de Mulluri, Región de Arica-Parinacota. Fotografía de Magdalena García, 2016.

••
Unos comuneros muestran cómo se usaba el batán para construir las *paskanas*. *Paskana* de Confase. Fotografía de Magdalena García, 2016.



llamaban al proceso de retorno de los animales, primero las llamas y luego, cuando el tiempo está más templado, las ovejas.

Entre las comunidades aymara que realizan el costeo, podemos mencionar los pastores de Parcohaylla, Surire y Mulluri en el altiplano sur de la región de Arica-Parinacota,³ así como Pumire, Isluga, Cariquima, Lirima y salar de Huasco, en la Región de Tarapacá.

El costeo en Mulluri: despliegue de una compleja práctica familiar

Los últimos costeos masivos se realizaron en la década de 1970.⁴ Estos movimientos perdieron relevancia principalmente producto de las migraciones generalizadas tanto a los valles agrícolas como a la ciudad, trayendo consigo el decaimiento de la ganadería de camélidos y el creciente despoblamiento del altiplano. Los factores que explican esta migración son múltiples, tanto económicos, sociales, geopolíticos como ambientales.⁵

Desde sus nuevos hogares, las personas mayores rememoran los tiempos del costeo y aseguran que el paisaje de la costa aymara ha cambiado mucho y que antaño los pastos eran abundantes y diversos. Además, explican que las prácticas

ganaderas tenían efectos positivos en la productividad de los territorios debido al efecto fertilizador del guano, que funcionaba como abono para el forraje para el siguiente año. «Cada año los animales vuelven a sus guanos», explica Aracely Mamani, ganadera actualmente residente en el valle de Lluta. Don Ángel García, pastor de Mulluri quien realiza el costeo hasta la actualidad, recuerda cómo era antaño ese lugar, mientras pastoreaba sus ovejas en Caritaya en 2016: «En agosto empieza a florear, de todos colores, ¡lindo se veía esta pampa antes!» Y al mismo tiempo sentencia: «Aquí estoy solo botado. Mi abuelo decía: “Este lugar va a quedar abandonado”».

El costeo requería de la participación de todo el grupo familiar. Los rebaños podían componerse de entre ochenta a cuatrocientos llamos, cincuenta a doscientos alpacos y ochenta a cuatrocientos corderos. Señalan que la mejor época del año era cuando se vivía en la costa porque eran meses de abundancia, cuando los animales alcanzaban su peso óptimo, se hacía queso y se activaban las relaciones sociales y económicas con los valles precordilleranos vecinos (Codpa, Esquiña, Camiña, Nama, Tarapacá). Hacían trueques de maíz por carne y de carne por fruta deshidratada u «orejones». Con el maíz hacían el «tostado de maíz», que era el pan de los pastores. Además, el costeo coincide con las fiestas religiosas de precordillera (Cruces de Mayo, san Santiago, san Pedro, entre otras), donde muchas familias ganaderas participaban activamente.

Como señalamos, las familias ganaderas mantenían en la costa majadas o *paskanas*. El comunero Hilario Challapa explicaba en Illapata en 2014 que «*paskana* es como un refugio, una posada, donde uno puede pernoctar, encontrar alimento, prepararse para continuar o para seguir en el lugar». Se encuentran

emplazados tanto a cielo abierto como en cuevas y aleros, en lugares protegidos por el viento y en puntos con disponibilidad de agua, ya sean vertientes, ríos o formaciones rocosas cóncavas que funcionaban como estanques de agua lluvia. Cada *paskana* está compuesta por recintos pircados, que incluyen dormitorios con «camas de piedra», cocinas, estructuras de almacenaje de alimentos y pequeños patios interiores. En muchos de estos sitios aún quedan los vestigios de las antiguas ocupaciones, prehispánicas, coloniales y republicanas.

Estos vestigios conforman una materialidad que refiere a productos y tecnologías que van quedando en el olvido. Para describirlos, los lugareños establecen comparaciones con elementos del presente. Así, los patios de las *paskanas* son el living; la *troja* se señala como el refrigerador; las *callanas* (vasijas planas para tostar granos), batanes y *qhuna* (tipos de morteros) como licuadoras; los *chusi* (mantas gruesas) como ropa de cama; la quinua como arroz;

la carne de llamo como pollo; las ojotas como zapatillas; los burros como vehículos y las mulas como camionetas 4x4.

La tropa en movimiento

Durante el costeo, la tropa avanzaba a medida que el ganado iba consumiendo el pasto. En cada *paskana* se podía permanecer entre una y tres semanas, según el lugar, el tamaño de los rebaños y la oferta de pasto. En este contexto, era más bien el ganado el que avisaba cuándo la tropa debía ponerse en movimiento y avanzar, incluso se dice que eran los pastores los que debían seguir la trayectoria señalada por los animales. Los siguientes relatos, compartidos por personas mayores que, si bien no practican el pastoreo, lo heredaron como modo de pensar y de vincularse con la naturaleza, dan cuenta de lo anterior:

En esos meses había pasto, había agua en los ríos, porque después ya se secaba... La gente se rotaba, por decirte iba de un lado a otro, el otro iba para allá, el otro para acá, el otro para acá, así, se iban rotando... Una familia podía estar un año en ese lugar, pero al otro año, otra familia estaba en ese lugar. El que llegaba primero ocupaba esa majada, y como la otra persona ya veía la majada ocupada, se iba a otra majada. Porque era comunidad, y en la comunidad se compartía todo. (Ana Mamani, Mulluri, 2015)

•◦
◦◦
Marzo es tiempo de pastos y en esta época las *paskanas* suelen ubicarse en zonas más altas, como esta situada en Alto Esquiña.
Fotografía de José Viza, 2017.

◦◦
◦◦
En septiembre, el tiempo seco, la piedra y el desierto predominan en el paisaje de estos refugios temporales.
Paskana de Alto Esquiña.
Fotografía de Pablo Méndez-Quirós, 2014.

◦◦
•◦
Restos de maíz, lascas y fragmentos de cerámica prehispánica en la *paskana* de Alto Esquiña.
Fotografía de Pablo Méndez-Quirós, 2014.



Llegaba marzo, todo el ganado había que llevarlo para abajo, aquí [en la cordillera] quedaba vacío, no quedaba ningún animal, todo se llevaba para allá [a la costa], allá lo pasteábamos [...] En agosto ya comenzábamos a «sacar», como se llamaba; primero salían las llamas; las ovejas sacábamos cuando estaba más calentito el tiempo, en septiembre. (Santiago Choque, Mulluri, 2015)

En Mulluri me he criado yo, pasteando llamos, sacaba tostadito en una talega, tostado con queso [...] Cuando bajamos a la costa en tiempo de marzo, en pampa Caritaya por ahí donde hay guano de llamo así, el pasto está así como yareta, montón, otro montón, el resto está así parejito, pero ¡qué lindo era! Verde, era bonito. Ese tiempo cuando tenía yo doce años, trece años. Ahí nosotros bajábamos con llamos, alpacos, corderos, todos bajábamos. Teníamos burro, mula, ahí cargábamos las cosas. (Hilario Challapa, Illapata, 2014)



Si bien el costeo aymara ha declinado debido a la crisis climática y la escasez del oficio, hay pastores que continúan llevando sus animales a lo largo de las pampas, como este comunero de Mulluri, don Ángel García. Fotografía de Magdalena García, 2016.

La continuidad de la práctica del costeo ha dejado su huella en este sendero visible en la pampa Tuintine. Fotografía de Rolando Ajata, 2011.

La tropa en movimiento se organizaba de la siguiente manera: primero iba el «delantero», correspondiente a un adulto o adulta que viajaba junto con los animales de carga, ya sea caballos, burros o mulares. Además de los utensilios de cocina y los alimentos, los víveres incluían los *chusi* —manta tejida con hilos de alpaca gruesos de color natural—, gallinas y gatos para mantener alejados a los ratones. A continuación, niños y niñas arreaban el ganado junto a los perros. Al final, cerrando la tropa, uno o más adultos resguardaban que nadie quedara atrás. Esta organización permitía al delantero/a tener tiempo suficiente para llegar a la siguiente *paskana*, reacondicionarla si era necesario, prender fuego y cocinar. Se preparaba la sopa o el *cocho*, una bebida caliente a base de harina de quinua, *calatantas* —pan o tortilla hecho sobre piedras calientes— y

sopaipillas, entre otros. Con estos alimentos se recibía al resto de la tropa.

Las *paskanas* de Mulluri aceleraron su proceso de abandono hacia la década del setenta. Con la falta de mantención, la mayoría se fueron derrumbando y hoy constituyen lugares significativos en la memoria de los comuneros, tanto para quienes vivieron en ellas durante su infancia y juventud como para sus descendientes criados en los valles o la ciudad. En un recorrido realizado en 2016 por diferentes *paskanas* del territorio de Mulluri, la comunera Emilia García, de Amuyo, expresaba la dimensión afectiva que la vinculaba con su territorio, en tanto lugar de sus ancestros.

Si estas piedritas sabrían hablar, hablarían, ¡qué no dirían...! De tanto tiempo andando. Me da alegría y al mismo tiempo me da pena. Todas

estas piedritas son recuerdos de mis abuelitos, mis tías, cuánto tiempo no habrán andado por acá ellos, cuánto tiempo no habrán caminado, momentos de alegría, momentos de amargura, así tienen que haber pasado ellos.

Hoy muchas familias aymaras continúan recorriendo largas distancias, tanto a pie como en vehículos, para poder alimentar a sus animales. Este esfuerzo lo realizan porque los animales son considerados parte de la familia y los quieren como hijos.

En los albores del siglo XXI, los relatos míticos y las memorias del pastoreo y los trueques aún aluden a un territorio que traspasa las fronteras nacionales, conectando los distintos pueblos de la puna chilena y boliviana, y estos con los valles, la pampa salitrera e incluso el litoral.⁶ ✱



••
Las memorias del
costeo aymara siguen
conectando a familias
a lo largo de valles y
quebradas del altiplano.
Río Camarones, sector
Angostura, Región de
Arica y Parinacota.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2012.

II. Navegaciones, maritorios y movilidades acuáticas

El mar y los ríos como camino y morada. Aquí se despliegan las redes que han unido caletas, archipiélagos, fiordos y lagos a lo largo del Pacífico y el sur austral. Desde las navegaciones de sociedades cazadoras-recolectoras hasta las travesías contemporáneas, estos textos exploran la vida en y con las aguas: un espacio líquido donde la cultura, la técnica y la imaginación se entrelazan con las mareas.

Huellas culturales entre las mareas del estrecho de Magallanes

Jimena Torres

En el archipiélago patagónico meridional los pueblos canoeros transitaban en sus embarcaciones por islas, fiordos y canales como parte esencial de su modo de vida nómada. Hay evidencias de tránsito por estos espacios marítimos desde hace más de siete mil años.¹ En este escenario natural, el conocimiento del entorno y su topografía eran parte esencial de su cosmovisión, la cual queda reflejada en la toponimia y, en general, en el lenguaje de las comunidades indígenas kawésqar.²



Desde el siglo XVI en adelante se producen encuentros esporádicos de estas comunidades canoeras con navegantes europeos con intereses geopolíticos y comerciales,³ además de los primeros asentamientos coloniales españoles de la región.⁴ Luego, entre los siglos XVIII y XIX llegan las interacciones con las exploraciones científicas, así como con loberos extranjeros y chilotes,⁵ lo que genera no solo un escenario intercultural sino también de violencia, practicado fuera del alcance de la ley durante la etapa de consolidación de la soberanía del Estado chileno en Patagonia.⁶ Durante el siglo XIX, los loberos chilotes

se internan cada vez más en los canales australes.⁷ Estos contactos con los pueblos canoeros se agudizan a mediados del mismo siglo, con el establecimiento de la ciudad de Punta Arenas como puerto y bastión del Estado de Chile en el extremo sur del país. La población chilota, sobre todo de hombres, se extendió a diversas actividades económicas desde fines del siglo XIX, como el trabajo en



aserraderos,⁸ en estancias ganaderas, en la misma ciudad y más tarde en instalaciones de ENAP (Empresa Nacional del Petróleo)⁹ y otros rubros.

Aun así, los canales e islas más lejanas de los centros de la actividad económica eran espacios marítimos de tránsito sin ninguna regulación y paralelamente, a partir de la década de 1930, la población indígena kawésqar sufrió un proceso de sedentarización forzada.¹⁰ Ya a fines del siglo XX, entre los años ochenta y noventa, surgen nuevos actores sociales en el maritorio de la zona con la pesca artesanal de merluza austral, formando parte importante de este escenario socioecológico, aunque posteriormente descendió por las políticas estatales que desfavorecían el desarrollo del rubro.¹¹

Así, el borde costero es un escenario que fue y sigue siendo significativo para diversas poblaciones marítimas. Estos procesos permiten construir una historia fragmentada de estas vivencias pasadas que son parte integral del paisaje socioecológico y cultural marítimo austral.

••
••
••
Canoeros kawésqar ofreciendo pieles en el Canal Smyth. Dibujo de Theodor Ohlsen en: *Durch Süd-Amerika*, álbum con litografías publicado por Louis Bock & Son, Hamburgo y Leipzig, 1894. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

••
••
••
El paisaje de los fiordos y canales patagónicos ofrece recursos y materiales que las familias y comunidades kawésqar utilizaron por miles de años. Cabo Camden, vista al cerro Caleta en seno Otway. Fotografía de Jimena Torres, 2023.



Por ejemplo, los primeros navegantes europeos que llegaron a estos territorios buscaban buenos fondeaderos para anclar sus embarcaciones a vela que, además, los protegieran del viento predominante (SW) y proporcionaran agua dulce en las cercanías. Muchos de estos lugares eran bahías habitadas temporalmente por los kawésqar. Por otro lado, los loberos se movilizaban según la localización de colonias de lobos y nutrias, información en muchos casos obtenida gracias a los kawésqar, que transitaban y conocían profundamente el territorio.¹² Con bastante posterioridad (desde fines del siglo XX), los pescadores artesanales también planificaban su movilidad y asentamientos según la estacionalidad de la especie objetivo (merluza austral, róbalo, cholgas, entre otros) y las bahías de resguardo. En este caso, las instalaciones transitorias, organizadas estacionalmente, estaban constituidas por ranchos en zonas alejadas a áreas de pesca, instalaciones para faenar y procesar las presas (por ejemplo, estructuras de ahumado), embarcaderos y cholchenes o viveros para almacenar en estado fresco los moluscos, entre otros.

Huellas culturales de los desplazamientos territoriales marítimos

Los asentamientos de los canoeros eran transitorios pero planificados.¹³ Se organizaban bajo lógicas vinculadas a su cosmovisión y a la subsistencia, a la distribución de la biodiversidad, a la estacionalidad de los alimentos (por ejemplo, aves, peces, mamíferos marinos) y a las posibilidades que implicaba la navegación en canoas a puro remo, sin vela ni motor. Luego navegantes europeos, loberos o pescadores artesanales transitaron estos mares siguiendo lógicas diferentes, dependiendo de la actividad objetivo. Sin embargo, había motivaciones y lugares comunes donde la naturaleza del lugar, la geografía y la ecología permitieron que coincidieran incluso en los mismos momentos.

Entre las manifestaciones materiales de las actividades realizadas en el borde costero destacan aquellas de la vida cotidiana que son singulares de este espacio de transición entre el mar y la tierra. Tal es el caso de los varaderos o embarcaderos, que permiten deslizar hacia las zonas intermareales las embarcaciones, ya sea canoas, dalcas indígenas, botes o chalupas sin o con motor. Estas modificaciones del intermareal consisten en el despeje de piedras y rocas para trasladar la embarcación, por tanto, tienen un fin práctico, que es facilitar y no averiar la embarcación en el transcurso de su desplazamiento



Huellas de antiguos corrales de pesca. Localidad de Cameron, costa noroeste de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Fotografía de Solange Arias.



Grupo de kawésqar en embarcación de madera, recorriendo los canales patagónicos en los alrededores de Puerto Edén. Fotografía del padre Alberto María de Agostini, ca. 1920. Colección Museo Salesiano Maggiorino Borgatello, Punta Arenas.



Estaca de hierro, posiblemente un riel, en las proximidades del poblado aserradero de Puerto Arturo. Tierra del Fuego. Fotografía de Jimena Torres, 2023.

a tierra, donde haya menos efecto de las variaciones mareales. Muchas de estas huellas se superponen y son señales de buenos lugares de resguardo. Igualmente los corrales de pesca, que son estructuras de piedras, a veces con ramas y estacas, son evidencias del conocimiento de la biodiversidad disponible. Su uso es originario tanto de los canoeros australes como de las poblaciones chilotas que migraron al extremo sur de Patagonia.¹⁴ Los corrales de pesca dependen de los ciclos de marea diarios y de su relación con la topografía y ecología locales. Cuando sube la marea, se internan los peces; en ciertos corrales hay una apertura que se abre para que entren los peces, luego se

cierra en la alta marea para que queden atrapados; una vez que baja la marea, se abre para capturarlos.¹⁵ Estas estructuras se dispersan por diversas bahías, playas abiertas, canales de marea o pequeños arroyos que permiten la concentración de peces. Por último, los cholchenes o viveros de moluscos recién recolectados permiten conservarlos frescos con el agua de mar y, en algunos casos, mezclada con agua dulce de riachuelos.

Un ejemplo de un sector que ha sido utilizado por múltiples ocupaciones navegantes se encuentra en las islas Charles, ubicadas en la porción central del estrecho de Magallanes. Allí, la presencia de conchales con elementos

• ◦
◦ ◦
Fotografía aérea de la bahía Charles. En la punta inferior se encuentra el sitio canoero histórico. Fotografía de Solange Arias.

• ◦
◦ ◦
Arriba. Restos de una embarcación próxima al sitio Charles 2 y el embarcadero. Islas Charles. Fotografía de Jimena Torres, 2021.

Abajo. Excavación de un conchal en isla Wigwam, península que se vuelve isla con la alta marea, estrecho de Magallanes. Con cronología cerca de 1000 años AP. Fotografía de José Díaz.

◦ ◦
◦ ◦
Vista panorámica de corrales de pesca en bahía Fortescue, estrecho de Magallanes. Se puede observar que los corrales separan la isla Wigwam en alta marea. Fotografía de Jaime Ojeda.



de tradición indígena se entremezcla con el uso de vidrios y metales en áreas de actividad de la vida cotidiana, presumiblemente del siglo XVII y luego XIX-XX,¹⁶ dando cuenta de que los canoeros que usaron este sector en tiempos históricos interactuaron primeramente con navegantes y de que luego es posible que haya sido contemporáneo al establecimiento del puerto de Punta Arenas. Posteriormente, a fines del siglo XX, fue un importante asentamiento de pescadores artesanales de merluza austral,¹⁷ quedando vestigios de su actividad superpuestos a los mismos conchales habitados previamente por canoeros. Hoy en día sigue siendo visitado estacionalmente por pescadores de centolla.

Asimismo, en Bahía Fortescue-Caleta Gallant, un importante fondeadero para las expediciones europeas muy

frecuentado por canoeros frente a isla Charles, las crónicas de navegantes, exploradores y misioneros como Bouganville en 1771,¹⁸ Fitz-Roy en 1839¹⁹ y Gusinde en 1974²⁰ dan cuenta de que durante las temporadas invernales se refugiaban allí para reparar sus embarcaciones.²¹ A lo largo del siglo XX la bahía también fue muy frecuentada por canoeros, algunos de los cuales la habitaban de forma más permanente.²² En ella se han encontrado numerosos conchales,²³ corrales de pesca y varaderos que rodean el sector.

Estas superposiciones de ocupación se repiten en diversos sectores del estrecho de Magallanes, como en

el seno Otway, en la península de Brunswick. Si bien todavía desconocemos las fechas exactas de estas estructuras de piedra, sí podemos asegurar que formaron parte de una red de refugio a la navegación tanto para canoeros como para quienes habitaron posteriormente el sector por los aserraderos o la actividad ganadera, como sucede en gran parte de la región.

De estas marcas culturales dejadas en el borde costero se desprenden las memorias del pasado en donde distintos grupos con identidad marítima entretejieron sus redes e historias de vida. A su vez, nos dan muestras del fuerte arraigo y conocimiento de la ecología y geografía de los grupos kawésqar y sus antepasados, que fueron rearticulados y aprendidos también por navegantes europeos, loboeros y chilotes, trabajadores de la madera y ganaderos, y tantos otros que tuvieron la audacia de navegar y habitar en estos mares australes. ✨



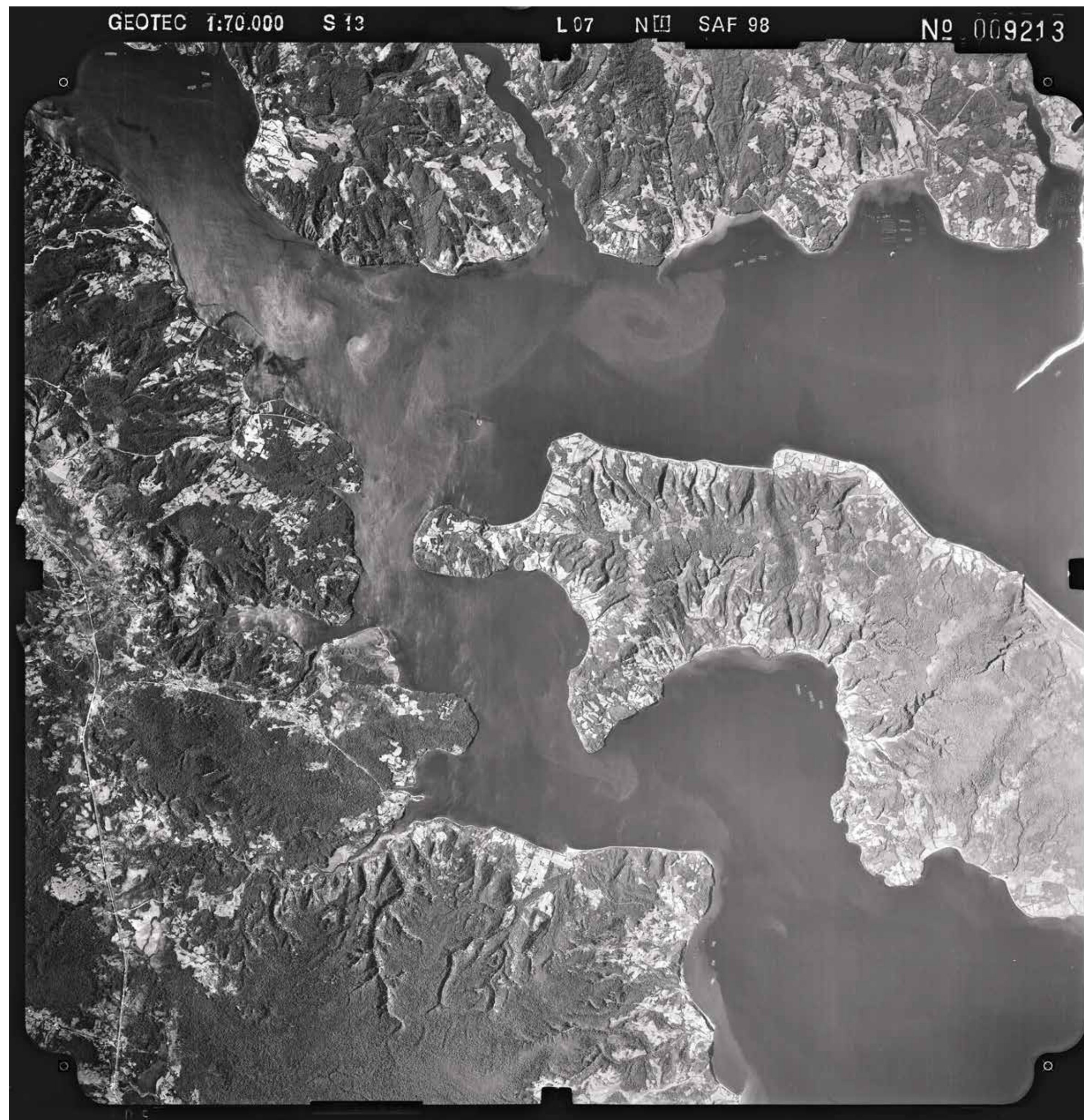


••
Las familias kawésqar
navegaron por inmensos
canales, guardando en la
memoria rutas marinas
entre islas y penínsulas
que se continúan usando
hasta la actualidad por
nuevas embarcaciones.
Vista hacia el este
desde la cumbre del
cabo Froward.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2012.

Camino de mar en los archipiélagos australes

Ximena Urbina¹

Desde el resto del país las islas australes han sido vistas como un espacio doblemente marginal, ya sea por su lejanía o por su insularidad. El concepto de cultura ha impuesto la tierra, el cultivo y la ciudad como definitorios de civilización y, por eso, la historiografía ha sido marcadamente terracentrista.¹ Si bien esta idea se ha ido revirtiendo, las islas y océanos apenas han ocupado un espacio marginal en el imaginario geográfico occidental.



Los archipiélagos australes son un territorio marítimo —un maritorio—. ² Este ha sido un espacio construido socialmente a través de las acciones que tuvieron lugar en él, de las sociedades que lo habitaron, transitaron y le dieron sentido al recorrerlo y nominarlo, al establecer —de forma transitoria o permanente— redes de conexión, ejerciendo influencia en aquel espacio insular.

Canoeros australes y su dalca: los primeros navegantes

De norte a sur, chonos, kawésqar y yaganes, llamados genéricamente canoeros australes, hicieron del mar el ámbito de su vida. Ellos se movían entre diferentes puntos de las costas de las islas y de la tierra firme mediante los caminos del mar a través de una herramienta perfecta: la dalca, una embarcación hecha con tres tablones cosidos y sellados con betún. Al poder desarmarse, se cargaban por los pasos de canoas o «pasos de indios», ³ transformándose en un elemento indispensable para la navegación en aquel mundo de islas y canales cubiertos de bosques. Sin embargo, solo algunos fragmentos de dalcas han sido hallados, recuperados y conservados, y de ellos, ninguno es previo al contacto con europeos. La embarcación de la imagen es la descrita para los grupos canoeros de entre el golfo de Penas y el estrecho de Magallanes, siendo fabricada de corteza y no de tablones. Fue adquirida a sus dueños kawésqar por el científico sueco Carl Skottsberg en 1907. ⁴



La cultura de los chonos y guaiguenes (archipiélago de los Chonos y área del golfo de Penas) solo la conocemos a través de fuentes coloniales, ⁵ mientras que grupos kawésqar fueron descritos en los siglos XIX y XX y la memoria de la cultura yagán aún existe. ⁶

El transitar era permanente, por lo que el camino era una forma de vida. La razón de su movilidad estaba en el aprovechamiento de recursos, como huevos de pájaros, mariscos, ballenas varadas, lobos marinos, varas con las que levantar chozas, árboles para sus dalcas o hierbas para calafatearlas, y en el visitar los lugares donde las embarcaciones europeas recalaban o naufragaban, con el fin de encontrar algo de provecho. Ello implicaba abarcar un amplio rango geográfico, lo que era posible gracias a su compenetración con la herramienta náutica usada. Hay registro escrito de su presencia en zonas extremas del oeste, expuestas al Pacífico, como los cabos Tres Montes y Gloucester,

• •
Esta dalca fue llevada a Suecia en 1907 por el botánico y naturalista Carl Skottsberg, luego de una expedición científica a la Patagonia. Colección Världskultur Museerna Etnografiska, Estocolmo.

• •
Los kawésqar se movilizaban por los canales en estas dalcas de tablones cosidos que eran desmontables, permitiéndoles transitar por atajos terrestres y navegar los archipiélagos. Fotografía tomada en 1895 por el ingeniero Bauer desde el vapor Bianca. Colección Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile.

este último en la isla Carlos, así como en el cabo de Hornos. La red, por lo tanto, no se restringe a los lugares protegidos del viento y del mar abierto. Los reportes permiten identificar los puntos habituales de recalada y las áreas de mayor presencia canoera, y proponer cuáles eran los movimientos más frecuentes. ⁷

La interrelación de los chonos con sus vecinos del norte (los españoles de Chiloé) implicó su drástica disminución como población y su acomodación al sistema español, hechos visibles en la segunda mitad del siglo XVIII. Ello alteró la manera de relacionarse con su maritorio: las fuentes de ese siglo los muestran

como prácticos de las navegaciones españolas, pero también radicados en las islas del sector sur del mar interior de Chiloé o en la isla Guaiteca. Desde allí navegaban a determinadas islas donde tenían ganado europeo que faenaban y salaban como charqui, cazaban y procesaban lobos marinos para poner en botijas su aceite, atendían manzanos y siembras, y salaban pescado, todo ello con el objetivo de intercambiarlo en Chiloé. Implicó, por tanto, un uso de técnicas europeas para relacionarse con la naturaleza propia del archipiélago de sus antepasados y, por tanto, valorar otras costas y otros recorridos, diferentes a los de sus antepasados. ⁸



◦◦

Durante la Colonia nuevas embarcaciones se integran en la movilidad de los archipiélagos australes, como estas piraguas españolas al mando de José de Moraleda que buscaban reconocer las costas con diversos fines estratégicos. En: Diario de la navegación desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de Chiloé y de este al reconocimiento del archipiélago de los Chonos, Tomo 2.º, ca. 1795. Colección Archivo Histórico de la Armada, Madrid.

◦◦

Esta carta hidrográfica fue levantada por el gobernador general Antonio de Vea en 1676 con el objetivo de buscar posibles asentamientos de enemigos ingleses en las costas de Patagonia. Colección William L. Clements Library, The University of Michigan.

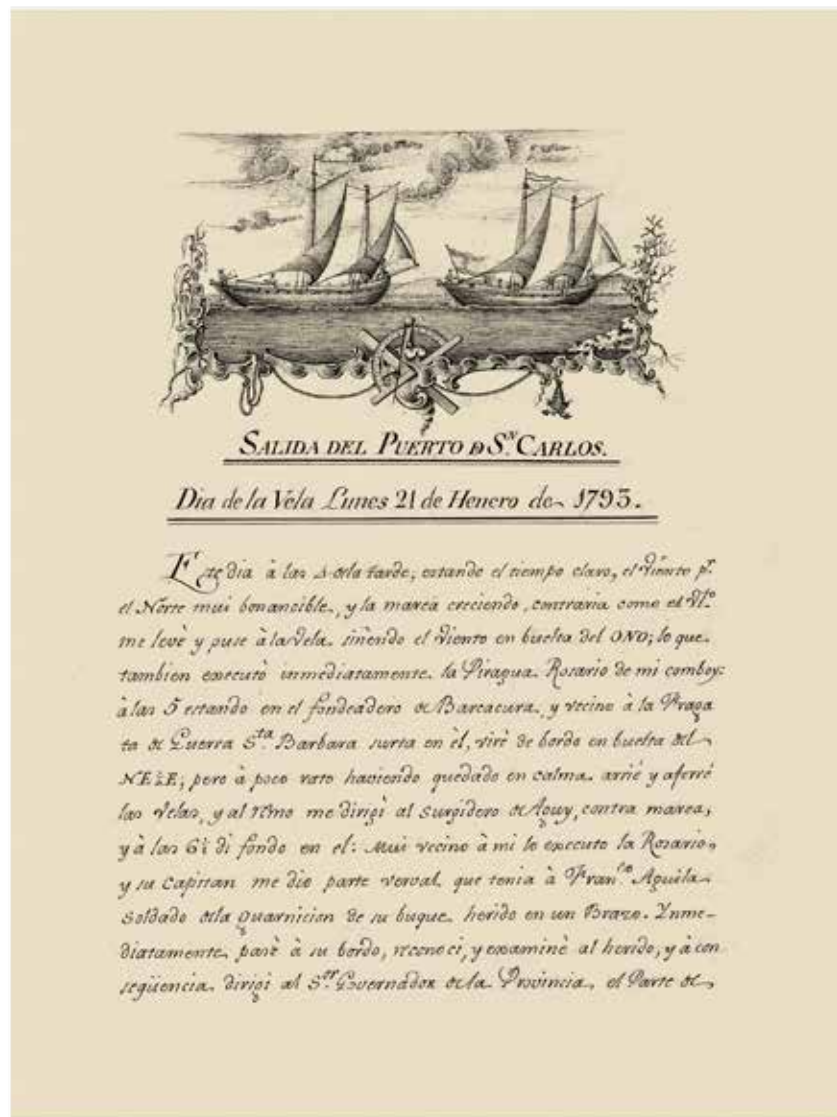
Caminos en el mar hacia el sur de Chiloé (siglos XVII y XVIII): la piragua

Desde la provincia de Chiloé zarparon al sur todas las embarcaciones que, con distintos fines, navegaron sus canales.

Los mapas de las navegaciones españolas de Chiloé mostrarían una red de conexiones diferente a la de los canoeros previa al contacto. Las navegaciones españolas de los siglos XVI al XVIII tienen una orientación norte-sur y se hicieron entre diciembre y abril, es decir, en el verano austral. El tránsito tenía objetivos estratégicos precisos: en primer lugar, hallar la boca del estrecho de Magallanes y llegar hasta su entrada en el Mar del Norte (Ulloa y Ladrillero, 1553-1554, y Ladrillero y Cortés Ojea, 1557-1558);⁹ extraer personas (chonos) para llevarlas a Chiloé y venderlas como esclavos o reubicarlas para convertirlos al cristianismo;¹⁰ encontrar la Ciudad de los

Césares; dar con posibles asentamientos de enemigos, como los ingleses;¹¹ reconocer sitios de naufragio, como el de la fragata H.M.S. Wager ocurrido en 1741; y hallar los lugares que Gran Bretaña escogería como refugio en caso de emprender acciones contra el virreinato, como la isla Madre de Dios (50°6' S).¹² En todos estos escenarios la navegación siguió itinerarios basados en reportes de las expediciones que les precedieron y los indígenas fueron llevados como prácticos o buscados como informantes locales para ser contactados durante el avance.¹³

En el caso de las navegaciones en el archipiélago de los Chonos, estas tuvieron tres objetivos: avanzar de norte a sur, por fuera, con el objetivo de traspasar el istmo de Ofqui; navegar por el mar interior hasta tomar un canal a estribor que condujera a la actual bahía Ana Pink para comprobar que no hubiera ingleses;¹⁴ y el tercer objetivo, hidrográfico, del piloto

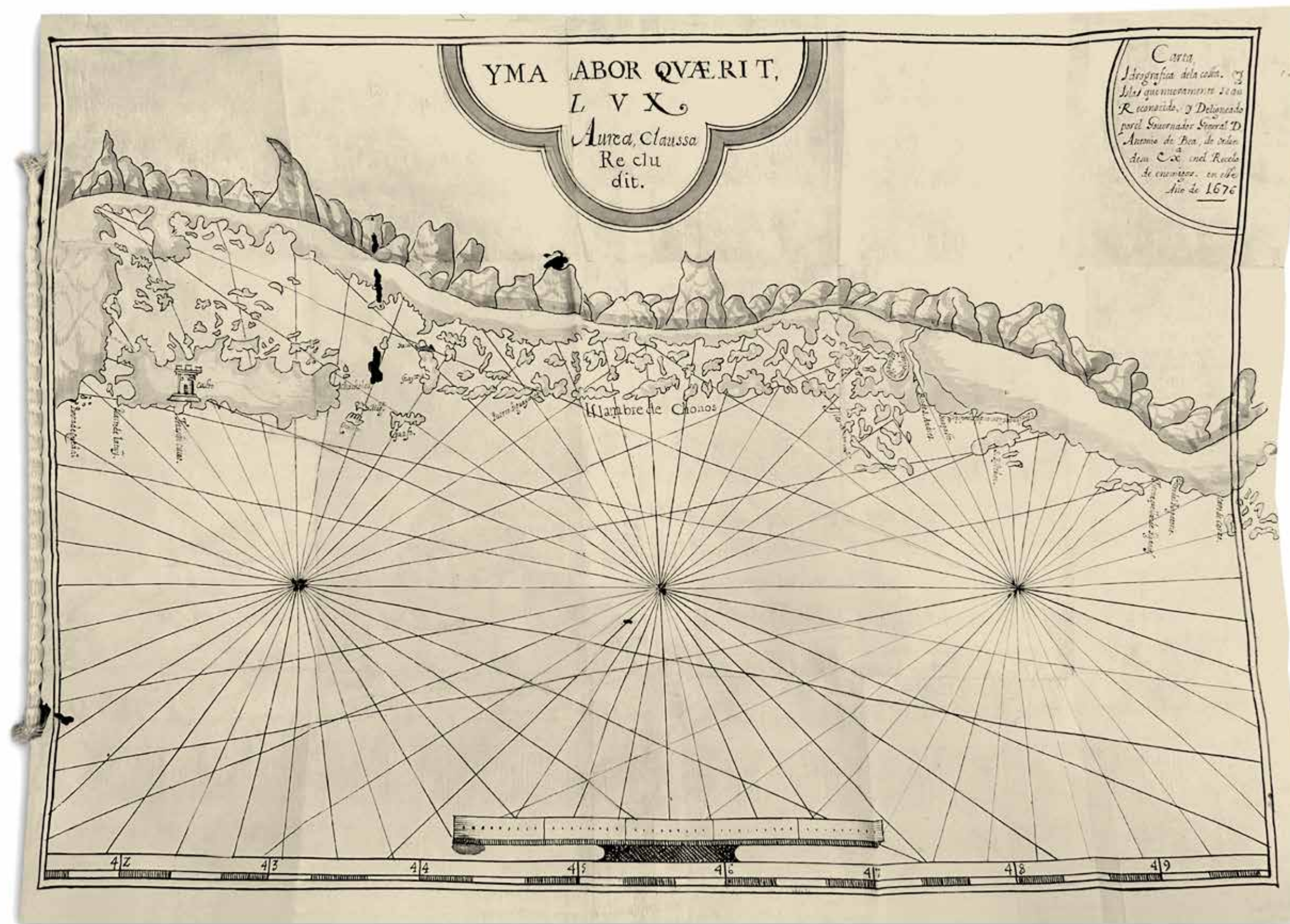


José de Moraleda, quien reconoció con la mayor minuciosidad para la época y circunstancias el archipiélago de los Chonos y, además, dejó dibujos de las piraguas llevadas en 1792 y 1793.

Las navegaciones hechas «por fuera», es decir, bordeando la costa del Pacífico para buscar el estrecho de Magallanes, fueron las del siglo XVI ya nombradas. Los otros

casos, cuyas instrucciones disponían llegar hasta la boca del estrecho para hallar establecimientos intrusos de ingleses, fueron las de los pilotos venidos desde el Callao Pascual de Iriarte, en 1675-1676, y Cosme Ugarte, en 1767-1768. En ambas ocasiones el objetivo fue encontrarse en la costa norte del golfo de Penas con la parte de la expedición que debía hacer el trayecto por el istmo de

Ofqui, para volver juntos a Chiloé, tal como lo hicieron. En otras dos ocasiones las tripulaciones que debían doblar el cabo de Tres Montes se negaron a hacerlo, como fue el caso del «barcolongo» del teniente Pedro Mansilla en la expedición de 1767-1768, y de su inmediata siguiente, del teniente José de Sotomayor con el piloto Francisco Machado, en 1768-1769, cuya «goleta» también lo rehusó.¹⁵



Las embarcaciones llevadas, llamadas «piraguas», son la adaptación de la dalca que, con sus tabloncos cosidos y calafateados, permitía el desarme o la adecuación para poder trasladarla por la «cinta de tierra» o «deshecho» en el istmo de Ofqui, que impedía la navegación entre la laguna San Rafael y el río San Tadeo, que desemboca en el golfo de Penas. Por ejemplo, sobre la expedición del verano de 1674-1675, Gallardo dice así: «Jueves 29 de noviembre: caminé por tierra con la demás gente y tres embarcaciones en hombros, cosa de media legua, hasta un río y en él eché las embarcaciones al agua y el río abajo navegué cuatro leguas».

Las expediciones misionales también se valieron de indígenas para realizar sus redes de navegación. Fue el caso del jesuita José García, quien en 1767 navegó al sur del golfo de Penas desde la misión de Cailín, en Chiloé, para contactar con las «nuevas naciones de indios». Para convertir a esas almas, García arrendó cinco piraguas tripuladas por cuarenta indígenas caucahues, las que, por cierto, nombra Nuestra Señora del Carmen, San Miguel, San Juan, San José y Nuestra Señora de los Desamparados.¹⁷

Los franciscanos, que reemplazaron la misión jesuita de Chiloé luego de la expulsión de la orden, también traspasaron el istmo de Ofqui: obtenidas las licencias, Benito Marín y Julián Real, en 1778 y 1779, hicieron construir tres piraguas (una grande, llamada Patrocinio, y dos medianas, Santa Teresa y San José) para lanzarse al sur y al año siguiente continuaron la labor sus correligionarios Francisco Menéndez e Ignacio Vargas, en 1779-1780.

••
El intrincado laberinto de islas, canales y archipiélagos de Patagonia occidental desafió la conquista española por mar durante la Colonia. Para recorrer estos parajes, había que ser un eximio navegante. Islote Metalqui, costa pacífica de Chiloé. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.

••
Las piraguas fueron las embarcaciones más relevantes durante la Colonia en las expediciones de navegación que se realizaron de Chiloé al sur. Dibujo de fray Francisco Menéndez, ca. 1794. Reproducido del manuscrito de Menéndez y publicado por Francisco Fonck en 1900. Colección Biblioteca Nacional de Chile.



Conclusión

A diferencia de las terrestres, las rutas marítimas no dejan huella en el avance, solo existen en la mente del navegante. La memoria de viajes anteriores fue y sigue siendo la única guía de los caminos en el mar. A través de los intrincados canales de los archipiélagos australes, estas rutas constituyen redes vinculadas entre sí en nodos o espacios de conexión: desde la isla Gran Guaiteca, que separó las rutas por el golfo de Corcovado, hasta zonas de confluencia cuya ubicación permanece indeterminada, como el área guaiguén —que separó a las embarcaciones que seguían por mar o a través del trozo de tierra que compone el istmo de Ofqui— para avanzar al sur del golfo de Penas, o también el archipiélago Guayaneco, en donde naufragó la fragata H.M.S. Wager, punto de conexión entre ingleses e indígenas canoeros. Todas estas expediciones dieron como resultado el diseño de diferentes rutas marítimas cuyas historias nos permiten repensar otras maneras de viajar y experimentar el viaje: un maritorio de archipiélagos australes. ✨





Las rutas marítimas no dejan huella visible, como sí lo hacen muchas de las movi­lidades terrestres. El recuerdo de estos viajes persiste en la memoria, actualizando las formas de navegar con nuevas tecnologías, constituyendo así una continuidad en los nodos de conexión por el enrevesado archipiélago austral. Puerto Aguirre, Aysén. Fotografía de Guy Wenborne, 2012.

Redes de navegación en el sur de Chile, desde la cordillera hasta el mar

Nicolás Lira

Desde hace ocho mil años, poblaciones mapuche-huilliche transitaban asiduamente en embarcaciones por los lagos, ríos y el litoral marítimo de la Patagonia septentrional.¹ La hidrografía de esta región, cruzada y ocupada por grandes cuencas que drenan desde la cordillera de los Andes hasta el océano Pacífico, conforma un sistema de interconexión fluvio-lacustre que sus habitantes originarios aprovecharon incluso después de la llegada de los europeos al territorio, traspasando fronteras y superando obstáculos como caudales de ríos, corrientes marítimas y cambios de mareas.





Dos grandes rutas fluvio-lacustres

Existieron dos ejes de circulación e intercambio en la Patagonia septentrional y ambos usaban embarcaciones en la mayor parte de su recorrido. El primero corresponde a la ruta entre el archipiélago e isla de Chiloé y la vertiente oriental de la cordillera de los Andes, actual Argentina, a través del estuario de Reloncaví, para enlazar finalmente con el lago Nahuel Huapi. La segunda ruta iniciaba en el estuario de Valdivia y su cuenca fluvial para avanzar por diferentes ríos y lagos hasta llegar al lago Lácar, también en Argentina.

Estudiar las rutas acuáticas comporta una dificultad, ya que son invisibles en un medio acuático siempre cambiante, no demarcadas físicamente, pero sí estructuradas en una lógica particular. De esta manera, resulta imposible reconstruir una vía acuática en su trayectoria exacta, debiendo conformarnos con establecer sus puntos de inicio y término o algunos lugares o hitos que señalan su trayectoria, a través de los datos históricos, etnográficos y arqueológicos.

De Chiloé a Nahuel Huapi, una ruta de confluencias

Las rutas de Chiloé a Nahuel Huapi se constituyeron como uno de los ejes de movilidad más importantes entre la vertiente oriental andina y el océano Pacífico, desde tiempos prehispánicos hasta la época republicana. Uno de sus elementos más interesantes, especialmente de la «ruta de las lagunas»,² es que era recorrida en su mayor parte en embarcaciones. Si bien en la zona de Nahuel Huapi confluían diferentes ambientes, productos y poblaciones desde períodos prehispánicos, habría adquirido un nuevo significado en el período colonial, tanto como territorio de evangelización

•◦
◦◦
Las rutas fluviales y lacustres conectaron los valles andinos con el océano Pacífico, generando redes de intercambios. Vista aérea de playa y río Anay, costa pacífica de Chiloé. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.

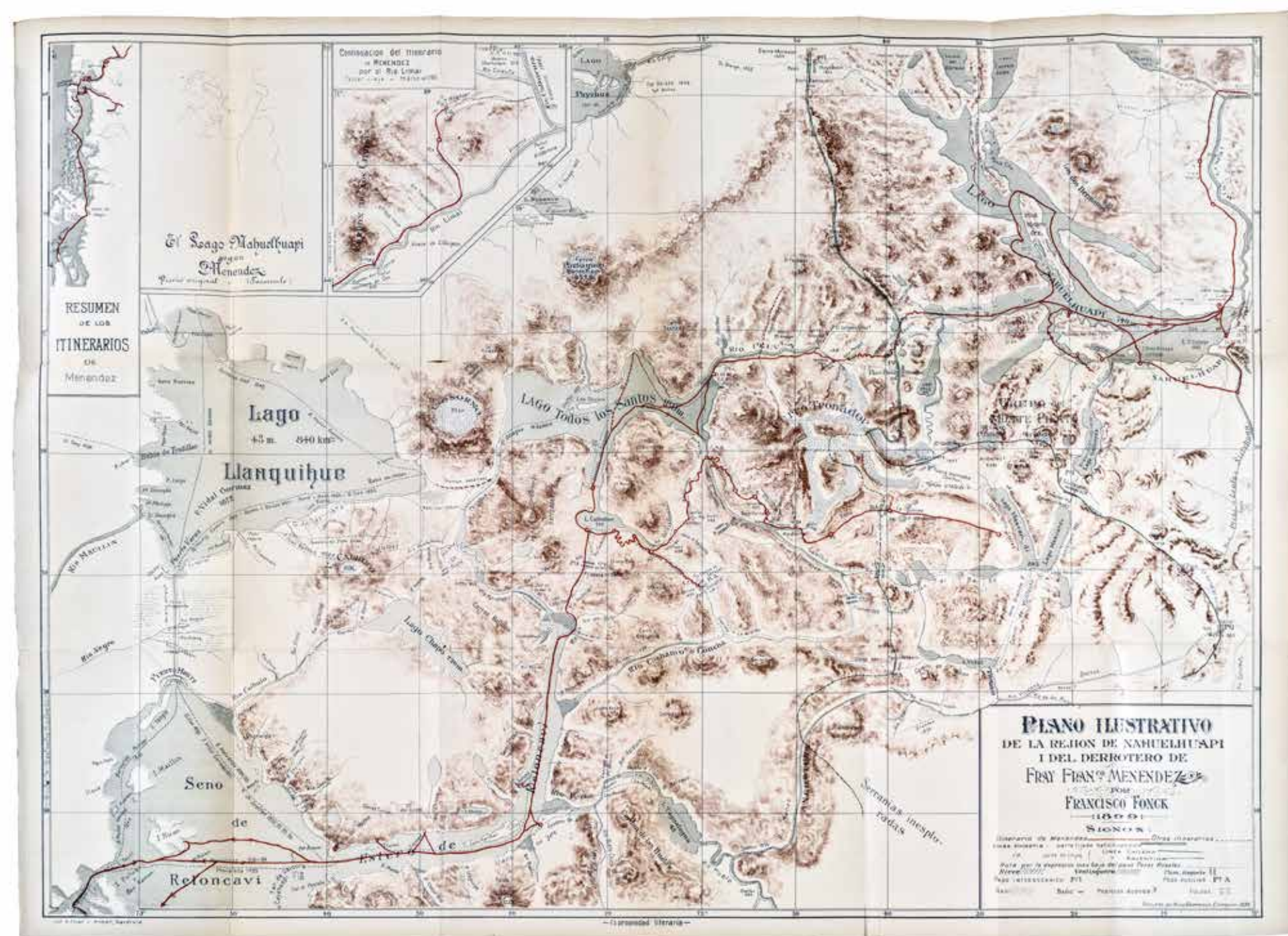
◦◦
◦◦
Algunas de las rutas utilizadas durante generaciones por el pueblo Mapuche fueron también usadas por misioneros. Plano ilustrativo de la región de Nahuelhuapi y del derrotero de fray Francisco de Menéndez. Francisco Fonck, 1899. Colección Biblioteca Agustín E. Edwards E.

y misional, como también área donde se buscó la mítica Ciudad de los Césares. Asimismo, habría destacado su importancia por ser una vía de comunicación desde Chiloé con las otras ciudades del reino (Valdivia, Concepción y Santiago), de las cuales se encontraba aislada luego de la batalla de Curalaba (1598), además de como puerta de entrada hacia la Patagonia austral.

El sistema fluvial de la cuenca de Valdivia

Aunque no contamos con registros de viajes que lo hayan utilizado en toda su extensión, desde el océano hasta los Andes, los registros históricos muestran una utilización en ciertas secciones de este sistema fluvio-lacustre por parte de las poblaciones originarias en sus embarcaciones tradicionales, y de los conquistadores y colonizadores europeos, que adoptaron los mismos sistemas.

Los diferentes cuerpos de agua —hitos recurrentes del paisaje— facilitaron el movimiento, la comunicación y la interacción de las poblaciones que se asentaron en esta región. Estas comunidades diseñaron rutas de navegación interconectadas que permitían el rápido acceso a los diferentes espacios ecológicos para su subsistencia y la creación de embarcaciones, aunque no estaban aisladas de los senderos terrestres: existía una visión integrada de la movilidad. Así, entre costa y cordillera, las poblaciones mapuche-huilliche intercambiaron materiales como la piedra obsidiana de donde obtenían los filos, conchas marinas, cerámica, objetos de metal y maíz, entre muchos otros, los que transportaron por ríos, lagos y sistemas locales de caminos, constituyendo un paisaje cultural propio y único dada la biogeografía de esta particular región.



A partir de la distribución de los sitios arqueológicos, sabemos que los asentamientos eran dispersos y asociados a ambientes lacustres y ribereños en toda la cuenca del río Valdivia, donde las fuentes describen una gran cantidad de población originaria a lo largo de toda la cuenca, con una distribución predominante oeste-este, y el desarrollo de áreas de cultivo agrícola. Progresivamente, luego del arribo de los conquistadores, se fue produciendo un desplazamiento y arrinconamiento hacia la zona andina y las tierras altas, constituyéndose como áreas de refugio. El historiador José Bengoa (2007) ha propuesto la existencia de modos de vida propiamente ribereños entre los mapuche, en los cuales la movilidad y la vida social se desarrollarían en torno a los cursos fluviales.

Al igual que en el caso de la ruta de Chiloé-Nahuel Huapi, la evidencia

arqueológica para las rutas de la cuenca de Valdivia también es fragmentaria y muy poco se conoce acerca del uso de sus rutas acuáticas en tiempos prehispánicos. Los vestigios de canoas monóxilas hallados en el lago Calafquén y el río Hueninca (que drena el lago Calafquén hacia el lago Pullinque) pueden ser vistos como evidencias de dicho uso. En el mismo sentido, los hallazgos de conchas del Pacífico en contextos arqueológicos de la vertiente oriental andina, y de obsidiana de los Andes en la costa de Valdivia, pueden ser interpretados como intercambio y tráfico a través de esta ruta.

Mirar el continente desde el litoral

La navegación puede ser considerada a la luz de los diferentes ambientes en los que se llevó a cabo (marítimo, lacustre y fluvial), que presentan diferentes desafíos y ventajas.



Los anchos cauces de los ríos de la región impulsaron el uso de embarcaciones para cruzarlos. Río Cruces, curso natural de agua formativo del río Valdivia. Fotografía de Guy Wenborne, 2013.

La presencia de islas litorales como la Mocha, frente a la desembocadura del río Tirúa, sirvió como un estímulo a la navegación marítima. *La Mocha*. Joris van Spilbergen, 1619. Grabado, tinta sobre papel. Publicado por Nicolaes van Geelkercken en Leiden. Colección Biblioteca Nacional de Chile.



mareas pueden producir corrientes que dificultan enormemente el viaje cuando se navega en sentido contrario a esta.³

En esta misma zona se encuentra el estuario de Reloncaví, brazo de mar que se interna en el continente y que presenta condiciones de navegación mixta, tanto marítimas como fluvio-lacustres; un área privilegiada para el tránsito de embarcaciones, así como de concentración de recursos. Algo similar ocurre en la desembocadura del río Maullín y del río Valdivia, constituyéndose como zonas ecotonales privilegiadas.

Los lagos, ordenadores del paisaje

La navegación lacustre se presenta a simple vista como algo relativamente sencillo, si bien los vientos son menos constantes que en el medio marítimo, más impredecibles y sorpresivos. La presencia de islas en algunos lagos habría estimulado el empleo de embarcaciones, así como las formas alargadas de algunos de ellos, cuyo acceso a las riberas opuestas resultaba mucho más conveniente cruzándolos en embarcaciones que rodeándolos por tierra. Lo mismo ocurre cuando existen brazos que se desprenden del mismo lago.

Para las comunidades navegantes indígenas, los cursos de agua y los lagos poseen un significado de ordenadores del paisaje. En lengua mapuche, por ejemplo, se utiliza el vocablo *lafken* para «lago» y para «mar», por lo que se podría plantear que en la concepción mapuche los lagos serían algo así como mares interiores que, en palabras de José Ancan, «dan la percepción correcta de la extensión horizontal del paisaje abierto». Por otro lado, la navegación lacustre se presenta como un articulador de los distintos espacios ribereños, al formar parte de cuencas en las que muchas veces se encuentran una serie de lagos y ríos.

En cuanto a la navegación marítima, hay que considerar que en esta región la costa se presenta abierta al mar, donde solo algunas bahías y estuarios brindan abrigo a la navegación. La presencia de islas litorales como las de Quiriquina, Santa María y Mocha fue un estímulo a la navegación gracias al refugio que proveían. En la parte terrestre, la cordillera de la Costa, con alturas que no superan los mil metros sobre el nivel del mar, en algunos sectores deja espacio para extensas playas de dunas, pero en otros se eleva directamente desde el Pacífico en forma de pronunciados acantilados y montañas boscosas que se interrumpen en el canal de Chacao, reapareciendo más al sur en la isla de Chiloé.

Por esto, es posible plantear que en la mayor parte de la costa sur se habría realizado una navegación litoral por largas distancias, tanto en dirección norte como sur. Más al sur de Chiloé y el estuario de Reloncaví comienzan los canales y fiordos, que suponen una mayor protección para las embarcaciones que las aguas de mar abierto, aunque la amplitud y fuerza de las



Los ríos: frontera, defensa y obstáculo

La navegación fluvial ha sido caracterizada como una forma de desplazamiento íntimamente ligada al paisaje terrestre, condicionada por diversas limitaciones físicas propias de la naturaleza de los ríos. Como expresa el arqueólogo Eric Rieth, la navegación fluvial es por definición discontinua, ya que se ve interrumpida consecutivamente por diversos obstáculos.

La navegación fluvial puede realizarse en dos sentidos: uno longitudinal, que aprovecha el curso del río y que lo utiliza como vía facilitadora de comunicación, teniendo como objetivo acceder a otros espacios que se encuentran a lo largo de su curso; y otro transversal, para acceder a los espacios de la ribera contraria.

Ahora bien, existen dos aspectos fundamentales que inciden directamente en la navegación fluvial. En primer lugar, la corriente, que en los ríos de la vertiente occidental de la cordillera fluye hacia el poniente, desembocando en el océano Pacífico, mientras que en los de la vertiente oriental lo hace mayoritariamente hacia el este, en dirección al océano Atlántico. Aunque la corriente de los ríos es constante y no se detiene, su intensidad varía a lo largo del curso fluvial y en las distintas épocas del año. Factores como el caudal, el régimen hidrológico, la morfología del cauce y la pendiente del terreno influyen directamente en la magnitud de dicha corriente.

En segundo lugar, la profundidad del río y la presencia de bajíos o formaciones rocosas a lo largo de su curso pueden dificultar o incluso impedir la navegación. Estas condiciones obligan en algunos casos a trasladar las embarcaciones

por tierra (porteo) para sortear los tramos intransitables, o bien a realizar transbordos hacia otras embarcaciones ubicadas más allá de estos obstáculos, una vez superados por vía terrestre.

Es necesario reconocer que los ríos en la Patagonia septentrional fueron tanto vías de comunicación como las venas que corren por el territorio, conectando distintos espacios y comunidades hasta desaguar en el mar; pero por otro lado, fueron también fronteras que delimitaron el territorio de los diferentes grupos y comunidades.

Tecnologías para la navegación

En la Patagonia septentrional se han identificado tres tipos de embarcaciones de tradición indígena: las balsas, las canoas monóxilas o *wampos* en *mapuzugun*, y las dalcas o piraguas. Fueron utilizadas tanto en lagos como en ríos y en la costa, no solo para pescar o beneficiarse del medio, sino también para desplazarse y transportar equipamiento, productos y bienes. El desarrollo de estas embarcaciones es una manifestación concreta de la tecnología especializada en el uso de la madera por parte de las poblaciones mapuche-huilliche que les permitió ampliar sus fronteras. Desafortunadamente, solo se han registrado hallazgos de veintiséis canoas monóxilas y fragmentos de tres dalcas debido a problemas de conservación de los materiales, junto con una carencia de investigaciones en esta temática.

Con la introducción de los vapores a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en los ríos y lagos de la región, y la consiguiente prohibición del uso de embarcaciones tradicionales, se fue desmembrando este sistema de navegación indígena. Sin embargo, en algunos lugares más aislados siguieron



Los densos bosques que rodeaban lagos y ríos hicieron de ellos vías más expeditas para la movilidad. Vista aérea del lago Budi. Al fondo se ven los volcanes Villarrica, a la izquierda, y Mocho Choshuencho, a la derecha. Fotografía de Guy Wenborne, 2017.



Vista de una balsa cargada de bueyes y carretas cruzando un lago en el sur de Chile. Fotografía de Einar Altschwager, ca. 1930. Colección Museo Histórico Nacional.



Hasta hace relativamente poco, ríos y lagos eran aún surcados por personas mapuche en sus embarcaciones tradicionales o *wampos*. Fotografía de autor no identificado. Colección Museo Histórico Nacional.

en uso hasta mediados del siglo XX e incluso en varias décadas posteriores. En la actualidad se han reemplazado por embarcaciones turísticas modernas, a motor y vela. A pesar de esto, algunas comunidades mapuche se encuentran luchando por la preservación de algunos de estos espacios lacustres y ribereños como espacios libres de navegación a motor, debido a su carácter sagrado y ceremonial. ✨





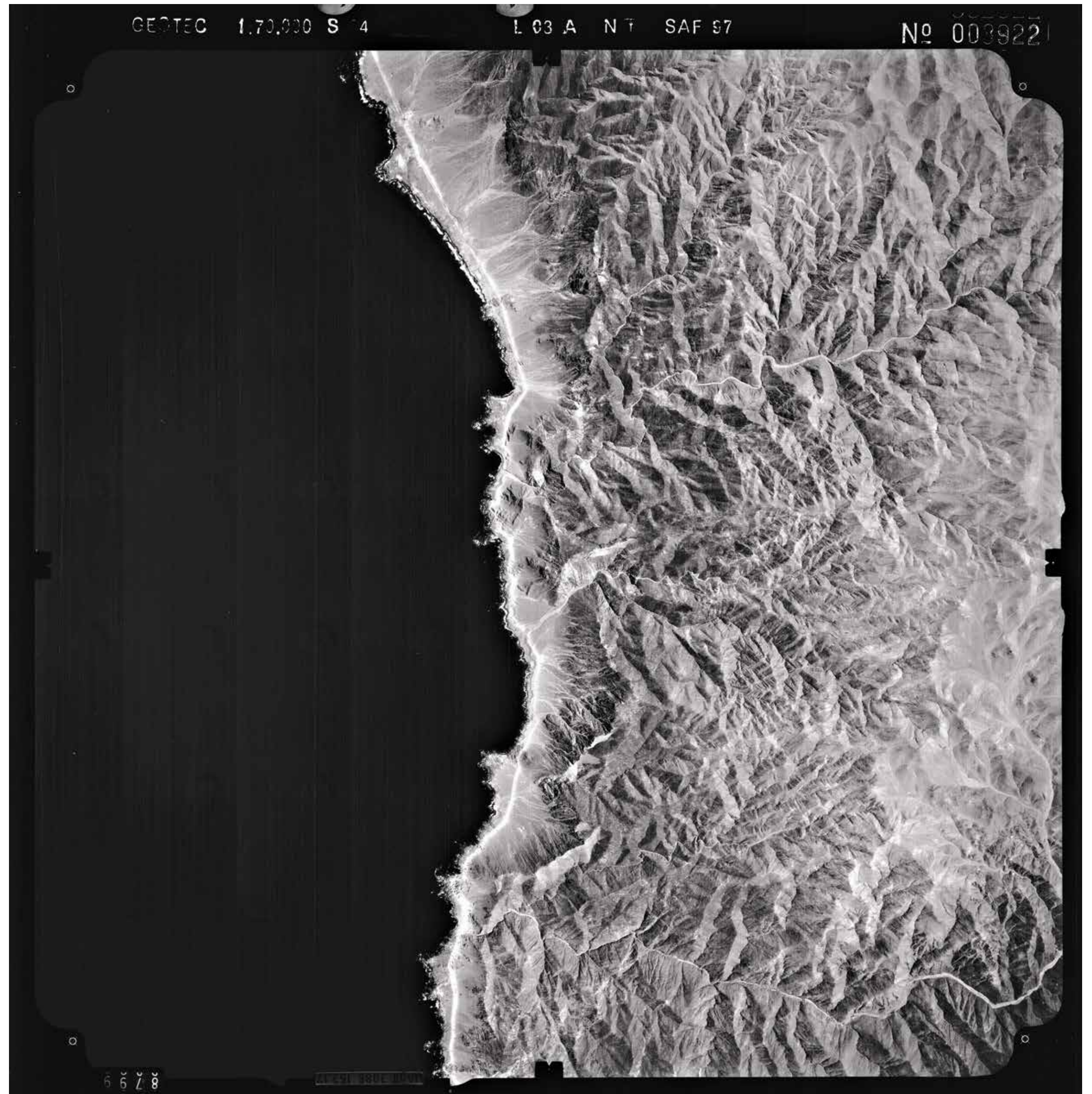
••
La navegación
permitió conectar
ríos y diversos
espacios, como
estuarios en los que
se mezclan las aguas
dulces de los ríos con
los recursos marinos.
Estuario Reloncaví,
desembocadura
del río Petrohué.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2013.

De caleta en caleta en las costas de Atacama

Benjamín Ballester

En la estrecha franja litoral,
entre el muro intenso y árido,
y el mar deslumbrante de reflejos y color,
se agrupan los rancheríos de estos hombres,
precisamente en los sitios en que ahora se ven los
conchales, sus antiguos «restos de cocina».

Benjamín Subercaseaux, *Tierra de océano*





Previo al auge industrial y al apogeo de los puertos modernos en las costas de Atacama, el movimiento de las personas estuvo siempre íntimamente ligado al de otros seres con quienes se relacionaban junto al mar y a orillas del desierto, sobre todo de los cardúmenes de peces, las bandadas de aves y las manadas de mamíferos marinos, los cuales, asimismo, estaban influenciados por los regímenes estacionales de temperatura y la productividad primaria de este rincón del océano Pacífico. Un litoral que puede ser descrito como una bisagra, pues a la vez separa y une dos mundos en apariencia opuestos y diferentes, como son el mar y el desierto. Pero este eje meridiano, que al mismo tiempo divide y funde dos paisajes disímiles, también sirvió como un activo canal longitudinal para el flujo de personas, objetos e ideas durante incontables generaciones. Un desplazamiento promovido por una red mucho mayor que excedía con creces a los humanos en una suerte de arrastre o empuje, oleaje o marejada tal vez, dado que la realidad social en estas costas transcurría y se tejía como un ensamblaje de seres y cosas de naturaleza diversa que superaba incluso los organismos vivos para alcanzar a las rocas, minerales, astros y las propias aguas del mar.

◦◦
◦◦
Las pinturas rupestres de estilo El Médano muestran escenas de caza de grandes mamíferos marinos por parte de personas apenas distinguibles en pequeñas balsas. Pinturas de Izcuña. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.

◦◦
◦◦
Miniaturas de animales marinos, Caldera y Taltal. Fotografías de Benjamín Ballester. Arriba. Museo de Historia Natural de Valparaíso, 2017. Abajo. Museo Augusto Capdeville Rojas, de Taltal, 2018.

◦◦
◦◦
Farellón costero, una delgada franja litoral y el Pacífico. Desembocadura del río Loa, norte de Chile. Fotografía de Benjamín Ballester, 2019.



En efecto, el constante traslado de estas personas no puede reducirse en términos del ser humano detrás de su presa y alimento, pues, aunque realmente comieran algunos de estos animales, lo cierto es que ellos ocuparon roles protagónicos en su construcción de mundo y cosmología, especialmente en ámbitos de su cultura y simbolismo. Por esta razón, por ejemplo, en los cementerios litorales abundan, junto a los humanos, cuerpos de lobos marinos, delfines, marsopas, albacoras, tortugas y ballenas, a veces completos y en ocasiones desmembrados, muchos de ellos pintados de rojo, el mismo color que preferían las personas para pintar sus propios cuerpos, lo que demuestra que eran sometidos a igual tratamiento ritual que sus pares del género *Homo*.¹ Arreglos funerarios que posiblemente no fueron dedicados solo a los humanos, sino también a dichos animales oceánicos, venerados y queridos tal como cualquier

otro de sus ancestros de sangre. Este fenómeno llevó a estos animales a consolidarse como actores protagónicos de su principal y más conocido arte rupestre, así como de innumerables figurillas en miniatura labradas sobre distintos soportes materiales.²

Una red multiespecie que se teje no solo en la ultratumba, sino en cada ámbito de su vida cotidiana. Basta observar su cultura material de uso diario para darse cuenta de aquello. Sus arpones para cazar en el mar fueron diseñados como objetos compuestos de diferentes partes y secciones que actúan de manera articulada, casi a la manera de un *collage*.³ Así, condensan en sus cuerpos huesos de mamíferos marinos y terrestres, piedras de la pampa desértica, algodones de valles lejanos, pigmentos minerales de la cordillera de la Costa, maderas de árboles interiores, espinas de cactus, resinas y cueros. La

receta tecnológica conjuga múltiples materiales, seres, saberes y paisajes en una única obra. Un tecnomontaje que es la expresión material del mundo social y la cosmogonía de este pueblo, un verdadero índice de la red en la que coparticipaban día a día. Cada elemento de este ensamblaje técnico porta un sentido y un motivo, carga una referencia y una alusión, en tanto signo de una estructura mayor que diluye rápidamente la ilusoria y frágil distinción occidental entre tecnología y arte.

Pero tal vez el mejor ejemplo de este fenómeno se halla en otro dispositivo técnico casi tan icónico como el primero para este pueblo: la balsa de cuero de lobo marino, el medio de navegación por excelencia en las costas de Atacama por más de un milenio.⁴ Una máquina nativa que fue descrita por algunos cronistas como un auténtico e increíble monstruo híbrido, en parte humano y en

••
Arpones para la caza marina, recuperados en la desembocadura del río Loa y elaborados con una combinación de materiales que expresan movilidad y conexiones entre la costa y el interior. Musée d'ethnographie de Genève.

••
Los pescadores en sus pequeñas embarcaciones eran parte habitual del paisaje costero hacia el siglo XIX. Vista del pueblo de Cobija desde el ancladero, Benoît Darondeau (18--). Colección Iconográfica Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.



parte lobo marino. Una quimera anfibia jamás vista, capaz de realizar hazañas únicas que ningún otro ser o dispositivo europeo habría en ese entonces siguiera imaginado.⁵ De ahí la fascinación de los viajeros que por primera vez las avistaron, deslumbramiento que las llevó a ser profusamente retratadas y descritas por más de cuatro siglos. Estas naves se componían de pieles de lobos marinos delicadamente cosidas mediante espinas de cactus y fibras vegetales, odres alargados que eran luego cubiertos por un almagra de grasas animales y tierras de color para impermeabilizarlos, sobre los cuales se disponía una plataforma bien amarrada de maderas y juncos. Acompañada de un remo de madera, esta exótica máquina nativa servía

como principal medio de navegación y desplazamiento de los habitantes del litoral del desierto de Atacama. Su distribución varió a lo largo de los siglos, pero existe registro de que en ciertos momentos de la historia estuvo en uso al menos desde el sur del actual Perú hasta el río Maule en el centro de Chile.⁶

De acuerdo con fray Reginaldo de Lizárraga,⁷ quien las viera en uso a inicios del siglo XVII, en estas embarcaciones los balseros podían internarse «dos y más leguas» mar adentro, el equivalente a ocho kilómetros desde la línea de costa. Travesías que debían sortear las inclemencias del oleaje y los vientos propios de esta parte del Pacífico, a merced de sus tiempos, ritmos y

velocidades. Casi en la misma época, Antonio Vásquez de Espinoza⁸ sostiene que con ellas «salen tres y cuatro leguas a la mar a pescar con mucha seguridad y vienen cargados de pescado», distancias que podrían traducirse en doce a dieciséis kilómetros. Dicho cronista describe, además, en detalle la escena de caza de una ballena acometida por un balsero armado con un arpón, un relato que resume la osadía, los riesgos y las facultades de algunos de estos personajes sobre estas sofisticadas y en apariencia frágiles naves infladas. En otros casos no menos sorprendentes se narra la caza de algunos de los peces más bravos y esquivos del océano, como atunes⁹ y albacoras,¹⁰ accesibles únicamente en alta mar.



Vue du Bourg de Cobija prise du meullage.

El propio Vásquez de Espinoza¹¹ testifica que el radio habitual de movilidad con balsas era de unos cincuenta kilómetros con su caleta al centro, prácticamente el mismo que tenían los pescadores de Chañaral de Aceituno en la primera mitad del siglo XX.¹² Sin embargo, registros previos documentan itinerarios mucho mayores que alcanzaban destinos a más de doscientos cincuenta kilómetros de sus lugares de origen, los que solo pudieron haberse realizado

con enormes esfuerzos y gracias a una cartografía ancestral precisa de estas costas, en conocimiento de lugares adecuados para descansar, pernoctar, desembarcar y conseguir alimento y agua durante la estadía. Es el caso, por ejemplo, de naturales de Cobija que fueron a confesarse a Paposo en 1841¹³ o el de una familia indígena de este mismo puerto que viajó hasta Caldera para obtener el bautismo de uno de sus hijos.¹⁴

Estos últimos antecedentes son de gran relevancia, pues demuestran que la acción de moverse a lo largo de la costa no estaba condicionada solo por la pesca y la caza marina —en breve, por la subsistencia y la alimentación—, sino también, y posiblemente de manera más sustantiva, por factores de otra índole, como las creencias y costumbres. A esto se suma la necesidad de establecer y mantener vínculos sociales, dado que muchos de estos viajes se efectuaban



A la izquierda de esta litografía se observa una embarcación de forma muy similar a las representadas en las pinturas rupestres de estilo El Médano. *Bahía de Cobija*. Dibujo de Touchard, litografía de Louis Philippe Alphonse Bichebois, figuras de Victor Jean Adam e impreso por Lemercier, Benard y Cie. Publicado en *Voyage autour du monde pendant les années 1836 a 1837 sur la corvette La Bonite*. París: Nicolas Vaillant, 1841. Colección Museo Histórico Nacional.

Las embarcaciones de cuero de lobo fueron utilizadas en gran parte de la costa norte del actual territorio chileno. Este dibujo muestra un ejemplo ariqueño. *Embarcación de Arica*. Ilustración de Felipe Bauzá. Museo de América de Madrid. En: Sagredo, R. y Lizana, J. I. (2004). *La expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español*. Centro de Investigaciones Barros Arana y Editorial Universitaria. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

para contraer o asistir a matrimonios, bautizos y funerales, forjando con ellos lazos duraderos de parentesco y compadrazgo que delinearón la estructura social de este pueblo litoral.¹⁵ De hecho, el *Libro de Varias Ojas* de la parroquia de Chiuchiu, uno de los testimonios eclesíasticos más antiguos de la región, documenta familias nucleares y extendidas que en el siglo XVII abarcaban más de ochocientos kilómetros lineales de costa, al menos desde Iquique hasta Copiapó.¹⁶ Lazos parentales y deudas sociales que solo eran posibles gracias a la capacidad de desplazamiento de estas personas, en parte pedestre, pero sobre todo marina gracias a la balsa.

Ires y venires por la costa, de caleta en caleta, que significaban no solo el traslado de personas, sino también de objetos y productos en el marco de relaciones de intercambio, dones y regalos de distinta clase.¹⁷ Un flujo milenario de cultura material que generó una marca identitaria compartida a través del litoral desértico y que desencadenó la consolidación de unidades étnicas de gran escala junto a pertenencias indígenas que impactan hasta el presente. Pero además, ancladas a estas cosas fluyeron también ideas y

nociones porque todas ellas son portadoras de sentido, en tanto vehículos efectivos y afectivos de comunicación no verbal. Yace aquí la razón por la cual el diseño y el estilo de los objetos costeros se repite a cientos de kilómetros de distancia por la línea de costa, y cuyos mejores exponentes son, entre otros, los famosos litos geométricos Huentelauquén, los anzuelos de concha para la pesca, los arpones de caza e, incluso, la ya mencionada balsa de cuero de lobo marino.

El mundo forjado en las costas del desierto de Atacama puede ser descrito entonces como una compleja trama que entrecruza seres, materialidades, objetos, saberes, ideas y paisajes fundidos en un ensamblaje común que solo fue posible producto del movimiento. Cada hebra es significativa del tejido que conforma y, pese al protagonismo que nuestra historia ha dado al ser humano en esta labranza de lo social, en realidad no es más que una puntada entre muchas en la configuración de un manto enorme que trasciende generaciones. Hoy, en un escenario marcado por el extractivismo y el capital global, no sería descabellado mirar en esas humildes rancherías actuales y los antiguos conchales en búsqueda de alternativas posibles, no bajo la romántica premisa de que «todo pasado fue mejor», pero sí en el entendido de que el presente no es la única forma factible de tejer nuestra realidad junto a los otros seres y cosas con quienes compartimos existencia. En esta cualidad yace la mayor riqueza de estas obras de otros tiempos y culturas: su potencial para imaginar nuevos mundos. ✨



•••
Litoral y cordillera
de la Costa en el
desierto de Atacama
entre Taltal y Papos,
mostrando la típica
vegetación de la
zona y lo abrupto
del farellón costero.
Fotografía de Gerhard
Hüdepohl, 2006.

III.

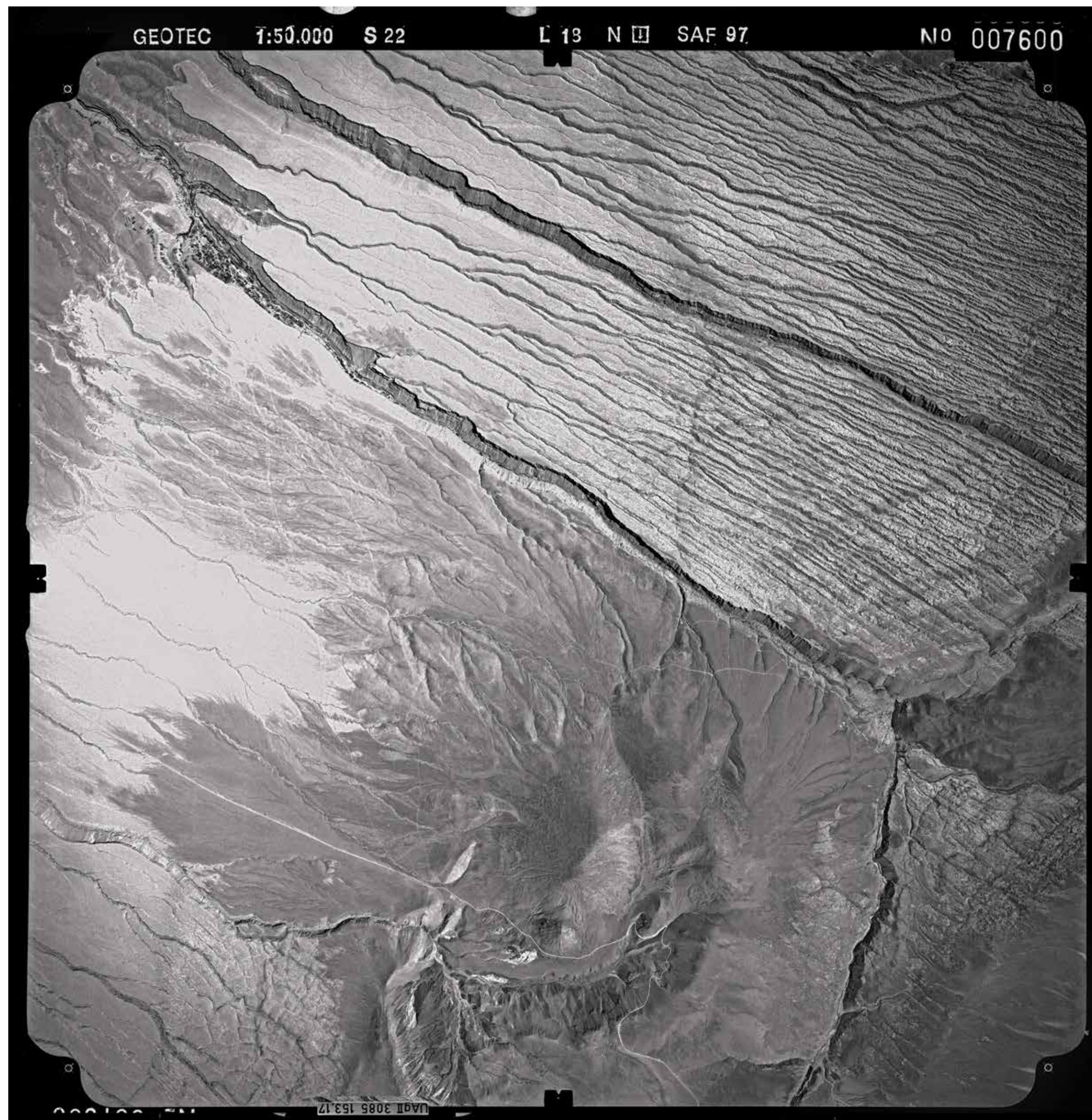
Grandes redes e infraestructuras

Las rutas humanas que modelan un país en movimiento. Grandes sistemas conectan tiempos y espacios: el Qhapaq Ñan incaico, los ferrocarriles salitreros, la carretera Panamericana, el metro de Santiago y las rutas de migrantes revelan cómo se urden redes materiales y simbólicas que transforman el territorio y a sus habitantes.

Del camino del Inka al Qhapaq Ñan, un recorrido por el sistema vial andino

Mauricio Uribe

El o los caminos del Inka han adquirido relevancia global con la designación del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial en el año 2013, un logro inédito al ser la primera vez que seis países presentan y obtienen este reconocimiento por parte de la UNESCO. Este sistema vial abarcaría desde el sur de Colombia hasta la zona central de Chile, atravesando Ecuador, Perú, Bolivia y Argentina.



Durante el apogeo de los inkas a partir del siglo XV, el Qhapaq Ñan representó, para el Tawantinsuyu o Imperio inkaico, una forma de conectar a los grupos y territorios incorporados, pero sobre todo de desplegar simbólica y efectivamente su poder sobre el territorio. Así, los caminos mismos se convirtieron en escenario de los mitos andinos fundacionales del Tawantinsuyu: desde una isla del lago Titicaca, Viracocha ordenó que el sol, la luna y las estrellas saliesen, luego de lo cual se habría dirigido a Tiwanaku con dos de sus sirvientes, a quienes les habría correspondido recorrer uno de los caminos reales, uno el de la sierra y otro el de los llanos, pronunciando en voz alta el nombre de las naciones que existirían a partir de entonces.

Para el funcionamiento eficiente del camino, los inkas habilitaron instalaciones denominadas tambos y chasquihuasis, cuyo fin era proporcionar hospedaje, provisiones, vestidos, calzados, armas y todo lo necesario para su sustento a ejércitos, colonos o *mitimaes*, trabajadores o *mitanis* y servicios o *yanaconas* del Tawantinsuyu. Los tambos destacaron por sus

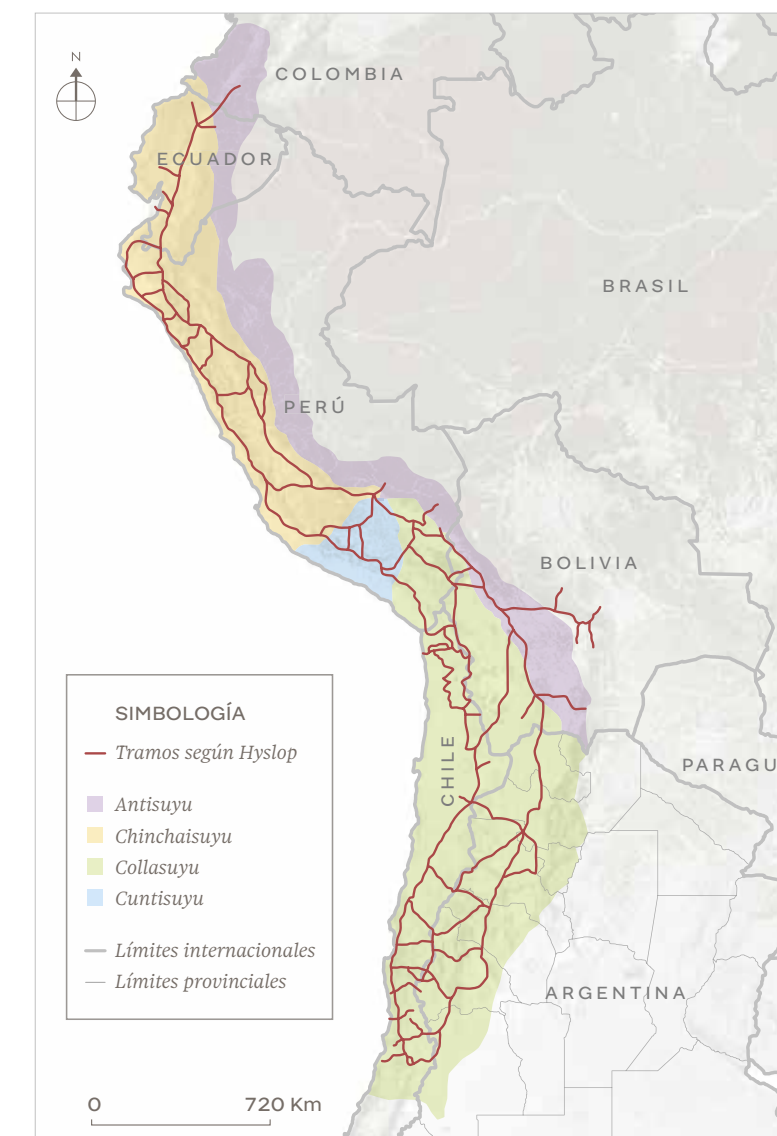
plazas o canchas y corrales, así como por sus depósitos, *trojas* o *collcas*, siempre abastecidos. A través de los caminos los gobernantes y conquistadores inkaicos avanzaron en su expansión, marcando los límites de sus dominios con mojones o linderos, así como con *sayhuas* y apachetas, además de escaleras, puentes y otros dispositivos técnicos rituales.

El Inka en persona acompañaba a sus ejércitos, trabajadores y sacerdotes en sus conquistas, convirtiéndose en el usuario más importante del camino. En este sentido, ciertos segmentos adquirieron gran relevancia, incluyendo habitaciones para el Inka llamadas *inkahuasis* y plataformas ceremoniales o *usnus*,¹ hasta alcanzar dimensiones de verdaderos poblados o *llacta*.

Los registros históricos coinciden en adscribir al gobierno del Inka Pachacutec, a comienzos del siglo XV, la expansión del Qollasuyu, la porción o cuadrante meridional del Tawantinsuyu, desde el Titicaca hasta el centro de Chile. Otras fuentes, en tanto, se la adjudican a Topa Inka. Como sea, con la conquista española la organización administrativa inkaica colapsó y, a pesar de que durante los siglos XVI y XVII los indígenas siguieron cumpliendo sus labores de mantención, con el tiempo disminuyó la población, cambiaron sus ocupaciones tradicionales y muchos se incorporaron como mano de obra al nuevo orden colonial. Además, algunos tambos fueron entregados en arrendamiento o vendidos, convirtiéndose en posadas o tiendas especialmente para arrieros y mercaderes. Más aún,

La compleja red de caminos que dio forma al Qhapaq Ñan es producto de siglos de tránsitos de diversos pueblos. El Imperio inkaico reutilizó, conectó y expandió caminos locales y regionales. Mapa adaptado de «Principales redes viales y adoratorios de altura del Tawantinsuyu». En Vitry, C. (2017). El rol del Qhapaq Ñan y los Apus en la expansión del Tawantinsuyu. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino* 22 (1), figura 1.

El camino del Inka fue trazado con distintas técnicas dependiendo del territorio. Cerca de la localidad de Caspana, en la Región de Antofagasta, fue demarcado con piedras en sus costados, preparando terraplenes para el cruce de una quebrada. Fotografía de Fernando Maldonado, 2001.



en algunos de ellos los españoles llegaron a mantener un número de indias destinadas a la prostitución, actividad ilegal que se prestaba para más abusos sobre la población indígena. Estos llegarían a tal extremo que, en la primera mitad del siglo XVI, el gobernador del Perú, Vaca de Castro, dictó una ordenanza que regulaba el funcionamiento de los tambos y caminos.

No obstante, la mayor parte del camino se deterioró producto de la erosión causada por el tránsito de caballos, mulas y el mayor flujo de personas, y en el siglo XX se transformó definitivamente en caminos de carretas o vehiculares, como ocurrió con la avenida Independencia en Santiago o, más reciente aún, la ruta internacional Arica-La Paz, entre el norte de Chile y Bolivia.

La ruta prehispánica y sus sitios asociados fueron reutilizados e incluso emulados —como el caso del tambo de Chungará, que corresponde a una construcción no inkaica del siglo XIX— como puestos policiales, aduanas y mercados, instalados inmediatamente después de la guerra del Pacífico, articulando el sistema de comercio entre Tacna, Tacora, Altos de Arica y Bolivia.

En Chile, el derrotero del Qhapaq Ñan abarca desde Arica hasta la cuenca del río Mataquito, abarcando cerca de dos mil kilómetros de extensión. De este modo, logró conectar comunidades muy diversas en sus lenguas y desiguales en sus escalas, como las actuales quechuas, aimaras, atacamas o lickanantay, collas, diaguitas y mapuche, además de varias otras sin reconocimiento en el presente, como aquellas de Arica, Tarapacá y varios grupos de la costa o cordillera al sur.

Arqueológicamente, el comienzo de la ruta ha sido identificado en los Altos de Arica como ramal del camino de la sierra; luego en la pampa del Tamarugal como parte del camino de los llanos, entre Tarapacá y Quillagua; a continuación asciende hacia Calama para encontrarse con el ramal paralelo del altiplano, que proviene de las nacientes del río Loa y Bolivia; finalmente, converge en el salar de Atacama para atravesar el Despoblado hasta llegar a El Salvador y Copiapó.

Desde esta perspectiva, el desierto de Atacama constituyó un verdadero desafío para la ingeniería vial inkaica, debiendo ajustarse a las condiciones de un paisaje de aridez y altura extremas. Justamente esta particularidad es lo que valora la declaratoria del segmento chileno del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial.

Un sitio emblemático de la Región de Arica-Parinacota es el complejo Zapahuira, donde destaca un tambo, ubicado en una antigua terraza del



río del mismo nombre o río Seco y compuesto por dos conjuntos de grandes estructuras rectangulares opuestas, uno de los patrones arquitectónicos más emblemáticos del Tawantinsuyu, correspondiente a las canchas inkaicas.

En este tramo, el camino, de unos tres a cinco metros de ancho, enlaza de norte a sur el pueblo de Putre con el tambo y las *collcas* de Zapahuira, atravesando la localidad de Socoroma, dentro de la cual destaca el segmento denominado Socoroma Sur, caracterizado por un empedrado más o menos continuo. Seguramente, desde aquí al sur se articuló con la red de las tierras altas de Codpa, Camarones, Nama y Camiña para luego descender a la pampa.

La región de Tarapacá fue dejada fuera del proceso de patrimonialización del Qhapaq Ñan; sin embargo, sobresale por la vía longitudinal de Tarapacá-Quispisca-Pica-Guatacondo-Quillagua, en plena pampa del Tamarugal, que articuló el centro administrativo o *llacta* de Tarapacá Viejo con el puerto de Pisagua Viejo en la costa y la instalación minera de Collaguasi en el altiplano mediante los tambos de Corralones, Incaguano y Collacagua. En el litoral destacan el mineral de Huantajalla y la ofrenda humana de dos mujeres en Cerro Esmeralda, en Iquique, la única *capacocha*² conocida en la costa del Tawantinsuyu.



En las alturas del río Loa, el camino de los llanos que proviene de Tarapacá y Quillagua conectó con la red vial que se desprende desde Ollagüe y Lípez, en el altiplano boliviano, para finalmente converger en Atacama, enlazando otra serie de tambos e instalaciones mineras como Kona Kona en Miño, Lequena, Cerro Colorado e Incahuasi-Lasana. El camino también articula el complejo minero de San José de El Abra, en Conchi Viejo, y el *pukará* de Lasana hasta llegar al de Chiuchiu, en Atacama La Baja.

El centro político-administrativo más importante del río Loa fue el *pukará* de Turi, ubicado en la subcuenca del río Salado y fundado hacia el siglo X, y donde convergen los caminos de varias partes de los Andes. Este, luego, se dirige



••
En el altiplano, el Tawantinsuyu construyó instalaciones administrativas y religiosas, conectadas por medio del camino del Inka. Muros inkaicos en las cercanías del lago Chungará. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2023.

••
El camino del Inka permitió conectar diversos territorios y prácticas económicas a lo largo y ancho de los Andes. Cancha para limpiar granos en el río Camarones. Fotografía de Guy Wenborne, 2012.

••
El *pukará* de Turi fue el centro político-administrativo más importante del Loa. Una vez anexo al Tawantinsuyu, se instaló en él una gran cancha con una *kallanka*, a un lado del camino. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.

hacia el salar de Atacama, pasando por el centro minero de Cerro Verde y Caspana, donde se erigió un *usnu*, confirmando la conexión inkaica con grupos altiplánicos y del Noroeste argentino.

Catarpe constituyó el otro centro relevante en Atacama La Alta. En ambos casos, destacan canchas dobles y opuestas, pero Turi sobresale por la *kallanka* de piedra y adobe más grande y mejor conservada del norte de Chile; en Catarpe Este, en tanto, se reconocen alrededor de doscientas estructuras, con depósitos o *collcas* que evidencian la alta producción y acumulación por parte del Estado en su expansión al sur. Asimismo, las cumbres de varios cerros de la región fueron depositarios de ofrendas, como el volcán Llullaillaco, donde los inkas ofrendaron a dos niñas y un niño a 6739 metros de altura.

Tras los últimos oasis de la región atacameña, como Peine y Tilomonte, se sitúa el Despoblado de Atacama,

unos cuatrocientos kilómetros que comprenden la parte más árida del desierto. El dominio inkaico de estos territorios se habría hecho efectivo gracias a una alianza con poblaciones diaguitas del sur, además de grupos del Noroeste argentino y atacameños. La evidencia más clara se observa en los valles de Copiapó, donde inkas, diaguitas y poblaciones locales convergieron en los centros administrativos de Iglesia Colorada y La Puerta, intensificando la producción agrícola y minera, según queda demostrado en el complejo metalúrgico de Viña del Cerro.

Ya en El Salvador aparece el sitio Mina Las Turquesas en Cerro Indio Muerto, de filiación atacameña. En general, el camino en toda esta zona es un trazo angosto, a modo de surco en la tierra, de un metro de ancho aproximadamente; luego atraviesa por un costado el actual asentamiento minero de Inka de Oro, desde donde enfila hacia el sur hasta desembocar en Copiapó.

◦◦
◦◦
Sitio de caravanas en las alturas de Catarpe, San Pedro de Atacama. Fotografía de Luis Weinstein, 2022.

◦◦
◦◦
El Qhapaq Ñan atravesó el desierto de Atacama, permitiendo el tránsito por uno de los paisajes más desafiantes de la Tierra. Camino del Inka casi en el encuentro con el salar de Atacama, sector de Camar. Fotografía de Nicolás Aguayo, 2013.



Aquí destaca Iglesia Colorada como principal centro administrativo, donde convergían varios caminos conectados con las tierras argentinas de Catamarca, La Rioja y San Juan, aunque la ruta también se orienta hacia el sur para alcanzar los valles de Coquimbo y Santiago.

Desde Coquimbo al sur, la traza ya no se observa fácilmente debido a los procesos recientes de agriculturización y urbanización. No obstante, siguen detectándose tambos en los valles altos y en la cordillera, sobre todo en la cuenca del Aconcagua, conectando con la vertiente oriental y Mendoza. Igualmente, los valles centrales concentran un número importante de cementerios con entierros inkaicos, inclusive en ciudades tan importantes como La Serena o Santiago.

En la zona, además, se levantaron *pukarás* en los cerros Aconcagua, Mapocho-Maipo y Cachapoal, destacando los de Mercachas, Chena y La Compañía. Desde ellos se articularía el sistema de canales agrícolas y el culto a los cerros, con dos *capaccochas* emblemáticas de la conquista meridional: Aconcagua y El Plomo, primeras evidencias arqueológicas del culto imperial estudiadas científicamente en los Andes. Otras expresiones rituales, como en el cerro Trentren, aluden a la confluencia de poblaciones locales, inkaicas, diaguitas y mapuches.

La inclusión del Qhapaq Ñan en la lista de Patrimonio Mundial de la Unesco es un reconocimiento a la riqueza histórica de los países que albergan el camino inkaico pero, además, es una responsabilidad, ya que obliga a fomentar su investigación, identificación, registro, protección, conservación y puesta en valor. Y, sobre todo, a reestablecer las relaciones con las comunidades vivas asociadas, herederas y guardianas de este patrimonio.



El Estado chileno ha generado instancias de acercamiento con estas comunidades. Evidentemente, ha sido una tarea problemática para un país que no tiende a valorar su pasado y menos, su ancestría indígena o mestiza. Por lo mismo, este proceso de patrimonialización no logra abordar toda la complejidad del proceso, desde la evangelización extirpadora de las «idolatrías» andinas. En efecto, solo desde ahí se entiende que el camino del Inka sea visto por las comunidades desde una perspectiva que supera la monumentalización e interpela las nociones occidentales del patrimonio.

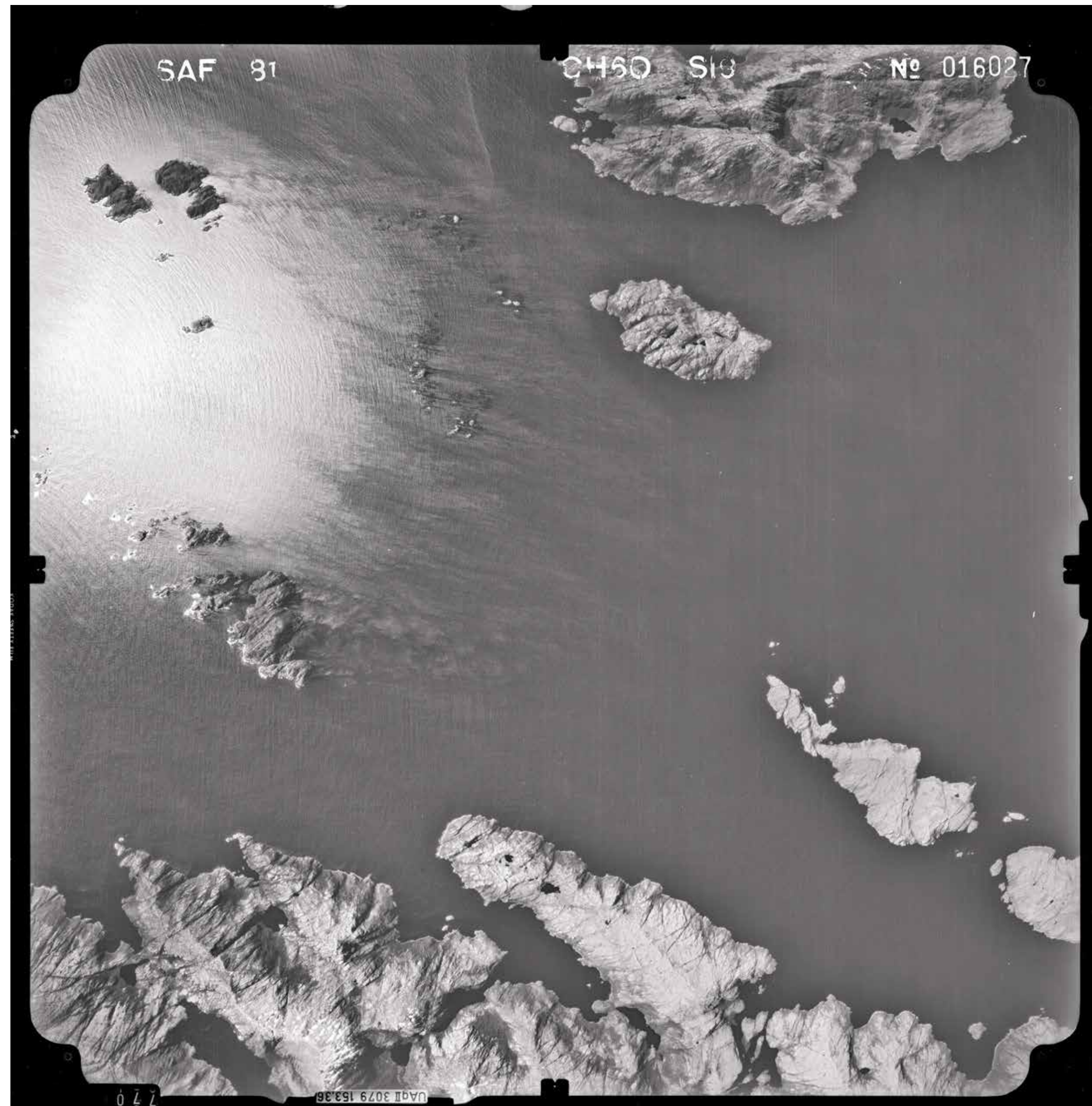
Lo anterior queda reflejado de manera explícita en ciertos relatos recopilados por el mismo proceso de declaratoria, donde los protagonistas señalan que: «Ahí [Taira] se sabía que era camino del Inka porque tenía piedritas por el lado, se veían tramos no más, pero claro, antes debió ser continuo... Si ya nadie lo usa, pero claro, dos líneas de piedras, eso es camino del Inka»;³ o que: «Ahí [Cupo] hay varios caminos y ese fue que le pusieron camino del Inka, pero ni se nota, se nota bien poco, eso es lo que le dicen camino del Inka».⁴ ✨



El océano Pacífico, de la Colonia a la República

Rodrigo Moreno

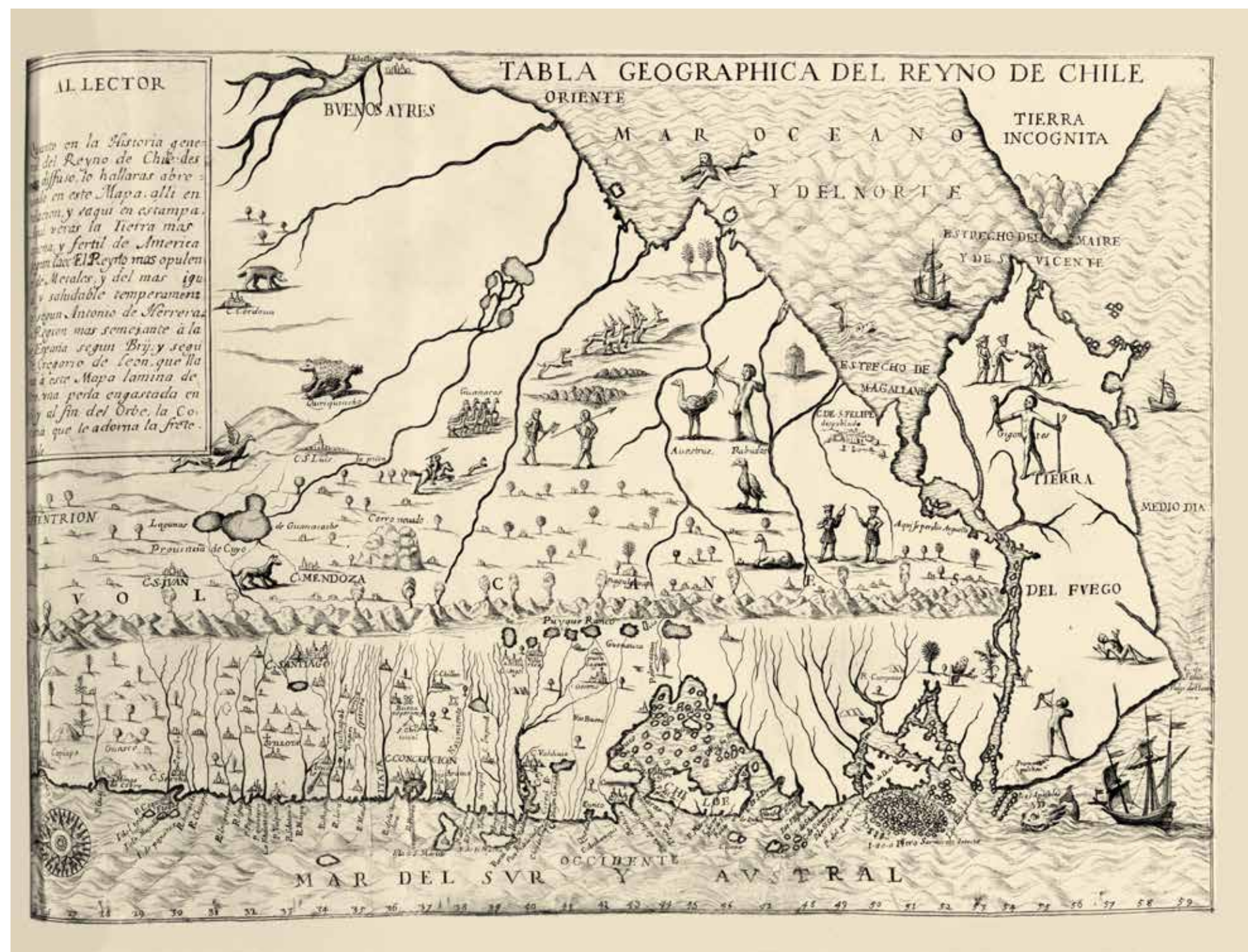
Para un país con más de cuatro mil doscientos kilómetros de costa lineal, el mar es y ha sido el gran articulador del territorio, de su historia y con el mundo, tal como reza el himno patrio que ya cuando se escribe, en 1837, afirmaba que el mar prometía un «futuro esplendor».



El mar jugó un papel fundamental como fuente de subsistencia para pueblos originarios como los Changos en el norte,¹ los Lafkenche en las actuales Regiones del Biobío y La Araucanía² o los Huilliche de Chiloé.³ En otros casos, el mar era nada menos que el espacio vital, como para los pueblos Chonos, Kawésqar y Yagán.⁴

Con la llegada de los españoles en el siglo XVI también tuvo un papel importante. Ya antes había tenido relevancia, con la llegada de Fernando

de Magallanes al estrecho que lleva su nombre en 1520 o con la expedición de Alonso Quintero, quien llevó los pertrechos a Diego de Almagro en 1536 costeando las bahías de Quintero y Valparaíso, pero con Pedro de Valdivia se convierte en el camino para alcanzar los confines australes y la conexión con Perú, evitando así el doloroso camino del desierto y de los Andes. Por ello, Valparaíso se estableció como puerto de Santiago en 1544,⁵ al igual que Coquimbo como puerto de La Serena, fundada en 1544 y refundada en 1549,



••
Representación de Francis Drake desembarcando en una costa de América meridional. Grabado de Pieter van der Aa, Leyden, 1706. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

••
Tabla Geographica del Reyno de Chile. Grabado de autor anónimo. En Alonso de Ovalle (1646). *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Roma. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

y Concepción, fundada como ciudad y puerto en 1550.⁶ Asimismo, la exploración marítima a cargo de Juan Bautista Pastene constató en 1544 la existencia de la bahía de Concepción, la isla Mocha y el río Valdivia, en cuya ribera se fundarían, en 1552, la ciudad y puerto del mismo nombre.

Con el fin de conectar el estrecho de Magallanes con la gobernación de Chile, en 1553 la expedición de Francisco de Ulloa realizó la primera navegación oeste-este gracias al navegante Hernando Gallego, mientras que en 1557 Juan Ladrillero concretó la exploración del paso.⁷ Por otra parte, el descubrimiento de las islas Juan Fernández en 1574⁸ significó el hallazgo de una nueva ruta por mar entre los puertos peruanos y el litoral central de Chile, particularmente Valparaíso, intensificando el comercio exterior con El Callao y Lima.

La presencia de piratas y corsarios representó algunos peligros, en especial desde la llegada de Drake a las costas de Chile en 1578,⁹ con puertos inicialmente indefensos.¹⁰ Por el sur, los puertos más australes eran Chacao y el fondeadero de la ciudad de Castro, en el archipiélago de Chiloé, incorporada en 1567, y por el norte, dentro de los antiguos límites de Chile, Coquimbo. Arica era una referencia importante por ser, desde la segunda mitad de siglo XVI, el puerto que posibilitaba transportar la carga desde la gran mina de Potosí.¹¹

En el siglo XVII el mar acrecentó su relevancia estratégica para Chile. La rebelión mapuche de Curalaba en 1598 significó la destrucción de siete ciudades entre Concepción y Castro, por lo que la conexión con el archipiélago solo fue posible por vía marítima, al igual que con Valdivia tras su reconstrucción en 1645, puesto que la conexión terrestre no era tan expedita por estar emplazada en la frontera sur de la guerra de Arauco.¹²

En aquella segunda mitad del siglo se fortificaron algunos puertos, como Valdivia, Concepción y Valparaíso, en respuesta a la presencia de naves enemigas.¹³ Incluso la isla Mocha, habitada por indígenas lafkenche, fue despoblada por los españoles en 1685 para evitar que pudiesen ayudar a sus enemigos. Asimismo, Antonio de Vea llegó al golfo de Penas y Pascual de Iriarte alcanzó la boca occidental del estrecho, ambos en 1676,¹⁴ precisamente para verificar que no hubiese ingleses en la región.



Durante el siglo XVIII, la red de conexión marítima se intensificó. La presencia de naves de comercio se hizo más frecuente y la periodicidad de las que iban a los puertos de Valdivia y Chacao aumentó significativamente.¹⁵ De igual forma, la actividad comercial en los puertos de Concepción y Valparaíso tomó mayor fuerza, en especial cuando a mediados del siglo XVIII se generalizaron los navíos de registro, sistema mercantil español que hizo que las costas de Chile fueran surcadas por naves que se comunicaban con España a través del extremo sur, en especial por el cabo de Hornos. Además, en la primera mitad del siglo XVIII llegaron naves francesas a la costa chilena gracias a las mejores relaciones de la Casa de Borbón, lo que facilitó que algunos navegantes visitaran las costas y puertos de Chile, como el científico Louis Feuillée, el ingeniero Amédée Frézier y el viajero Le Gentil de La Barbinais,¹⁶ entre otros.

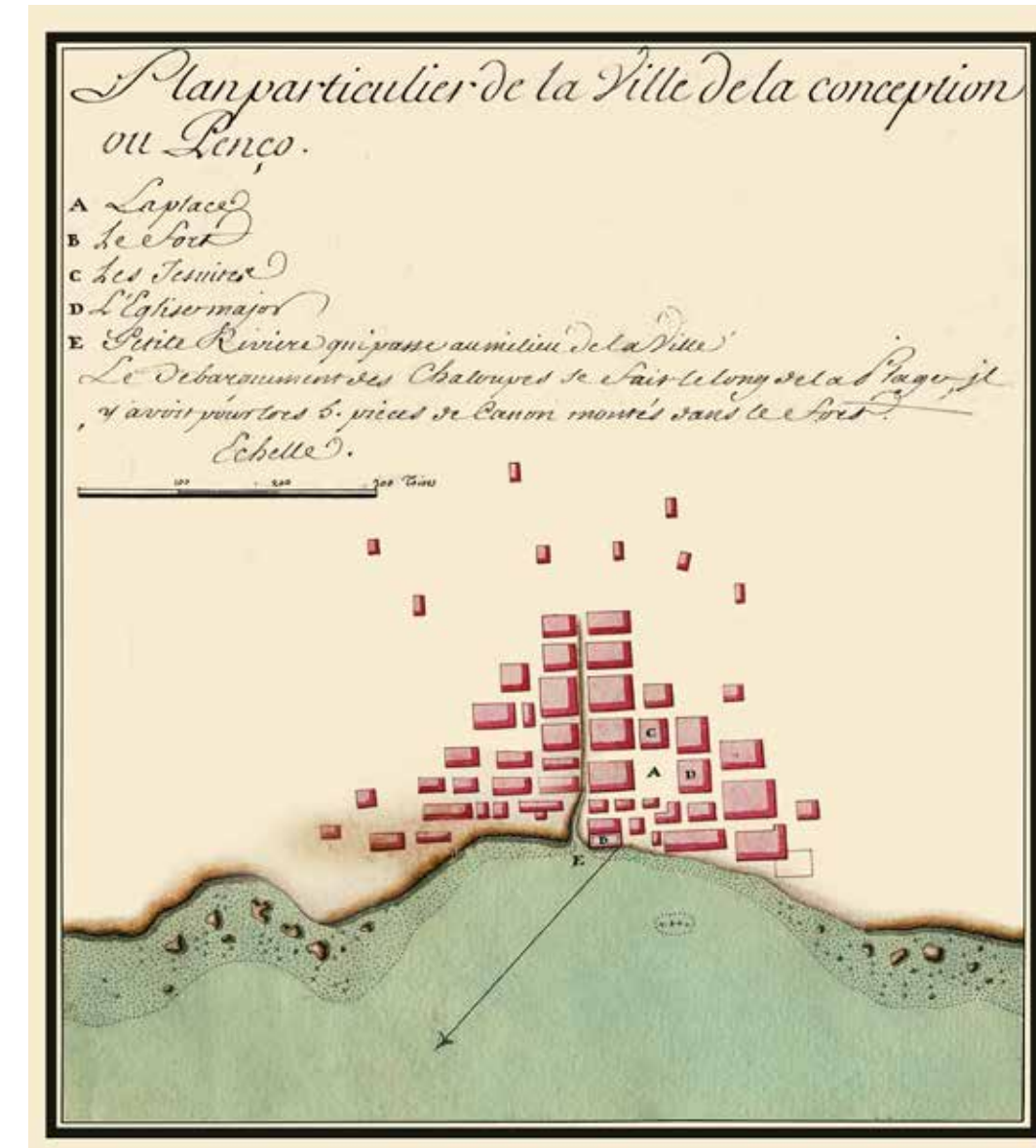
Pero el contrabando también arribó al Pacífico americano. Desde la bahía de Concepción, en particular Talcahuano,

hasta Arica por el norte en el actual territorio chileno, fueron muchas las actividades ilegales que se hicieron por vía marítima por parte de comerciantes franceses, estadounidenses e ingleses, lo que afectó y preocupó sobremanera a la autoridad hispana.¹⁷ Asimismo, las islas Juan Fernández fueron un refugio ocasional de corsarios y piratas, por lo que en 1749 se decidió poblar y fortificar la bahía de San Juan Bautista o Cumberland en la isla Más a Tierra para consolidar el dominio hispano frente a la presencia naval británica, cuya flota a cargo del comodoro George Anson estuvo precisamente en la referida isla en 1741.¹⁸ Sin embargo, el plan no tuvo un buen futuro, puesto que en 1751 se produjo un violento terremoto en Concepción junto con un maremoto que destruyó el poblado y el fuerte de Santa Bárbara. Asimismo, Concepción sufrió daños irreparables y en 1765 se decidió trasladar la ciudad desde la línea costera hasta la ribera del río Biobío. Con ello desapareció el puerto de Concepción, siendo reemplazado por Talcahuano, más al sur.¹⁹

•◦
◦◦
Isla Mancera, en la desembocadura del río Valdivia.
Fotografía de Guy Wenborne, 2013.

•◦
◦◦
Plano histórico de la antigua ubicación de Concepción —hoy comuna de Penco— antes de su traslado tras el terremoto de 1751. Particular planta de la ciudad de Concepción o Penco, 1712. Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

•◦
◦◦
Buques de la Primera Escuadra. Pintura de Thomas Somerscales, 1914. En primer plano, el navío San Martín, la fragata Lautaro, la corbeta Chacabuco y el pequeño bergantín Araucano. Colección Comandancia en Jefe de la Armada de Chile.



Redes científicas en el Pacífico

También el Pacífico fue el articulador de las redes científicas en Chile en el siglo XVIII. Así, la expedición de Jorge Juan y Antonio de Ulloa realizó un gran trabajo cartográfico en los principales puertos de Chile en 1743 y 1744²⁰ y un buen reconocimiento de toda la línea costera, identificando fondeaderos y desembocaduras de ríos. Luego, en 1782 y durante casi dos años, la expedición de Hipólito Ruiz y José Pavón trabajó desde Concepción en el mayor esfuerzo de investigación botánica hasta entonces conocido en Chile.²¹

En esa misma década, en 1785-1786 y en 1788-1789, una expedición española hizo el mayor reconocimiento geográfico del estrecho de Magallanes al mando de Antonio de Córdoba,²² mientras que en 1790 la de Alessandro Malaspina llegó a las costas de Chile para reconocer por mar y tierra las riquezas naturales del país, así como su realidad etnográfica, política y cultural.²³

Durante las guerras de la Independencia, el mar jugó un papel trascendental para concretar la emancipación definitiva. La formación de la Primera Escuadra nacional en 1818 por iniciativa de Bernardo O'Higgins fue crucial para confirmar la declaración de independencia en 1817 y la victoria sobre los realistas en Maipú en 1818. En ese mismo año se fundó la academia de jóvenes guardiamarinas, futura Escuela Naval Arturo Prat, para fortalecer la presencia de Chile en el mar.

Con la Independencia llegó la libertad total del comercio y Valparaíso tuvo un crecimiento significativo puesto que allí se creó primero la aduana local en 1820 y en 1831 la Superintendencia de Aduanas se trasladó desde Santiago a Valparaíso, confirmándolo como el puerto principal de la República.²⁴



La República incorporó a la soberanía el estrecho de Magallanes y los archipiélagos australes gracias a la conexión marítima con el Pacífico austral y la fundación del Fuerte Bulnes en 1843 en el estrecho, así como al establecimiento en 1848 de la ciudad de Punta Arenas, por entonces la más austral del mundo. De igual forma, se tomó posesión de los archipiélagos oceánicos Juan Fernández, San Félix y San Ambrosio y Salas y Gómez, y en 1888, de acuerdo con la visionaria observación del abate Molina en 1782, la Isla de Pascua.²⁵

La guerra contra la Confederación Perú-Boliviana permitió a Valparaíso consolidarse como el puerto más importante en el Pacífico Sur americano,²⁶ mientras que la Guerra del Pacífico (1879-1883) posibilitó una impensada expansión territorial al norte, anexionando las actuales regiones de Antofagasta, Tarapacá y Arica-Parinacota. Lo más significativo, fuera de la economía

salitrera, fue la incorporación de los puertos de Antofagasta, Iquique y Arica, junto con otros puertos menores como Mejillones, Cobija y Tocopilla.

Para entonces, el poder naval de Chile lo había convertido en una potencia regional en el Pacífico americano meridional, no solo por su Armada, sino también por la actividad mercante.²⁷ De hecho, con la economía del salitre los puertos del norte y sus respectivas ciudades tuvieron crecimientos importantes, y lo mismo ocurrió con Coquimbo en el siglo XIX. En cuanto a Valparaíso, vivió su mayor esplendor entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, aunque un duro terremoto en 1906 golpeó severamente su pujante prosperidad económica.

En el siglo XIX también existió un auge en la construcción naval de naves menores, con Chiloé y Valdivia como referentes. El caso particular de Valdivia tuvo tal

grado de continuidad en la segunda mitad del siglo XX que se convirtió en uno de los centros de construcción naval más importantes de Chile hasta la fecha, con la empresa ASENNAV como referente privado a nivel nacional.

Más al norte, el puerto de Constitución se convirtió en un referente en construcción naval en madera durante el siglo XIX y hasta las primeras décadas del siglo XX. Asimismo, Talcahuano continuó con su crecimiento en el siglo XIX, muy de la mano de la actividad pesquera y de los astilleros de la Armada que allí se instalaron gracias a la construcción del dique seco n.º 1, inaugurado en 1896. Más tarde, en 1924, se construyó el dique seco n.º 2 para albergar al acorazado Almirante Latorre, por entonces el buque más poderoso del Cono Sur americano.²⁸ Talcahuano se transformó así en el epicentro de las reparaciones en Chile, así como en el astillero encargado de la construcción de naves para la Armada.

Del siglo XX en adelante

Tras la Declaración de Santiago de 1952, Chile definió doscientas millas como zona económica exclusiva, con el Pacífico como fuente de riqueza presente y futura. Junto a ello, la declaración de soberanía sobre la Antártica Chilena en 1940, aspiración que se remontaba a los comienzos de la vida republicana,²⁹ reafirmó al mar como articulador de una red de conexión hoy irrenunciable.

El puerto de San Antonio es hoy el principal en cuanto a movimiento de carga del país, con enormes perspectivas de crecimiento. Asimismo, se han desarrollado puertos en el golfo de Arauco y en la bahía de Quintero y otros —mineros— en el norte. Quedan desafíos pendientes como la ampliación del puerto de Punta Arenas y uno en isla de Pascua. En cuanto a Valparaíso, si bien perdió el liderazgo en movimiento de carga en el último cuarto del siglo XX, ha mantenido su importancia institucional como sede de la Armada de Chile, de la Dirección Nacional del Territorio Marítimo y Marina Mercante, del Servicio Nacional de Pesca y de la Dirección Nacional de Aduanas. Es decir, continúa siendo la capital marítima institucional de Chile.

En suma, la actividad portuaria, junto con la pesca artesanal e industrial, el comercio exterior y el cabotaje nacional, la conservación del medio ambiente y la biodiversidad, la seguridad, el turismo y la recreación tienen como punto de conexión un océano Pacífico que riega las costas de Chile y, tal como presagiaba el autor del himno nacional, nos sigue prometiendo un futuro esplendor. ✨

••
Hacia fines del siglo XVIII, el puerto de Valparaíso recibía embarcaciones de todo el mundo, convirtiéndose en una ciudad cosmopolita. Vista de Valparaíso. Pintura de Theodor Ohlsen, Valparaíso, 1891. Colección privada.

••
Isla Robinson Crusoe vista desde el mirador Selkirk, con la isla Santa Clara al fondo. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2008.





••
Vista del puerto
de San Antonio.
Fotografía de Jorge
Marín, 2019.

Chile sale a los mercados mundiales: los ferrocarriles salitreros

Sergio González Miranda¹

A partir de la década de 1870, Tarapacá experimentó un proceso de cambio social, económico y cultural, después de pasar por un largo declive económico desde fines del siglo XVIII: «Esta crisis fue resultado, en gran parte, del agotamiento de los centros mineros y de la destrucción de las unidades productivas durante las guerras por la independencia».¹ El testimonio de un empresario salitrero de origen inglés nos relata lo incierto de la minería del salitre hasta 1860, que no superaba a la tranquilidad que ofrecía la producción de los viñedos de Pica y Matilla.²



A partir de dicha década se constató el primer boom industrial salitrero, con un número relevante de oficinas salitreras de máquina y la construcción de tres ferrocarriles: el más septentrional unía el puerto de Pisagua con las salitreras próximas a Zapiga hasta Negreiros; el más central conectaba el puerto de Iquique con los cantones intermedios, siendo el destino principal La Noria y los ramales hacia Yungay y el sector de La Peña; el ferrocarril más austral estaba diseñado para cubrir la demanda de las salitreras del sur hasta Lagunas, pasando por Bellavista, aunque nunca estuvo operativo.³



Esas primeras líneas férreas de la minería del salitre siguieron trazados definidos por ingenieros, sin guiarse necesariamente por los antiguos caminos troperos, demostrando así que expresaban la modernidad técnica también en ese aspecto.

Wallerstein afirma que «a finales del siglo XVIII y principios del XIX se hicieron relevantes otros dos mercados adicionales para el consumo del hierro:⁴ la maquinaria y el transporte».⁵ Serían los ferrocarriles los que «transformarían a la industria siderometalúrgica en la puntera de la economía mundial del siglo XIX».⁶ Hobsbawn, por su parte, denomina segunda fase de la industrialización al periodo que abarca desde 1840 hasta 1895, precisamente cuando comienza la construcción de los primeros ferrocarriles mineros en el norte de Chile,⁷ que coincide con el periodo de expansión de esta economía.⁸

Pese a que el transporte se realizaba mediante carretas procedentes del sistema colonial,⁹ con una gran especialización tanto respecto del tipo de animales como del tipo de faenas,¹⁰ la expectativa hacia el nuevo medio de locomoción estuvo por sobre todo y su demanda alcanzaría los editoriales de los periódicos en la década de 1860.

Los ferrocarriles salitreros llegaron de la mano del uso del vapor en el proceso de lixiviación del nitrato de soda. El cachucho de hierro forjado con serpentines fue uno de los primeros indicadores del arribo del capitalismo a este territorio, transformando una minería preindustrial —con el sistema de Paradas—¹¹ en una industria moderna. Ese proceso de elaboración industrial del salitre fue impulsado, entre otros, por un inglés llamado Jorge Smith, quien levantó las oficinas de máquinas Carolina y Nueva la Noria, incluyendo las caletas de embarque Junín y Molle, respectivamente.¹² Como explicó James Thomas Humberstone,¹³ se trataba de un sistema con vestigios precapitalistas pero, especialmente después de la entrada en vigencia del sistema Shanks-Humberstone,¹⁴ llegó a ser una industria plenamente capitalista, a lo que se sumaba el dominio de este producto en el mercado internacional de los fertilizantes.



••
Arriba. Ferrocarril calichero, fotografía no identificada, 1915.
Colección Museo Histórico Nacional.

Abajo. Carga de salitre granulado en vagones de ferrocarril, fotógrafo no identificado, 1920.
Colección Museo Histórico Nacional.

••
Salar de Carcote, Región de Antofagasta.
Fotografía de Tomás Munita, 2009.

••
Facsímil de comprobante emitido por la
Cia. de S. y Ferrocarril de Junín. Alto Junín, 1899.



El ferrocarril cambiará la forma de interpretar el territorio para siempre. Fue la base de muchos sueños empresariales, como el del minero boliviano José Avelino Aramayo, que quiso exportar minerales a través del puerto de Iquique hacia 1864 y a quien sucedió su hijo Félix Avelino Aramayo, diplomático (y minero) que entregó las bases al gobierno chileno de Germán Riesco para el Tratado de Paz y Amistad de 1904, con los ferrocarriles como pieza clave: permitirían a Bolivia gozar del cabotaje internacional y entrelazar las líneas bolivianas con las argentinas y las chilenas. Ya no serían útiles las «mulas pianeras», esos animales especializados para trasladar por la cordillera de los Andes esos objetos de cultura. La Colonia quedaba atrás definitivamente y con ella desaparecería el arrieraje. Un producto tan tradicional como la hoja de coca comenzó a viajar en el ferrocarril y fue exportada al puerto de Hamburgo, con destino a la industria farmacéutica. Comenzaron a aparecer puentes de hierro, como el Conchi, sobre el río Loa, y de madera, como el Lagarto, en un abra del cantón Huara. El imaginario ferroviario solo sería comparable con aquel de la chimenea industrial, expresado en el poema «Las pampas salitreras» de Clodomiro Castro,¹⁵ y se consolida en la década de 1860, cuando se discutieron diversos proyectos, la mayoría frustrados.

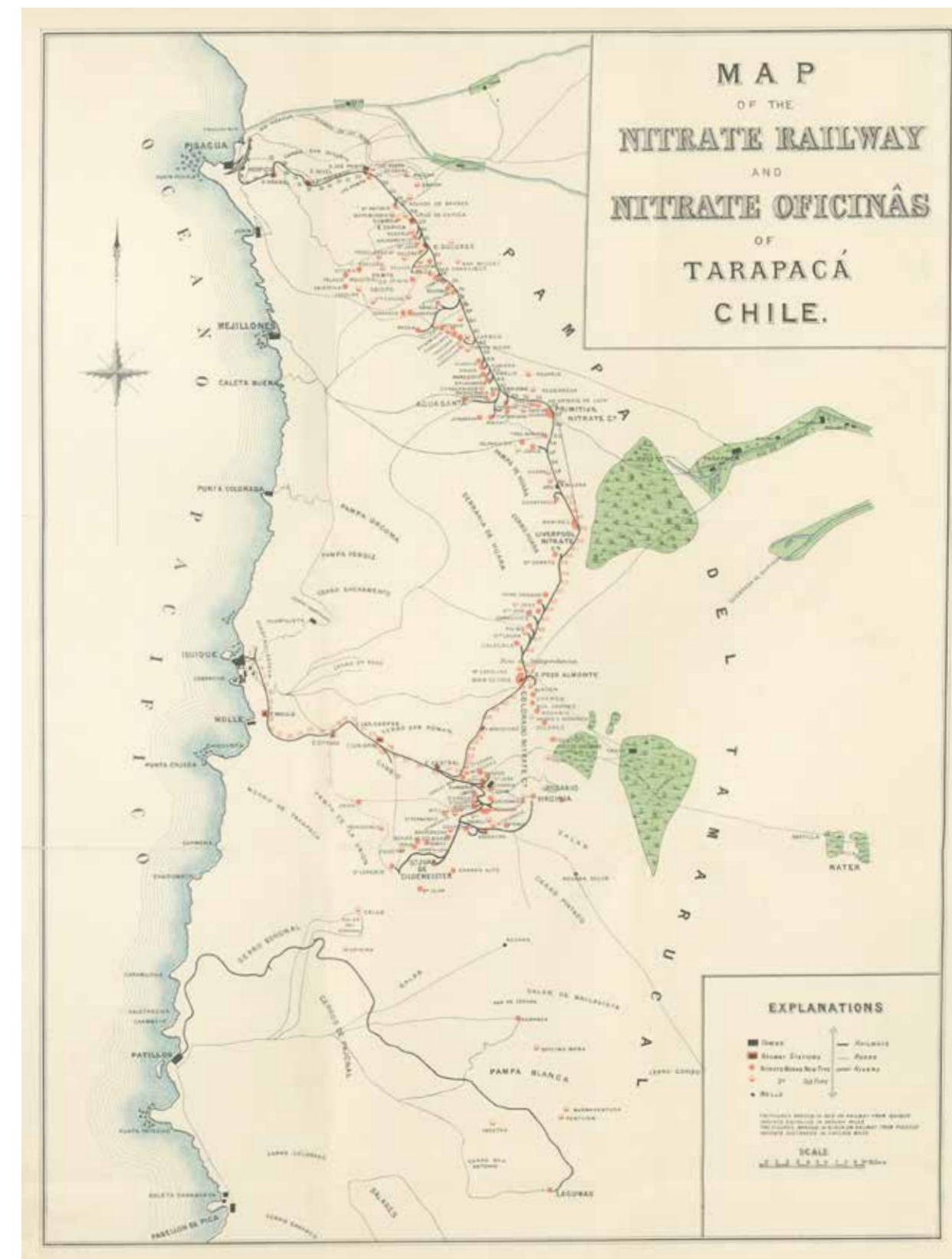
[...] La máquina de Vapor realiza en nuestros días los mismos prodigios que la fábula atribuye a la melodiosa lira de Orfeo; porque, así como los primitivos habitantes de la tierra abandonaban sus rudas costumbres bajo la influencia irresistible de la armonía; así también, donde quiera que se deja oír el silbido estridente de la locomotora, se abre un ancho camino a la civilización [...]¹⁶

La referencia literaria al mito griego no es extemporánea, pues la expectativa que emergió en Tarapacá hizo del ferrocarril uno de los mitos de la modernidad, una de cuyas características, según David Harvey, «es que constituye una ruptura con el pasado»,¹⁷ la cual se expresó con fuerza en esta provincia marginalizada y lejana, austral y fronteriza, conservadora y ensimismada, que vio en la conexión con los mercados internacionales una gran ventana a la modernidad.

○ ○
● ●
Viaducto Conchi en el río Loa,
a sesenta y ocho kilómetros de Calama.
Fotografía de Guy Wenborne, 2012.

○ ○
● ●
Mapa del ferrocarril y oficinas salitreras de
Tarapacá, Chile, 1890. En Sir William Howard
Russell (1890). *A Visit to Chile and the nitrate
fields of Tarapacá, etc.*, con ilustraciones
de Milton Prior. Londres: J. S. Virtue.

○ ○
● ●
Aviso de oferta de trabajo publicado en
El Mercurio de Iquique el 5 de febrero de 1870.



Sería, finalmente, una compañía peruana llamada Montero Hnos. la que conseguiría un privilegio monopólico por veinticinco años en la construcción de ferrocarriles en Tarapacá, incluyendo cualquier línea férrea hacia Bolivia.¹⁸ Después de la guerra del Pacífico, el mito de la modernidad ferroviaria en Tarapacá se volvería tragedia producto de este inusual contrato,¹⁹ que se extendería al periodo chileno, cuando la compañía cambiaría de nombre, residencia y nacionalidad: The Nitrate Railways Company Limited, con oficina en Londres. Sus controladores ya no serían los hermanos Montero, sino el socio menos

deseado: John Thomas North. La Nitrate se opondría a todo intento de construcción de otras líneas férreas, incluyendo a compañías de origen británico como Campbell, Outram y Co.²⁰ y la Casa Gibbs.²¹ La mayor tragedia fue no ver jamás ningún ferrocarril cruzar los Andes tarapaqueños en dirección a Bolivia, privilegio que sería finalmente para Antofagasta: el Tratado de Paz y Amistad entre Bolivia y Chile de 1904, donde se acordó la construcción de un ferrocarril entre Arica y La Paz, sepultó toda esperanza de que alguno de los tantos proyectos ferroviarios entre Tarapacá y Bolivia se hiciera realidad.²²

• ◦
◦ ◦
Antigua estación de trenes de Sierra Gorda, entre Calama y Antofagasta. Fotografía de Luis Weinstein, 2022.

◦ ◦
Arriba. Vista de las instalaciones de la Compañía Salitrera H. B. Sloman & Cia. junto al muelle de Tocopilla, ca. 1917. Región de Antofagasta. Colección Museo Histórico Nacional.

Abajo. Taltal. Bahía y muelle del ferrocarril, 1900. Postal impresa. Editor Carlos Brandt, Valparaíso. Colección Museo Histórico Nacional.



En 1873 José Santos Ossa y Francisco Puelma, que se habían conocido en Iquique,²³ lograron la autorización de Bolivia para que al año siguiente la Compañía Salitrera y Ferrocarriles de Antofagasta²⁴ iniciara la construcción de la línea férrea entre el puerto de Antofagasta y Las Salinas. Estaban también allí —a través de sus representantes— la Casa Gibbs y Agustín Edwards, así como los socios menores Manuel Antonio de Lama, exsubprefecto de Tarapacá, y Milbourne Clark, cuyo nombre quedó estampado para posterioridad por la Milbourne Clark Co., antecesora de la Compañía Salitrera y Ferrocarriles de Antofagasta.

Con la línea férrea, que se transformaría en el primer ferrocarril internacional

entre Bolivia y Chile,²⁵ surgirían estaciones como Carmen Alto, Salinas, Pampa Central, Pampa Alta, Estación Baquedano, Desvío Buitre, Desvío Santa Rosa, Estación Sierra Gorda, Salinas Ramal, Desvío Peineta, Desvío Maipú, Estación Unión, La Placilla, Paradero La Noria, Paradero Solitario, Zona Longitudinal (estación Deseada), Paradero Ossa o Paradero Buitre. El cantón se llamaría Central o Bolivia. Un ramal también se internó en el cantón Aguas Blancas hasta Augusta Victoria, desde donde se proyectaría una línea hacia Argentina.

Al sur estaban las ricas calicheras del Toco, que tenían un historia propia. Este cantón salitrero surgió a partir de una extraña licitación realizada por el Gobierno boliviano en 1876 para beneficiar al gobierno del Perú a través de testaferros (Juan Gilberto Meiggs y sus socios, Charles Horsfall Watson y William Bush).²⁶ Otra vez un gobierno entregaba amplias garantías a una sociedad para explotar salitre: «Durante veinte años el Gobierno de Bolivia no tendría derecho de explotar y exportar por sí o por expósita persona o para permitir a otra la explotación de salitre ni de caliche de los depósitos arrendados».²⁷ Este

contrato se transformaría en una *comedia*. Durante la guerra del Pacífico el Gobierno peruano devolvió «los papeles del Toco» a los testaferros que, finalmente, pasarían a las manos del empresario inglés Eduardo Squire, quien construyó el ferrocarril que unió El Toco con el puerto de Tocopilla. Para ello, se constituyó en Londres la Anglo-Chilian Nitrate & Railway Company, Limited en 1886 y Squire le vendió sus derechos al empresario alemán H. B. Sloman, verdadero impulsor de ese cantón.

La «fiebre del ferrocarril»²⁸ también llegó a la zona salitrera chilena: Taltal, que estaba siendo cateada por salitreros experimentados venidos desde Tarapacá.²⁹ Uno de ellos —Andrés Keating—, quien fuera testigo de la

construcción del ferrocarril de Iquique a La Noria, también lo sería del taltalino. El 12 de marzo de 1880 fue aceptada la propuesta de Alfredo Quaet-Faslem (socio de Keating) para la construcción del ferrocarril de Taltal a las salitreras. Sin embargo, Quaet-Faslem le cedería el contrato a George K. Stevenson, empresario que inició la construcción en enero de 1881. Nacería entonces The Taltal Railway Company Limited. El siglo XX vería múltiples líneas férreas por todo el desierto de Atacama en un fenómeno dendrítico inimaginable. Los ferrocarriles salitreros consolidaron la presencia del Estado nación chileno en estos territorios, siendo el más emblemático el ferrocarril longitudinal de propiedad estatal. La segunda mundialización³⁰ estaba plenamente desplegada en un territorio que en los siglos anteriores había sido definido eufemísticamente como un «despoblado». ✨



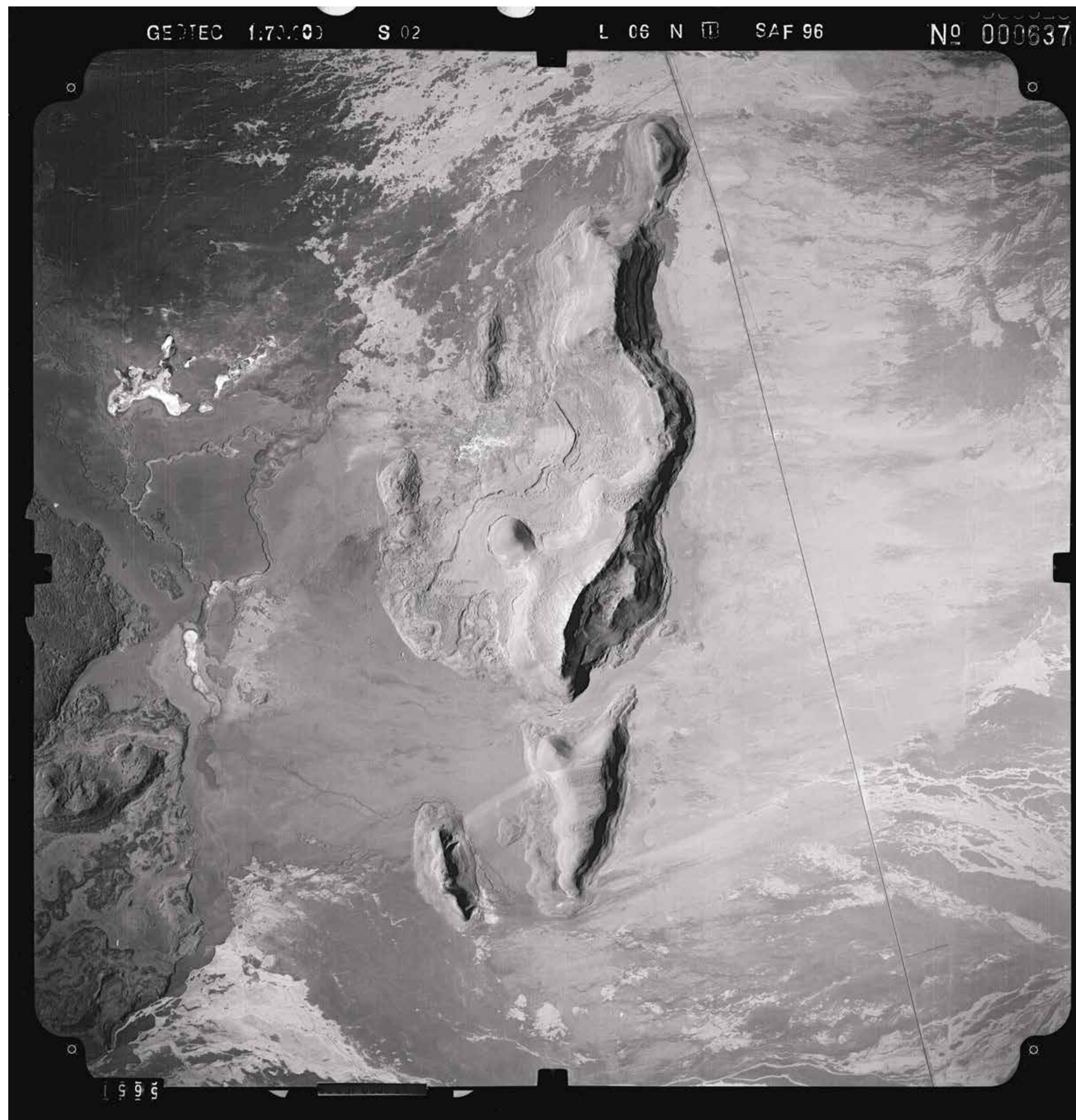


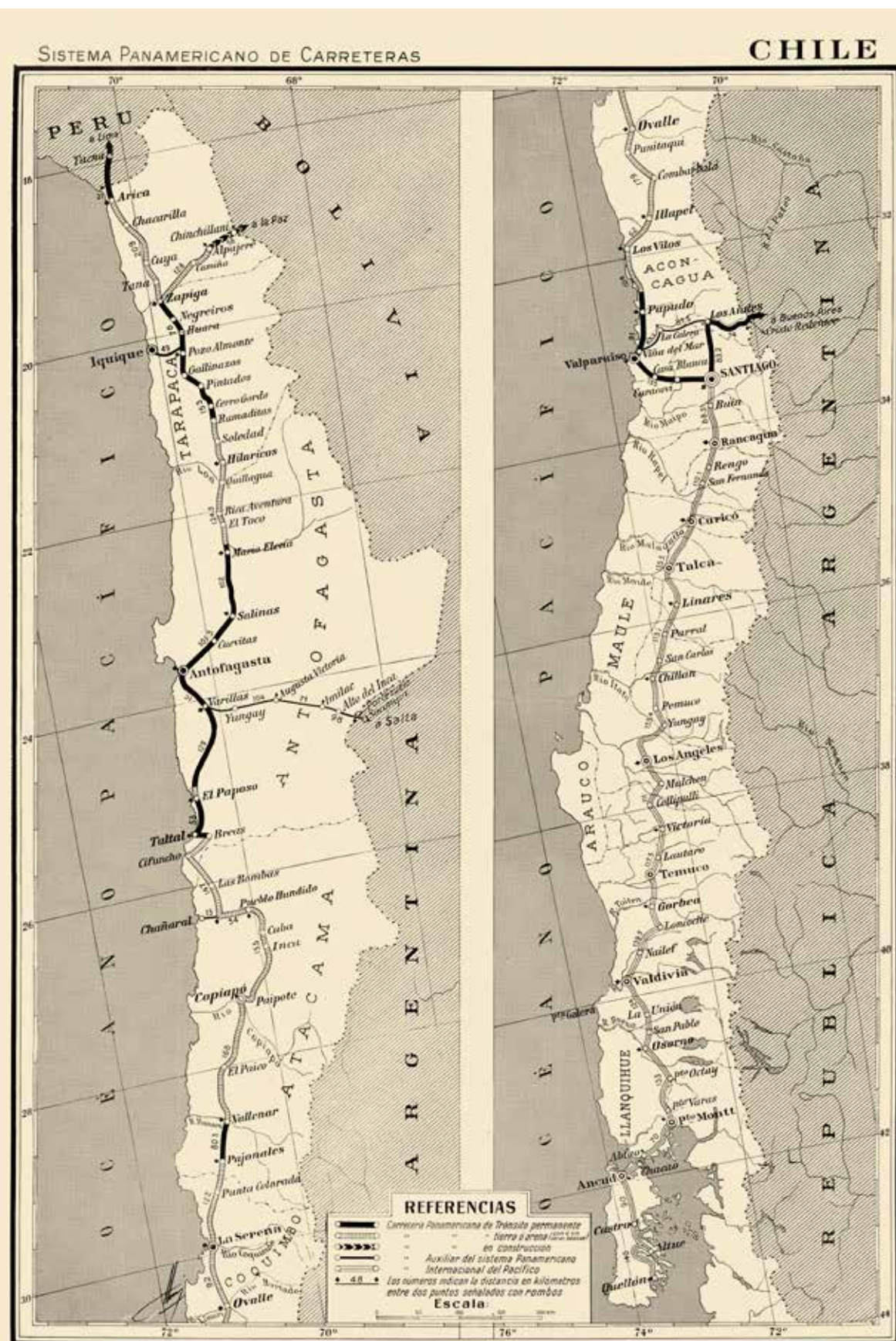
••
Oficina salitrera
de Humberstone,
Región de Tarapacá.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2009.

La carretera Panamericana en Chile. Políticas, viajes, paisajes

Rodrigo Booth

La carretera Panamericana es una de las mayores infraestructuras viales en el mundo. Con cerca de treinta mil kilómetros, este sistema hace posible, en el papel, un viaje en automóvil entre Tierra del Fuego y Alaska, conectando prácticamente toda América. Desde que se proyectó, la Panamericana suscitó los mayores sueños de aventuras carreteras en el continente, que permitirían conocer todos los paisajes, desde los hielos del norte y del sur hasta las zonas tórridas o el Caribe, pasando por amplios terrenos agrícolas de clima mediterráneo, las serranías andinas y los llanos del norte de Sudamérica en un virtual compendio paisajístico americano.





Pero lo cierto es que lo que entendemos habitualmente como la carretera Panamericana no es una única infraestructura internacional, sino más bien un proyecto de integración político, económico y cultural desarrollado bajo la égida de Estados Unidos. La carretera fue propuesta en la V Conferencia Internacional Americana, realizada en Santiago de Chile en 1923, como reemplazo del nunca desarrollado proyecto del ferrocarril Panamericano. La iniciativa buscaba promover la construcción de caminos en los países latinoamericanos a través de préstamos conseguidos en la banca estadounidense, con la intención de fomentar el comercio de los automóviles que se fabricaban en las fábricas de Detroit. Desde 1924 la Unión Panamericana organizó comisiones y congresos de carreteras donde técnicos, representantes de los clubes de automovilistas, industriales y banqueros discutieron sobre las mejores formas de financiar y construir caminos pavimentados, así como los métodos para homologar las prácticas automovilísticas, entre ellas el sistema de conducción por la derecha. En los congresos de Buenos Aires (1925) y Río de Janeiro (1929) se planificó la integración de los sistemas nacionales de vialidad y sus puntos de encuentro con las carreteras de los países vecinos, dando forma a la idea de la carretera Panamericana.¹ Junto con el ferrocarril Panamericano y las líneas aéreas Panagra y Panam, la carretera Panamericana fue una de las maneras de promover un cierto imperialismo mecánico estadounidense en Latinoamérica a través del transporte.² Los resultados fueron dispares: por razones estratégicas, los caminos de América Central se aceleraron en la década del treinta para facilitar el acceso de Estados Unidos al canal de Panamá, mientras que en algunos países se demoraron, tomando la forma de una autopista de alta seguridad que recorre gran parte del territorio; en otros, en cambio, es una vía regional de cortas dimensiones y, en algunos casos, un camino de una sola calzada donde escasea el pavimento.

La primera carretera Panamericana en Chile

En Chile, la carretera Panamericana es un emblema para la historia de la vialidad en el siglo XX. Su concepción data de 1929, año del II Congreso Panamericano de Carreteras, donde la delegación chilena propuso que conectara con los límites con Perú y Argentina por el camino Longitudinal Norte y el camino internacional por Uspallata.

La sección chilena, trazada en un mapa de la Dirección de Obras Públicas, en la práctica no era posible de recorrer completamente: el camino Longitudinal Norte conectaba Santiago con las provincias de Aconcagua, Coquimbo, Atacama y Tarapacá a través de una senda precaria que desaparecía al norte de la ciudad de Iquique. En 1930, el ingeniero Alejandro Lacalle efectuó un difícil viaje entre Iquique y Santiago, ida y vuelta, recorriendo cuatro mil quinientos kilómetros en 155 horas de conducción; lo describió como una senda imposible de distinguir del resto del desierto. La mayor parte del camino era de tierra, con apenas unas

cortas secciones pavimentadas con salitre, sal o petróleo. Por largos trechos no había demarcaciones, indicaciones ni puentes para atravesar los lechos secos de los ríos. Lacalle recomendaba que el viaje lo hicieran al menos dos conductores, reforzar el estanque de combustible con una plancha de hierro para evitar roturas, cargar bidones de agua y bencina y practicar «la orientación astronómica» para ubicarse en la pampa desértica durante la noche.³ Solo en 1931 fue posible completar ese camino para establecer una conexión carretera con el extremo norte del país, lo que requirió la construcción de grandes cuevas para atravesar las quebradas de Tana, Chiza o Camarones, barreras infranqueables para el ferrocarril.



• •
Sistema Panamericano de Carreteras, Chile. Publicado en Anesi, 1938. Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.

• •
Acercándose al paso de Uspallata en Chile, en la ruta de la carretera Panamericana entre Santiago y Buenos Aires, ca. 1930. Fotografía de Herbert C. Lanks. Bureau of Public Roads. Colección National Archives at College Park.

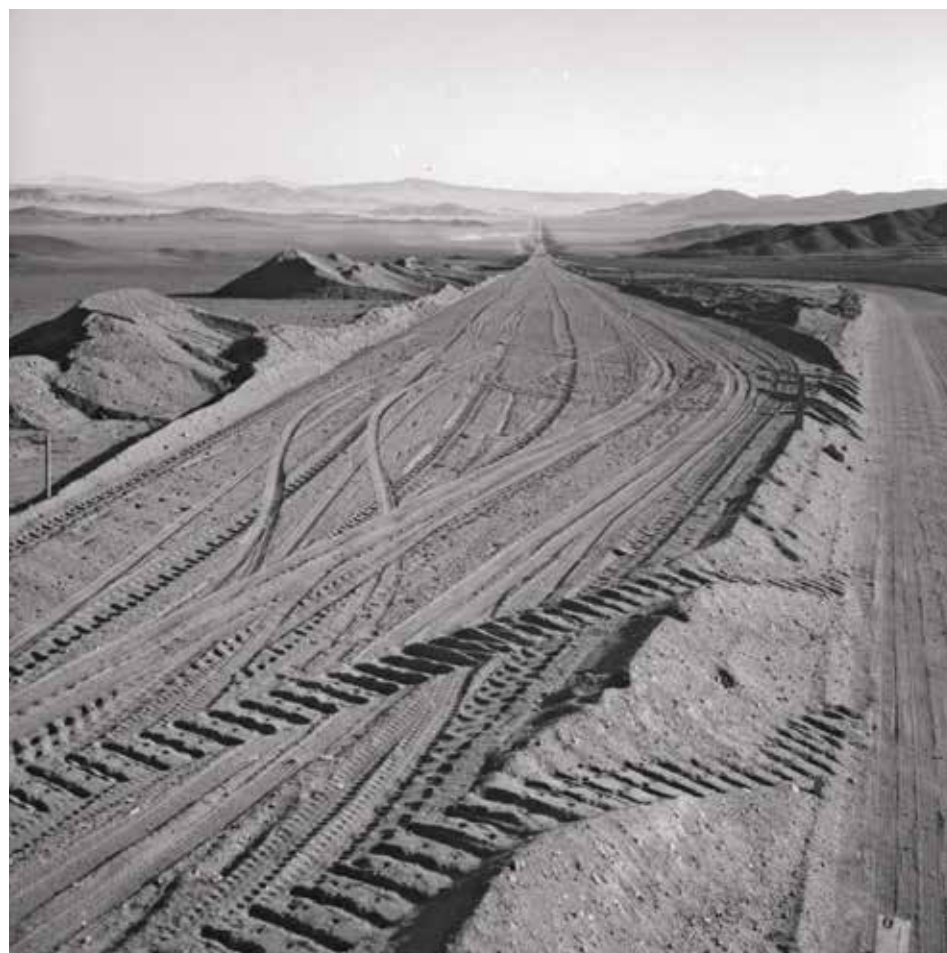


La capacidad del automóvil de remontar pendientes más inclinadas permitió llegar por tierra hasta Arica, desde donde se extendía un camino que continuaba más allá de la reciente frontera con Perú.

A esta vía se sumó en esos años el camino internacional hacia Mendoza a través del paso internacional del Cristo Redentor, ruta de montaña que, pese a su dificultad, fue desde el inicio de la era del automóvil en Chile uno de los recorridos predilectos de los conductores, siguiendo la vía del ferrocarril Transandino, inaugurado en 1912. Hacia fines de la década de 1920, adquirirían importancia pública el Automóvil Club de Chile y el Automóvil Club Argentino, entidades que, al mismo tiempo que promovieron la construcción de caminos, establecieron lazos de integración sudamericana mediante la práctica del turismo en automóvil: el Cristo Redentor fue el punto de encuentro de los automovilistas provenientes de Valparaíso, Santiago, Mendoza y de otras ciudades argentinas.

Norte-Sur

En 1938 el ingeniero argentino Carlos Anesi, uno de los principales promotores del sistema panamericano de carreteras, publicó un mapa de la carretera Panamericana en Chile que incluía un ramal hacia Bolivia y la proyección hacia el sur del país.⁴ La propuesta comenzó a concretarse tras el III Congreso Panamericano de Carreteras, realizado en Santiago días antes del devastador



•◦
◦◦
Izquierda. Auto detenido en la carretera Panamericana en Chile, ca.1930. El fotógrafo podría haber sido Thomas Harris MacDonald. Bureau of Public Roads. Colección National Archives at College Park.

Derecha. Huellas en el desierto, pavimentación del camino al norte de Chañaral, 1963-1964. Fotografía de Luis Ladrón de Guevara. Colección Museo Histórico Nacional.

◦◦
◦◦
Ilustración de la serie «Panamericana», revista *Condorito* n.º 34, junio de 1971. René Ríos Boettiger, *Pepo*. Gentileza World Editors Chile.

terremoto de 1939. Entre los resultados inesperados del sismo de Chillán, la Corporación de Reconstrucción y Auxilio propuso la rectificación y pavimentación del camino Longitudinal Sur, entre Santiago y Concepción, lo que permitió su consolidación desde el valle central de Chile en su parte más poblada, trazando la vía que vinculó pueblos y ciudades de la zona agrícola más fértil del país. Poco después, este camino sería continuado hasta Puerto Montt y desde allí hasta Quellón, al sur de la isla de Chiloé, que terminaría siendo el punto más austral de la carretera Panamericana en Chile.

Diez años más tarde y como parte del plan Serena impulsado por el gobierno de Gabriel González Videla para renovar su ciudad de nacimiento, se ejecutó la pavimentación del camino Longitudinal Norte entre Santiago y La Serena, con importantes infraestructuras como el viaducto de Amolanas, la obra de hormigón armado más grande en su tipo ejecutada en Chile. Esta vasta operación contó con el soporte económico de la banca estadounidense a través del Eximbank, lo que explica que este tramo fuera bautizado como carretera Presidente Roosevelt,⁵ aunque se conoce como «Panamericana norte».

Los caminos Longitudinal Norte y Sur dieron forma a la idea de conexión de todo Chile. Esta obra adquiere su forma actual a partir de la década de 1960, cuando los gobiernos de Jorge Alessandri y de Eduardo Frei se abocaron al mejoramiento y pavimentación del camino que se convertiría, en la práctica, en el eje central de Chile, llamado desde fines de esa década «ruta 5» y, en su punto cero en Santiago, simplemente «Norte-Sur».

La construcción a lo largo de todo el país de la carretera Panamericana en el Chile de los años sesenta tuvo una amplia difusión, que desembocó en diversas representaciones artísticas y populares. Entre los registros están las fotografías de Ladrón de Guevara, que documentó el mejoramiento de la vía en el desierto de Atacama, y la novela *Ruta Panamericana* (1980), del escritor nortino Mario Bahamonde, ambientada en un bus que hacía el recorrido entre Antofagasta y Santiago. Pero tal vez las imágenes más memorables son las que legó el caricaturista Pepo, quien dedicó una viñeta especial a la Panamericana protagonizada desde 1971 por Condorito. En los cientos de viñetas que llevan por título «Panamericana», Condorito figura como un solitario obrero

de la construcción, ya sea realizando algún trabajo de pavimentación o pintando la línea blanca de demarcación que separa los dos sentidos de la vía. Si prestamos atención al conjunto de «Panamericanas», la carretera es siempre una obra inconclusa, en desarrollo permanente, que requiere, además de la construcción inicial, un trabajo continuo de mantención. Asimismo, la presencia de Condorito es ubicua: no sabemos dónde realiza su trabajo, se encuentra en todo lugar.



A veces se distingue un paisaje nortino; otras parece el sur, porque se ven vacas pastando y algún volcán sureño. La mayor parte de las veces nos muestra un paisaje carretero en el valle central de Chile, donde se encuentran Pelotillehue, Buenas Peras o Cumpeo, los pueblos por los que circulan los personajes de la historieta. El lugar prominente que ocupa *Condorito* en la cultura visual chilena y latinoamericana hace pensar que esta visión de la carretera Panamericana puede ser la primera que los niños lectores tienen de esta obra de infraestructura.

La Panamericana hoy

Desde fines de la década de 1990 muchos proyectos de infraestructuras públicas de Chile comenzaron a ser concesionados. Estas operaciones permitieron mejorar materialmente las carreteras, al tiempo que las privatizaron, poniendo en duda la libertad de desplazamiento por los caminos, derecho alcanzado por los ciudadanos con la Independencia. Aunque la carretera Panamericana haya sido considerada una vía estratégica para el desarrollo de Chile, una arteria que comunica a gran parte del país y que permite

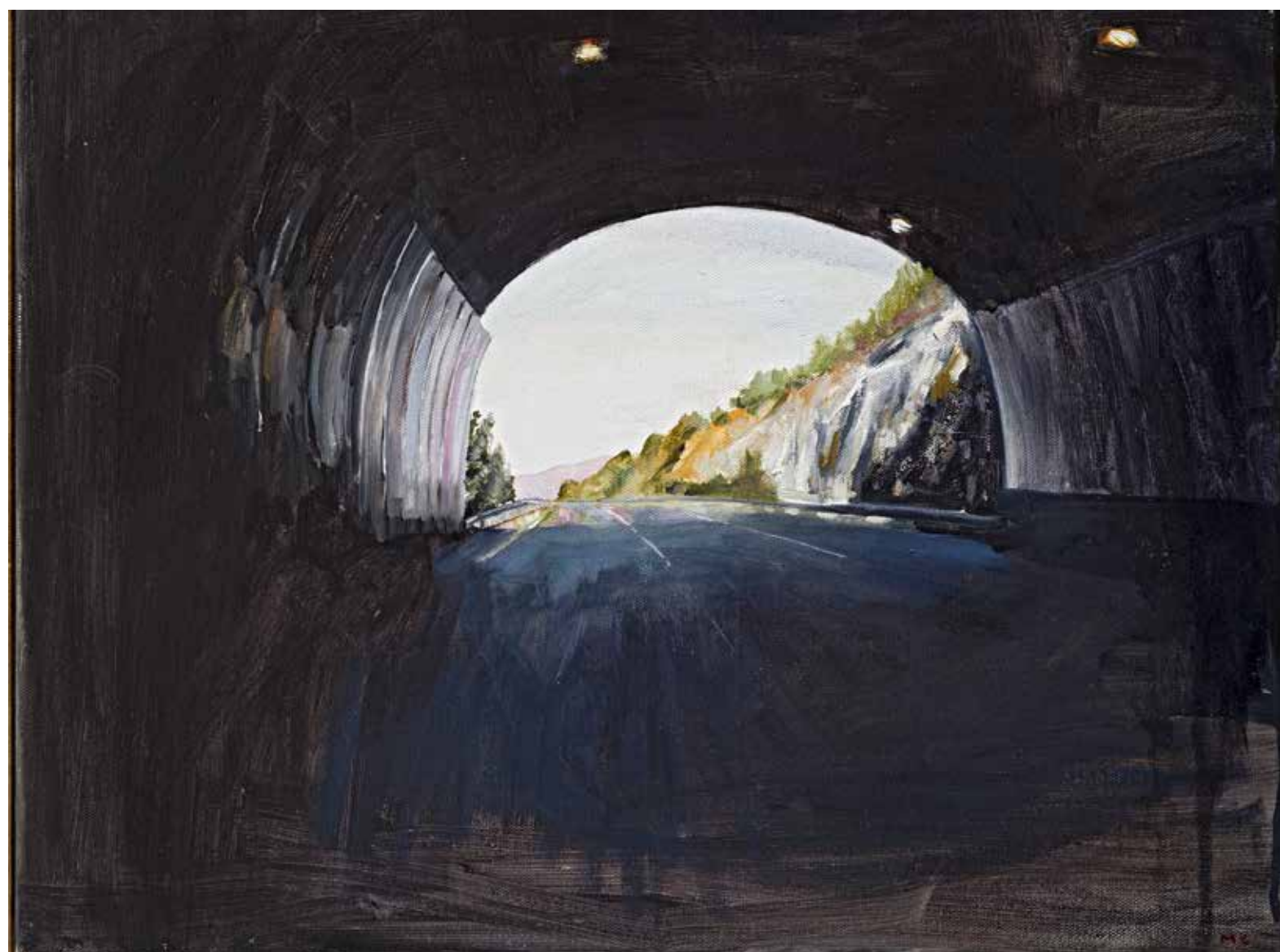
conectar a Chile con los países vecinos,⁶ se abrió a la propiedad de grandes empresas españolas, italianas, suecas o chinas. Esto incidió en su transformación, pasando de ser un camino de una sola vía en cada dirección, separada únicamente por una línea pintada, a convertirse en una autopista de doble sentido con barreras de contención. Esta moderna carretera Panamericana cambió la experiencia de los automovilistas, facilitó sus viajes y disminuyó los tiempos de desplazamiento. Aunque en las vacaciones o los fines de semana largos suele saturarse, lo cierto es que esta doble vía, que alcanza hoy en día de Caldera al canal de Chacao y que se extiende en magños proyectos hacia el norte y Chiloé, no solo cumple con estándares internacionales exigentes, sino que además homologa la experiencia



de la conducción y del viaje con la de carreteras en países más ricos.

La carretera Panamericana en Chile es el lugar que recorren millones de personas para alcanzar sus destinos esperados en la costa, el norte o el sur cada verano. Asimismo, es el espacio que deben recorrer miles de conductores para llegar todos los días a sus lugares de trabajo o de residencia. También es usada con los fines más diversos, como el viaje de un padre con su hijo adolescente como copiloto de la novela *Camanchaca*, de Diego Zúñiga. El ensimismamiento del personaje se intercala con un viaje en automóvil por la Panamericana en dirección a Tacna, Perú, donde el protagonista, proveniente de una ciudad nortina, debe realizarse un tratamiento dental, tal como hacen muchos otros chilenos para poder pagar tratamientos médicos en el extranjero debido a la ausencia de un sistema de seguridad social en el país. La especificidad que consigna a la carretera Panamericana contemporánea como un sitio particular queda manifiesta en la obra de la artista visual Mara Santibáñez, quizá la mirada más sistemática y rigurosa para observar la

Panamericana hoy. Santibáñez presta atención al camino en movimiento, que ella misma observa en el automóvil a través del parabrisas o por la ventana lateral de un bus en sus cotidianos viajes entre Santiago y Horcón, en la costa de la Región de Valparaíso. También le da sentido local, disponiendo elementos que son significativos a la hora de reconocer esta infraestructura: las plantaciones de paltos en el valle del río Aconcagua, las animitas con que los familiares recuerdan en Chile a las víctimas de los accidentes de tránsito, los tonos ocres de los pastizales de verano en las cercanías de Rungue, la vía férrea casi abandonada que corre contigua a la autopista, los paraderos de micros donde esperan los pasajeros que se dirigen a Santiago, los carteles negros que anuncian la venta de queso y pan amasado en una modesta caseta de madera, los coloridos volantines a la venta en los alambres de las cercas de un terreno, los neumáticos que anuncian la proximidad de una vulcanización, las banderitas comerciales que indican una posada de camioneros, los carteles de PF que adornan la carretera Panamericana y que todos los viajeros de Chile reconocen fácilmente. Esa es nuestra imagen de la carretera hoy. ✨



••
••
Túnel Zapata, Mara Santibáñez, 2019. Óleo sobre tela, 40 x 50 cm. Colección de la artista.

••
••
Tríptico volantines y cometas. Km. 28, Mara Santibáñez. Óleo sobre tela 300 x 150 cm, 2025. Colección particular.



⋮
Ruta 5 Panamericana en el sector de Chañaral, desplegando un escenario de altitudes y contrastes de color en la distancia. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2017.

Tiempos y espacios metropolitanos. La red del metro de Santiago

Marco González Martínez

Cada mañana, miles de personas bajan corriendo las escaleras del metro de Santiago, apuradas por no perder el tren que las llevará al trabajo, a la universidad o de regreso a sus casas. Entre el bullicio de los andenes, la muchedumbre al interior de los vagones y la voz automatizada que anuncia la siguiente estación, pocos pasajeros se detienen a pensar que este sistema de transporte masivo fue, alguna vez, solo una idea. Como tantas otras grandes obras de infraestructura urbana, nuestro metro nació de los sueños colectivos de la sociedad santiaguina, que anhelaba vivir —en un futuro próximo— en una metrópolis moderna similar a las europeas o norteamericanas.



Excavación para la construcción del metro en la Alameda. Fotografía de Mario San Martín Mujica, 1971. Archivo Zig-Zag/Quimantú. Colección Museo Histórico Nacional.

Vista del encuentro de dos ferrocarriles del metro en el viaducto Santa Rosa, Santiago. Fotografía del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2020.

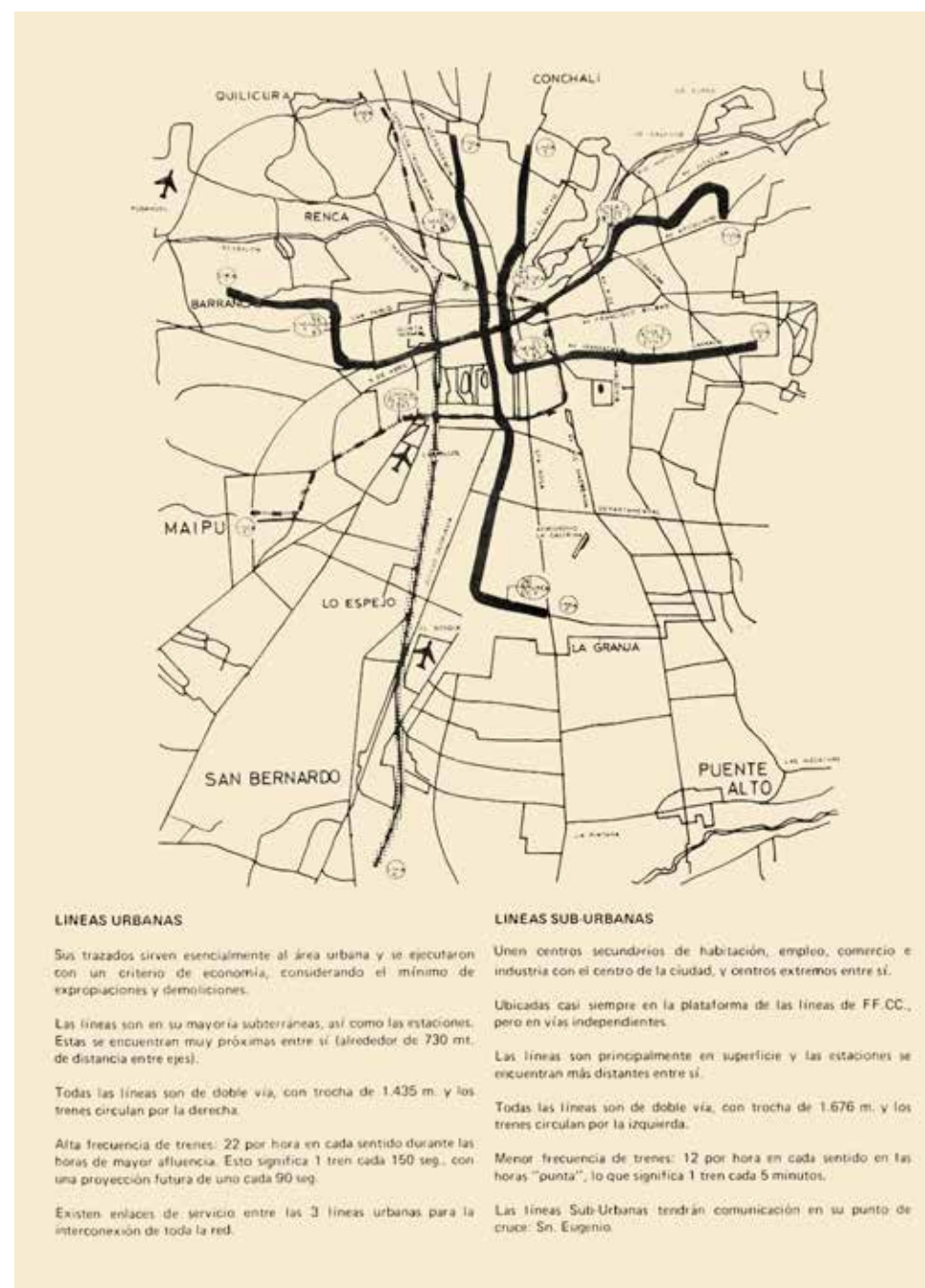
Red de metro, líneas urbanas y suburbanas. Revista Auca, Universidad de Chile, n.º 27, 1975.



Durante el siglo XX chileno, diversos modelos de modernización fueron debatidos y proyectados por gobiernos de distinto sello político, difundiendo entre los habitantes de la ciudad un repertorio relativamente homogéneo de expectativas de progreso y desarrollo. Sin embargo, como ocurrió en muchos otros países de América Latina, entre las autoridades y los profesionales encargados de materializar el proyecto Metro de Santiago existió una tendencia a confundir la construcción de infraestructuras con un avance social.¹ Es decir, en dicha narrativa sus hipotéticos usuarios parecían ser olvidados, difundiendo una imagen de metrópolis moderna vacía de santiaguinas y santiaguinos, como si el progreso y el desarrollo solo fueran una cuestión de concreto, acero y velocidad, y no también un asunto de humanos y de humanidad.

Planos y dibujos comunicaban entonces en un sinnúmero de informes técnicos los contornos de aquella idea de futuro. La imagen aséptica de una ciudad ordenada sin «micros» ni movilidad peatonal era el recurso simbólico utilizado para fortalecer el discurso de modernidad que circuló por mucho tiempo entre la opinión pública santiaguina.

Con el paso de los años, aquella imagen homogénea de modernidad comenzó a desdibujarse frente a una ciudad que continuaba extendiéndose hacia los cuatro puntos cardinales e incrementaba de manera acelerada su población. El metro de Santiago, hoy, luego de más de cincuenta años de servicio, ya no solo es considerado un símbolo de progreso físico, técnico y tecnológico, sino también un lugar de encuentro donde confluyen cotidianamente múltiples identidades y formas de habitar el espacio urbano capitalino. La heterogeneidad cultural que caracteriza en la actualidad a sus usuarios ha permitido desafiar aquel relato uniforme elaborado en el pasado, obligando a repensar la metrópolis no solo como una proyección idealizada, sino como un territorio vivo y en constante negociación entre memorias que buscan otros futuros, sus propios futuros.

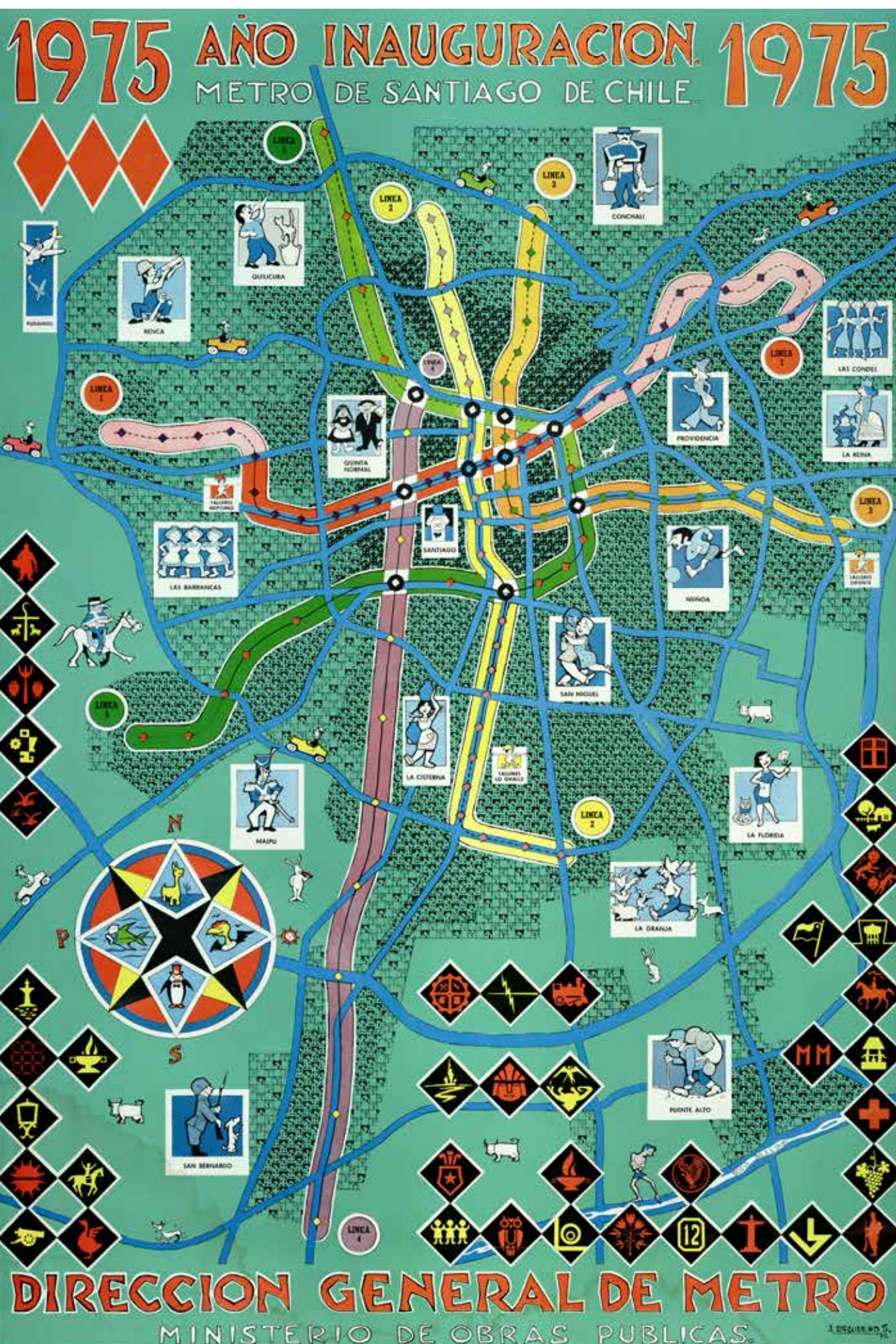


El trazado soñado, las líneas construidas

Se ha dicho que el diseño del trazado de los metros expresa las ambiciones colectivas y de largo plazo de una sociedad.² En la experiencia santiaguina, tanto el trazado propuesto en los planes nonatos del urbanista Karl Brunner (1932) y el ingeniero Leopoldo Guillén (1952) como el proyectado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1968) tenían como objetivo conectar de manera rápida y eficiente a los habitantes de una «gran aldea» que se transformaba en «metrópolis masificada».

Las cinco líneas proyectadas en 1968 para el metro de Santiago, tres de las cuales serían urbanas y dos suburbanas, fundarían el trazado soñado con el cual se esperaba unir en 1990 a las diecisiete comunas que componían el Gran Santiago. No obstante, las dificultades derivadas de la construcción de sus costosas infraestructuras, obras inéditas en una ciudad pobre y subdesarrollada como era nuestra capital, hicieron que el gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-1970) y el de Salvador Allende (1970-1973) contrataran créditos bancarios y asesoría técnica con el gobierno de Francia. De hecho, fue el propio poeta Pablo Neruda, quien se desempeñaba en 1972 como embajador en París, el encargado de gestionar más financiamiento para continuar la construcción de túneles y estaciones, ambas instalaciones de enorme poder simbólico para la materialización urbana de la vía chilena al socialismo.

Tras el régimen militar instaurado el 11 de septiembre de 1973 el proyecto del metro de Santiago fue violentamente alterado. La detención de trabajadores y funcionarios retrasó las faenas en ejecución; asimismo, los nuevos cuadros



técnicos del régimen fueron facultados para cambiar, entre otros aspectos, el nombre de la estación Violeta Parra por estación San Pablo y el trayecto de la Línea 1 hacia el oriente, trasladando su estación terminal desde el sector de Vitacura hacia Escuela Militar. Para 1980, solo se habían construido dos líneas que cruzaban la ciudad, configurando un trazado de escasa cobertura territorial que no fue extendido sino hasta 1987 con la incorporación de las estaciones Santa Ana y Cal y Canto en la Línea 2.

La frontera natural que el río Mapocho estableció a la extensión del trazado del metro de Santiago hacia el norte de la ciudad se mantuvo sin alteraciones hasta los inicios del siglo XXI, periodo de tiempo en el cual sus líneas fueron redireccionadas hacia las zonas más pobladas de la capital: Maipú y Puente Alto.

A la construcción de la Línea 5 y Línea 4, se sumó con el tiempo la Línea 6, pero solo con la puesta en funcionamiento de la Línea 3 durante el verano del 2019 fue posible retomar la secuencia lógica programada cincuenta años atrás, cuando la metrópolis buscaba ser un ejemplo de modernidad para el país.

Al observar el diagrama de la red actualmente en operaciones se puede constatar la extensión de sus líneas, las cuales se mantienen siempre rezagadas si consideramos el crecimiento de la metrópolis. Asimismo, el plano anuncia el programa de las futuras conexiones al interior de la capital, desde la Línea 7, cuyo trayecto subterráneo unirá prontamente dos sectores no solo distantes geográficamente, hasta las zonas en blanco, espacios habitados que esperan con relativa paciencia la pronta llegada del servicio.

• •
• •
Afiche del año de inauguración de Metro de Santiago de Chile. Autor: Jaime Escudero Sanhueza, 1975. Archivo de Gráfica Chilena, Biblioteca Nacional.

• •
• •
Un tren en movimiento pasa frente al mural de 233 metros lineales realizado en 2008 por Alejandro Mono González, compuesto por 92 paneles en acrílico sobre tela que celebran el trabajo y la creatividad humana. Interior de la estación Parque Bustamante, Metro de Santiago. Fotografía del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2020.



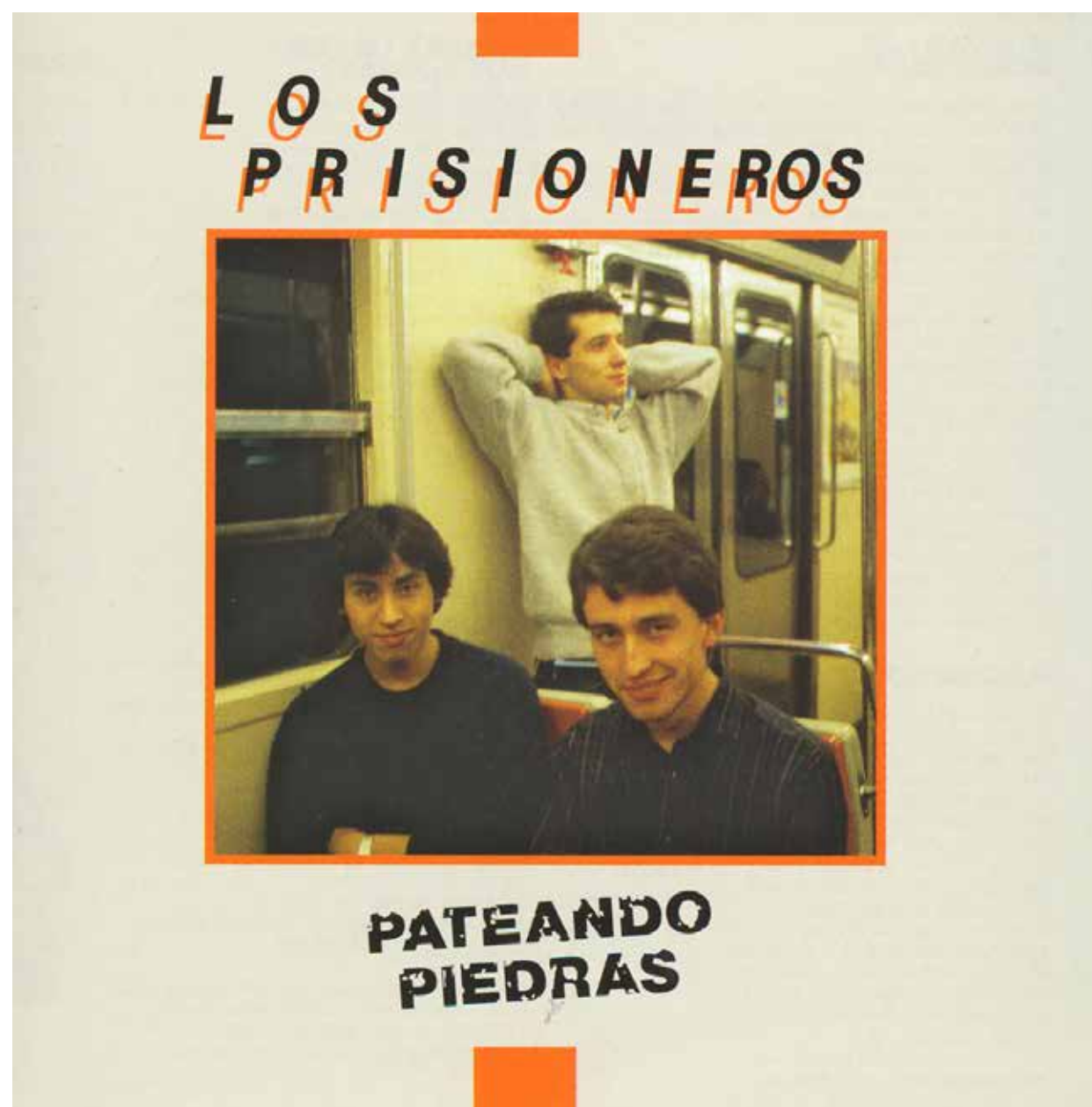
Las estaciones del metro de Santiago, microcosmos y fábricas metropolitanas

Las estaciones del metro de Santiago son un lugar de encuentro para usuarios y no usuarios. En ellas conviven una diversidad de personas que transitan de manera diaria a través de sus instalaciones, convirtiéndolas en un espacio preferente para reconocer aquello que el etnólogo Marc Augé denominó los «signos de alteridad inmediata».³ En sus andenes y mesaninas coexisten cotidianamente diversas culturas, hábitos, colores y olores que nos permiten reconocer la existencia de otros, superando con creces la función original para la cual fueron planificados: trasladar de forma masiva a las y los santiaguinos hacia sus lugares de trabajo. Así, estaciones como Ciudad del Niño, Toesca, República o Pedro de Valdivia, por solo nombrar algunas de las treinta y cuatro que conformaron

la red fundacional, han sido desde su puesta en funcionamiento más que una infraestructura de transportes: también verdaderos microcosmos urbanos, al expresar la riqueza y complejidad de la vida metropolitana.

Si bien el control del tiempo y de los desplazamientos que las estaciones imponen al cuerpo de sus usuarios sigue siendo hasta nuestros días una de las principales características de sus formas y diseños, la necesidad de transportar una mayor cantidad de personas se convirtió en un factor determinante al momento de proyectar las nuevas construcciones, cada vez más grandes y profundas. Luz artificial, escaleras mecánicas y ascensores, entre otros, son en ese sentido las tecnologías que orientan los trayectos al interior de estas verdaderas fábricas subterráneas, confeccionadas para acelerar la percepción del tiempo y espacio urbano.

Vistas en dicha perspectiva, las estaciones del metro de Santiago son entonces una oportunidad para mezclar lo público y lo privado, al realizar una síntesis entre el mundo exterior de la superficie y el mundo interior del subsuelo urbano. Son, asimismo, más que un sitio de tránsitos y detenciones, al ser en propiedad aquello que el primer urbanismo denominó un espacio para transformar circulaciones, dado que reúnen en ellas diversas velocidades, tales como son las peatonales y las mecánicas, además de entrelazar distancias comunales con metropolitanas. Aquí la metáfora de la red cobra mayor valor. Las estaciones entendidas como nudos que se encuentran conectados con otros nudos a través de hilos que configuran un tejido coherente permiten capturar el flujo de personas que habitan y transitan cotidianamente nuestra capital.



Los viajes subterráneos, transformaciones en la cultura urbana santiaguina

Ya sea pensado como viaje metropolitano o colectivo, transportarse de manera subterránea fue un hito que transformó para siempre la cultura urbana de las y los santiaguinos. El primer viaje realizado por el metro de Santiago el día 15 de septiembre de 1975 entre las estaciones La Moneda y San Pablo marcó el momento exacto en que la capital chilena se inscribía dentro del selecto grupo de ciudades que contaban con su moderna tecnología de transporte masivo. En el continente antes lo habían hecho Buenos Aires (1913), Ciudad de México (1969) y São Paulo (1974).

Las flamantes Línea 1 y Línea 2 prontamente se convertirían en una imagen distintiva de la capital en el país.

Al mismo tiempo, se tornarían en un espacio privilegiado para reunirse con amigos, establecer encuentros casuales o sencillamente trasladarse hacia una actividad de la emergente oposición al régimen de Augusto Pinochet. Icónica es ya la portada del disco *Pateando piedras*, de la banda Los Prisioneros, cuyos integrantes, en dirección a la comuna de San Miguel, fueron fotografiados al interior de un vagón en movimiento en busca de esa identidad proletaria que intentaban simbolizar.

Años más tarde, con el retorno de los gobiernos democráticos, la rutina de trasladarse en metro bajo la metrópolis sería transformada con la inauguración de la Línea 5. Precedida por el recorrido que va desde la estación Santa Ana hasta Rondizzoni en la Línea 2, la experiencia de viajar a plena luz del día por el cielo



Los Prisioneros posaron en el metro para la portada del álbum *Pateando Piedras*.
Fotografía de Jorge Brantmayer, 1985.

Vía Suecia, túnel artístico que conecta las combinaciones de la línea 1 y la línea 6 de la estación de metro Los Leones.
Fotografía de Raúl Pinto Ávalos, 2025.

Izquierda. Vista cotidiana del interior de carro de metro en viaje urbano.
Fotografía de Jorge Marín, 2020.

Derecha. *Rostrs del Bicentenario*, serie instalada en 2010 por el artista Guillermo Lorca, cuyos óleos a gran escala acompañan el tránsito cotidiano de miles de pasajeros en una de las zonas más transitadas de la red. Interior de la estación Baquedano, Metro de Santiago.
Fotografía de Raúl Pinto Ávalos, 2025.



de la capital venía a entregar una fugaz distracción a los miles de pasajeros que utilizaban el servicio, quienes, bajo la crítica mirada de la agrupación musical Fiskales Ad-Hok, convivían a diario con «miradas amargadas de (...) adormilados zombis en el metro» («La mancha del Jaguar», 1998). A pesar de ello, los trayectos a oscuras o iluminados se extendieron hacia el sur de la ciudad con la Línea 4, incrementando el tiempo a bordo de los carros del metro y el espacio de su cobertura metropolitana.

El metro de Santiago se ha conformado así en la principal red de las redes metropolitanas de transporte. Antes, infraestructuras como el alcantarillado y las tuberías de agua potable habían dominado el subsuelo de la ciudad; sin embargo, la importancia estratégica que tienen túneles y viaductos, estaciones e intermodales, andenes y vagones en la vida urbana contemporánea hace que sus materialidades se conviertan en un agente decisivo a la hora de producir y reproducir el espacio urbano capitalino. Aunque parezca una obviedad, el metro de Santiago ha construido una metrópolis y esa metrópolis sigue construyendo el metro de Santiago. ✨

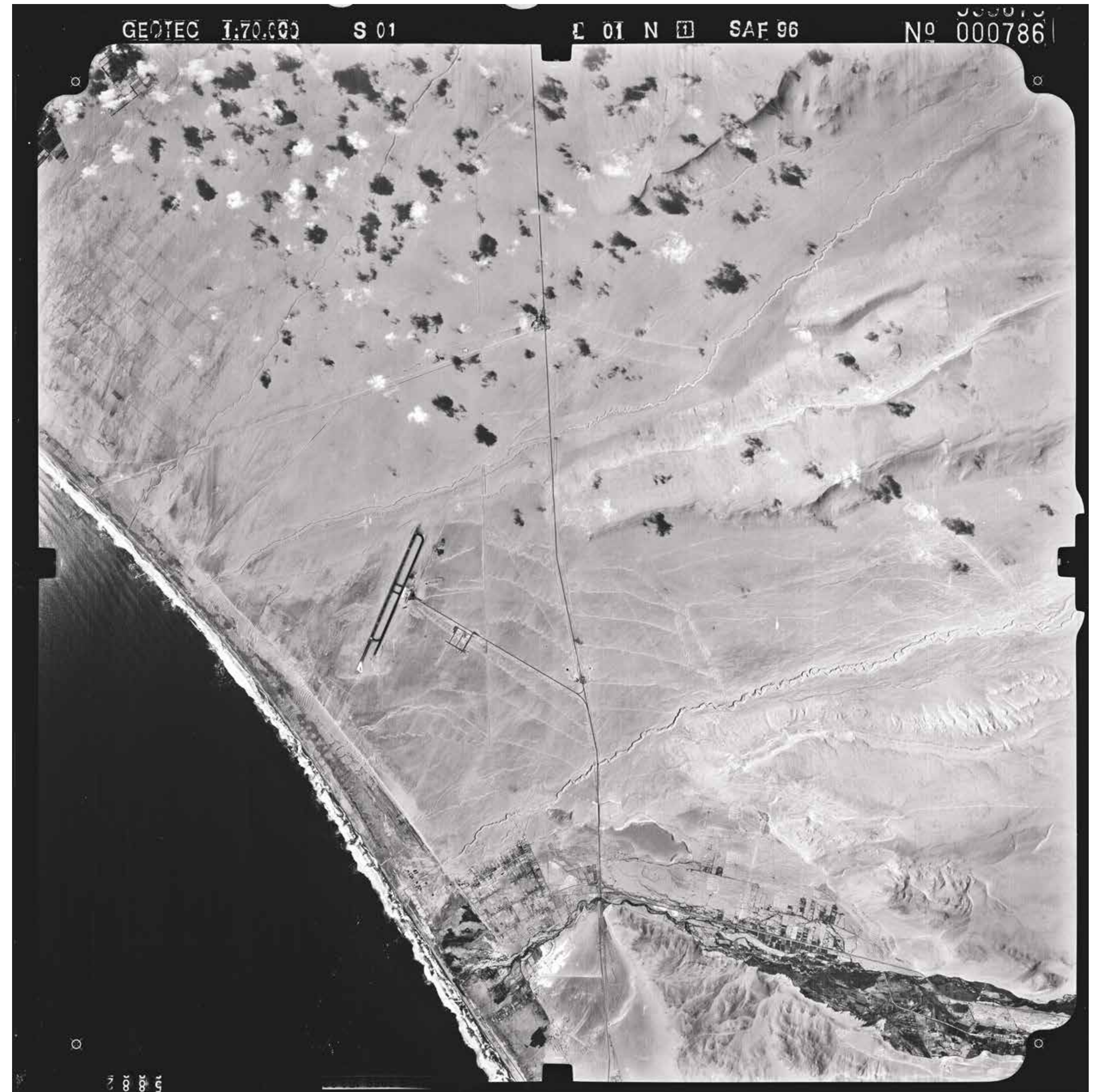


::
 El inmenso mural llamado *Memoria visual de una nación*, realizado con financiamiento del Banco Santiago, hoy Banco Santander, tiene mil doscientos metros cuadrados y fue realizado en 1996 por Mario Toral en óleo y acrílico sobre tela. Presenta un amplio recorrido visual por la historia de Chile, desde los pueblos originarios hasta los acontecimientos políticos del siglo XX. Estación Universidad de Chile, Metro de Santiago. Fotografía de Raúl Pinto Ávalos, 2025.

Cuando la aldea se vuelve frontera: sociedades ante el cambio

Patricio Fernández

Los humanos, a un cierto punto, fundamos asentamientos, pero nunca dejamos de migrar. Escapamos de realidades que nos vuelven la vida imposible: fenómenos climáticos insostenibles, la falta de alimentos, la discriminación, la invasión de un ejército enemigo, la tiranía, la violencia circundante. Huimos del horror que amenaza nuestra existencia física, pero también de la rutina, de los límites de lo conocido, del estancamiento. Para seguir siendo o porque no nos basta con lo que somos.



Desde que los humanos salimos de África a poblar el planeta, unos cien mil años atrás, nuestro movimiento traslativo fundó asentamientos que con el paso de las centurias olvidaron que venían de donde mismo. Unos avanzaban porque era el único modo de vida que conocían, pero esos desaparecieron. Perduraron un tiempo bajo la forma de comerciantes, hasta que se pudo ir y venir lo bastante rápido como para tener casa y regresar a ella con novedades de otros mundos. La mayoría lo hizo para dejar atrás experiencias horribles que después replicamos en distintos formatos al interior de cada pueblo y ciudad, obligando a otros al exilio. Otros salieron para prosperar, otros para conocer, otros para ser otros.

No solo llegaban extranjeros huyendo a sitios de los que sus nativos habían huido antes o huirían más tarde; también había invasiones: ejércitos provenientes de lugares donde las ansias de poder generadas en su interior ya no cabían, por lo que necesitaban dominar a otros. Individuos o Estados —muchas veces confundidos entre sí— que procuraron volver propio lo

ajeno, ya sea empujados por la ambición o la amenaza de lo distinto, miedo harto justificado desde el momento en que las demás potencias en desarrollo podrían temer lo mismo, y adelantárseles.

El asunto es que ninguno de estos cruces, sucedido por las buenas o por las malas, concluye con la total desaparición de alguna de las partes. Más bien se infiltran, así una se imponga sobre la otra. De este modo mutan las lenguas, las costumbres, los gustos. Las instituciones, las tecnologías, la arquitectura. La cocina, la ropa, el trato. Lo que se creía que solo podía ser de un modo encuentra alternativas insoslayables que unos abrazan y llaman «conocimiento», mientras que otros rechazan cegados por el amor propio.



Nunca migró tanta gente al mismo tiempo en América Latina. Cerca de ocho millones han salido de Venezuela en algo más de una década. El colapso económico y político, luego de años de una apoteósica bonanza petrolera despilfarrada, detonó la fuga masiva. Huyeron y siguen huyendo de la inflación galopante y la falta de acceso a alimentos, medicinas y otros bienes esenciales; de la escasez de trabajo y la imposibilidad de obtener remuneraciones que les alcancen para solventar sus gastos básicos; de una altísima tasa de criminalidad —llegaron a tener 81,4 homicidios por cada cien mil habitantes en 2018, convirtiéndolo en uno de los países más violentos del mundo (hoy es 3,49)—; del descontento con un gobierno dictatorial y corrupto que persigue de manera arbitraria a quienes lo cuestionan; de la violación sistemática a sus derechos humanos; de la falta de expectativas y de la sensación de que ahí donde residen no cambiará nada.

Cuba vive desde 2021 la mayor ola migratoria de su historia moderna. Muy superior a la que se produjo para el Mariel en 1980 —con la que parte la película *Caracortada*, dirigida por Brian de Palma, guion de Oliver Stone y Al Pacino de protagonista— cuando, después de que un grupo de cubanos se refugiara en la embajada de Perú en La Habana, Fidel Castro mandó abrir el puerto de Mariel para que quienes quisieran irse pudieran hacerlo y cerca de ciento veinticinco mil personas —la inmensa mayoría jóvenes, trabajadores e intelectuales disidentes, pero también presos comunes y enfermos siquiátricos de los que Fidel aprovechó de deshacerse— colmaron todo lanchón disponible. Y más grande que para la Crisis de los Balseros en el año 1994, luego de que la caída de la URSS dejara a la Revolución sin recursos y otros treinta y cinco mil cubanos decidieran escapar de la isla arrojándose al mar en embarcaciones hechas, construidas con



••
••
Una familia haitiana en Las Caobas, una zona rural a dos horas de Puerto Príncipe. La falta de luz y agua potable, sumado a la escasez de comida y trabajo, han generado la migración de estas y otras comunidades por América Latina. Esta imagen ganó el premio Portrait of Humanity, en 2023. Fotografía de Fernanda Soto Mastrantonio, 2017.

••
••
Familias caminan durante meses en situación desesperada, dando cuenta de la ola migratoria que viven Chile y América Latina. Ruta internacional CH-15, Región de Tarapacá. Fotografía de Máximo Corvalán-Pincheira, 2022.



pedazos de muebles, restos de plumavit o cualquier cosa que flotara. No pocos fueron devorados por los tiburones.

A partir del año 2021, sin embargo, el éxodo asumió otra envergadura. Se calcula que entre 2022 y 2023 la población cubana cayó en cerca de un dieciocho por ciento, pasando de 10,48 a 8,62 millones de habitantes. Estimaciones más catastróficas hablan de casi cuatro millones de migrantes en este período. A las carencias económicas y las restricciones políticas se sumó la pérdida de toda fe revolucionaria. Hoy la isla está prácticamente vacía de jóvenes.

Desde 2021, cuando fue asesinado el presidente Jovenel Moïse, pandillas armadas controlan amplias zonas de Haití,

causando violencia extrema, secuestros y desplazamiento interno de poblaciones. Si se suman los desastres naturales y la pobreza crónica que experimenta la primera república nacida tras una exitosa revolución de esclavos, no es difícil entender por qué decenas de miles de haitianos han decidido migrar en los últimos años. Se estima que desde el devastador terremoto de 2010, más de medio millón ha abandonado su país y en la actualidad aproximadamente una sexta parte de su población vive en el extranjero.

En Nicaragua el número de migrantes también ha roto todos los récords este último tiempo. Las protestas masivas en contra del régimen de Daniel Ortega y de su esposa, Rosario Murillo, detonadas en abril de 2018 fueron duramente

reprimidas y dieron inicio a un clima de persecución política, violaciones a los derechos humanos y deterioro económico que ha forzado a cientos de miles de nicaragüenses al exilio. Entre 2018 y 2022, más de seiscientos mil salieron del país, equivalente a cerca del nueve por ciento de la población. Solo en 2022 se fueron 328 443 personas.

El principal flujo migratorio latinoamericano tiende hacia Estados Unidos. México entero se ha convertido en una megafrontera que esta multitud de desesperados atraviesa colgando de los trenes, en buses y caminando. En el año 2018 se constituyó una gran caravana integrada por familias enteras, además de hombres, mujeres y niños solos, provenientes de los distintos países del Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador), considerada la región más mortífera del mundo, para ayudarse mutuamente en el trayecto.

Muchos de los provenientes de alguno de los países antes mencionados, tentados por testimonios que recogían en las redes sociales y en el boca a boca, se lanzaron a cruzar la peligrosa selva del Darién. De menos de diez mil personas que cada año osaban intentarlo hasta 2019, la cifra escaló a más de 133 000 en 2021, 248 000 en 2022, y hacia 2023, las autoridades panameñas reportaron más de 520 000 migrantes peregrinando por esa geografía extremadamente hostil, en la que a las lluvias, los ríos y los montes que han imposibilitado la construcción de una carretera que conecte América del Sur con Centroamérica, se añade la impiedad de organizaciones delincuenciales (El Clan del Golfo) a cargo de administrar ese territorio al margen de los Estados colombiano y panameño. Varios cientos han muerto en el intento y las mujeres violadas suman números secretos y escalofriantes. Los pasos de esos dolientes han cimentado la calzada que ninguna ingeniería moderna fue capaz de concebir. El contrabando



de migrantes le genera al crimen organizado de la región ganancias que bordean los siete mil millones de dólares.

Pero así como la mayoría escapa hacia el norte, otros buscan más cerca un sitio en el que rehacer sus vidas. Desde que recuperamos la democracia y nos convertimos en uno de los países más prósperos y estables del continente, Chile ha sido uno de ellos.

II

Tras el golpe de Estado, Chile se mantuvo aislado del mundo, aunque más de doscientos mil exiliados testimoniaron su tragedia por infinitos rincones del planeta. Pinochet hablaba de las «influencias foráneas» como si fueran pestes. Todo lo malo venía de afuera. No llegaban las novedades literarias. Los lectores debíamos recurrir a las librerías de viejos. Antes de comenzar la película, proyectaban en los cines una sección llamada *El mundo al instante*, donde seguían dando noticias de la Segunda Guerra Mundial. Todos se vestían muy parecido. Estaban los pobres con rasgos mapuches y los ricos de facciones europeas, pero ni asomos de un oriental (salvo en un par de restaurantes chinos), un afroamericano (¡jamás vi un negro en Santiago!), ni



Niños y niñas pertenecientes al programa de malnutrición de Puerto Príncipe, Haití, reciben apoyo a través de alimento terapéutico y son acompañados y cuidados por voluntarias chilenas y haitianas a cargo del programa. Fotografía de Fernanda Soto Mastrantonio, 2016.



Una familia camina por la carretera entre Iquique y Colchane, dando cuenta de la compleja realidad migrante al norte del país. Fotografía de Máximo Corvalán-Pincheira, 2022.

siquiera de algún otro pueblo originario del continente. Algo empezó a cambiar en el aspecto con el comercio de la ropa usada americana, pero la diversificación prosperó después, con el regreso de los exiliados y la llegada de los extranjeros.

A comienzos de los noventa, la cocina era muy rudimentaria. Casi no había restaurantes. El par de chinos antes mencionados y unos pocos más. Salvo un puñado de descendientes de españoles, italianos y palestinos, el resto no conocíamos el aceite de oliva. La democracia y el crecimiento económico atrajeron primero a los peruanos. Nos enseñaron que para hacer ceviche no es necesario desmenuzar al pescado ni dejarlo remojando en limón una noche. Los japoneses llevaron las cosas más lejos al proponer comerlos directamente crudos. Antes todo se recoía: los pescados, las carnes, las verduras, los tallarines.

Después llegaron ecuatorianos y colombianos, aunque en mucha menor cantidad. Las colombianas, primero, generaron resistencia en las chilenas — en Antofagasta las acusaron de distraer a sus maridos—, pero todo indica que terminaron contagiando su soltura. Añadieron nuevos sabores y ritmos. El traje azul o gris con corbata de los oficinistas nacionales varió poco, pero varió.

Los haitianos comenzaron a llegar en 2012. Aunque extraordinariamente discretos, su presencia en ciudades y pueblos no pasó desapercibida. Añadieron nuevos tonos al paisaje visual, sonoro y anímico. Aunque nunca le hicieron mal a nadie, antes de terminar esa década empezaron a irse. Los ahuyentó la xenofobia, la dificultad de obtener residencia legal, la barrera del idioma y la falta de reconocimiento profesional para conseguir trabajos, el estallido social, la pandemia y el relato más auspicioso de congéneres que les hablaban de una mejor vida en otros

sitios. No pocos partieron al norte. Pasaron por Chile como una sombra ligera y misteriosa. No se supo que hicieran ningún mal y dejaron en la imaginación de los niños y de otras almas sensibles un silencio proveniente de lejos y repleto de fantasías.

La migración venezolana, la más grande de que este país tenga memoria, trajo mano de obra capacitada, intelectuales con roce internacional, emprendedores que han ayudado a agilizar la economía y una disposición al trabajo muchas veces fatigada por la costumbre en la población local. Para su desgracia y la nuestra, esta ola migratoria ha coincidido con la expansión del crimen organizado por todo el continente, de modo que con ella también llegó una criminalidad que no conocíamos. Si junto a Argentina y Uruguay éramos las excepciones del sur, hoy, cuando sus tentáculos venenosos nos rozan, cegados por el espanto, perdemos de vista lo demás.

Santiago ha pasado en muy poco tiempo de ser una ciudad lejanísima, con una sociedad provinciana, familiar y endogámica, a participar crecientemente de la hibridez de las metrópolis. Nada que se parezca todavía a la de las grandes, pero si se suma al asedio de nuestras fronteras físicas el contubernio virtual desarrollado en el mismo período, el impacto resulta difícil de administrar. Los miedos y las incertidumbres abundan.



◦◦
El concurrido restaurante Rincón Limeño, de la colonia peruana, ubicado en el caracol Bandera en pleno centro de Santiago. Fotografía de Jorge Marín, 2018.

◦◦
Una muestra de la diversidad de productos alimenticios ofrecidos a la población migrante en el centro de Santiago. Fotografía de Raúl Pinto Ávalos, 2025.

◦◦
Escena callejera espontánea que da cuenta de la gastronomía peruana en el Mercado Central de Santiago. Fotografía de Karol Moraes, 2019.



Clima perfecto para quienes confunden el orden con el autoritarismo, la virginidad con la pureza, la pureza con la bondad y la bondad con la ignorancia.

Si la cocina de la abuela remite al calor de su regazo, la multiplicación de los ingredientes nos expone a un nuevo descampado. A ese sitio en que la cultura, además de herencia, es creación. Las democracias no apuestan por pasados remotos, sino por la capacidad de mutar, de volver propias las curiosidades crecientes y darles un marco de convivencia en el que nadie sobre y la mayor cantidad de búsquedas humanas encuentren su razón de ser. Decirlo hoy, cuando las furias identitarias ofrecen un refugio espurio, parece un despropósito, pero no es osado apostar a que mañana nos parecerá distinto. ✨



Colchane tiene poco más de mil quinientos habitantes, lo que hizo de la crisis migratoria y humanitaria algo más sorprendente: en algún momento en la localidad hubo más inmigrantes que lugareños.
Fotografía de Máximo Corvalán-Pincheira, 2022.

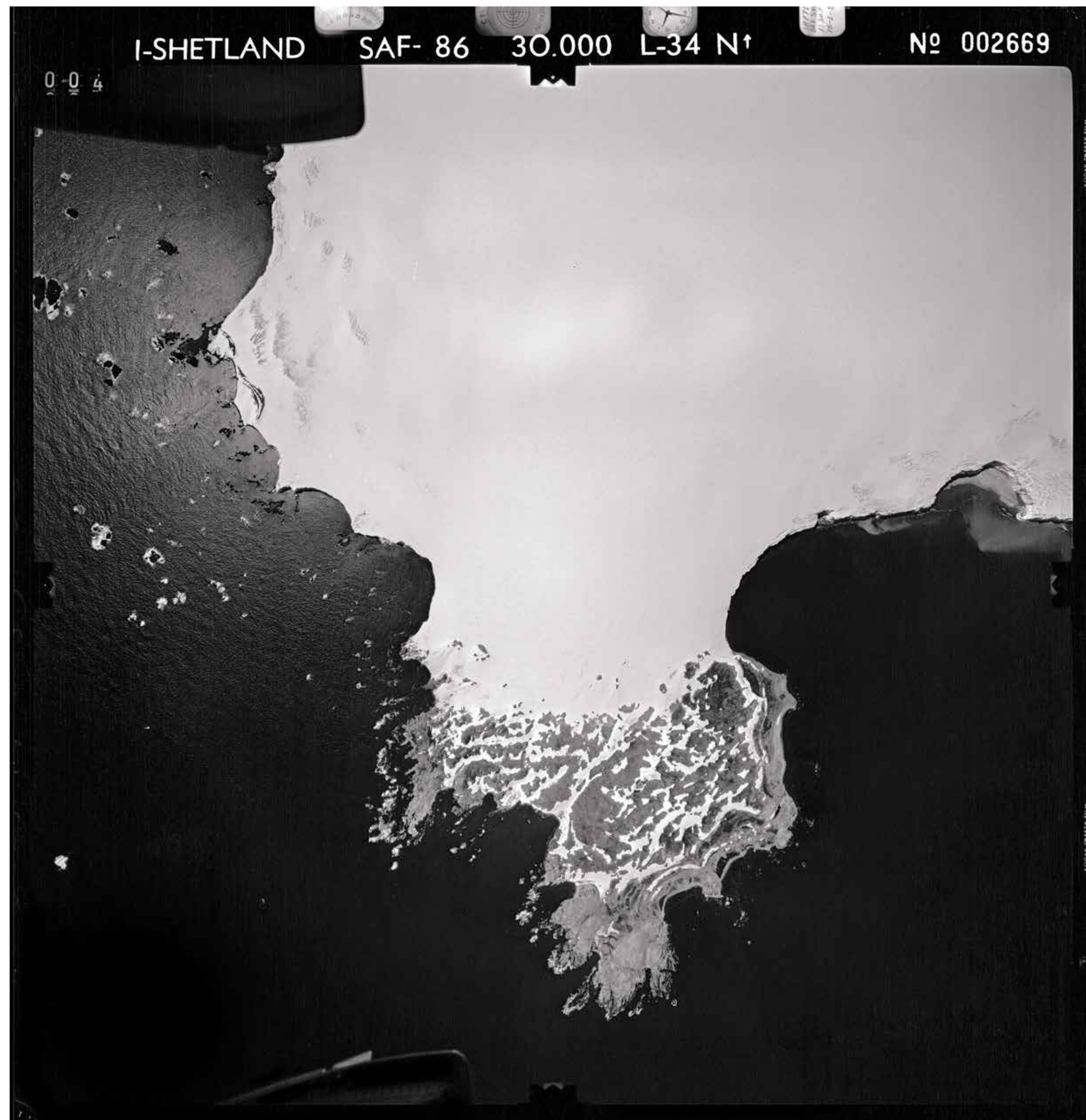
IV. Orientarse en la inmensidad

Desde el desierto hasta el cosmos, Chile se compone de paisajes donde la vastedad y la extensión predominan. Cielos, pampas, mares australes y hielos antárticos se convierten en escenarios en los que la orientación es una forma fundamental de conocimiento. Son relatos de comunidades y exploradores que aprendieron a habitar la inmensidad, trazando redes en la tierra y mirando las estrellas.

Antártica: redes de colaboración en el fin del mundo

Paula López Wood

Las redes de Chile con la Antártica se remontan a comienzos del siglo XX, cuando un episodio de rescate y supervivencia unió definitivamente ambos territorios. En 1916, en plena Primera Guerra Mundial, el piloto chileno Luis Pardo Villalón zarpó desde Punta Arenas a bordo del *Yelcho* para rescatar a los veintidós naufragos británicos del *Endurance*, la nave del explorador Ernest Shackleton que había quedado atrapada entre los hielos del mar de Weddell. Tras un año y medio de penurias, los hombres alcanzaron la isla Elefante y solicitaron auxilio al gobierno chileno. Pardo, al mando de la pequeña escampavía, logró la hazaña de cruzar los mares antárticos y traerlos de regreso. Aquel acto marcó el inicio de una relación simbólica y material entre Chile y el continente blanco.

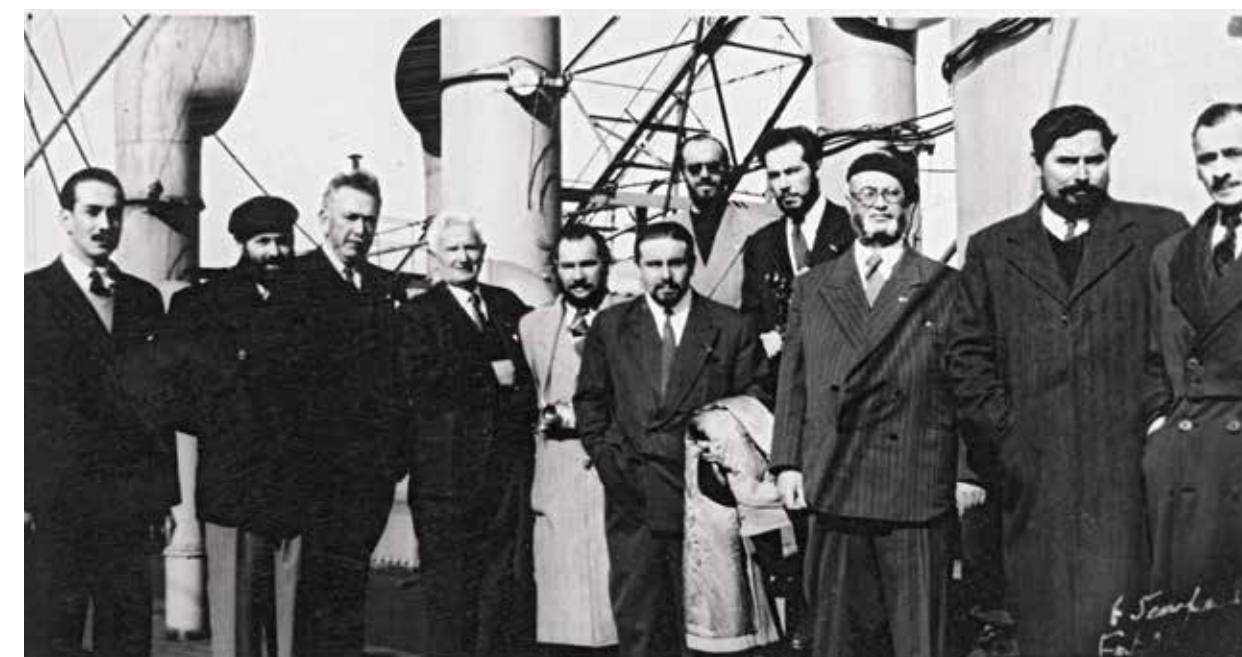


Durante las décadas siguientes, la Antártica permaneció en el inconsciente colectivo como el territorio de las grandes gestas heroicas: las travesías de Amundsen y Scott, la epopeya de Shackleton. Chile, pequeño en recursos, pero puerta geográfica hacia el sur polar, comenzó lentamente a sumarse a esa historia. En el verano de 1947, el país emprendió su propia aventura: la Primera Expedición Chilena a la Antártica, impulsada por el presidente Gabriel González Videla. Su propósito era llegar a las islas Shetland del Sur y fundar la primera base chilena en el continente.

La comitiva reunió a marinos, científicos, escritores y poetas: Francisco Coloane, Miguel Serrano, Enrique Bunster y el diplomático Óscar Pinochet de la Barra, futuro gestor del Tratado Antártico y director del Instituto Antártico Chileno (INACH). Entre los investigadores

a bordo, el geólogo Carlos Oliver buscaba demostrar que las montañas antárticas prolongaban la cordillera de los Andes —los «Antartandes»—; Eusebio Flores recolectaba rocas y muestras de flora y fauna; y Humberto Barrera determinaba las características magnéticas de la Tierra en distintos puntos del territorio antártico.

Zarparon en diciembre de 1946 desde Valparaíso a bordo del buque Angamos y la fragata Iquique, recalando en Punta Arenas antes de enfrentar el temido paso de Drake. El mar de Drake les pareció un abismo de viento y agua, una frontera mítica donde la cartografía del siglo XVIII aún parecía dibujar monstruos marinos. Cruzarlo era internarse en la *Terra Australis Incognita*. Un mes después, los primeros témpanos aparecieron en el horizonte. La sensación, relatarían luego, fue la de arribar a otro planeta.



Arriba. Francisco Coloane (en segundo lugar, de derecha a izquierda) a bordo del transporte Angamos, junto a otros escritores, científicos y oficiales de la Armada y el Ejército de Chile, durante la primera expedición a la Antártica chilena. Fotografía de Esteban Scarpa Covacevich, 1947. Colección Archivo del Escritor Biblioteca Nacional de Chile.

Abajo. Óscar Pinochet de la Barra (con cámara fotográfica al cuello) en la primera Expedición Antártica Chilena, 1947. El diplomático participó activamente en la firma del Tratado Antártico. Parte del archivo fotográfico donado por Raúl Varela. Colección Catálogo INACH.

Atardecer en el estrecho Fildes, islas Shetland del Sur, Territorio Chileno Antártico. Fotografía de Cristian Donoso, 2017.



La expedición quedó registrada en una película documental a color. En ella se ve a los tripulantes con abrigos largos y boinas, avanzando entre ventiscas hacia la planicie blanca, levantando con esfuerzo las estructuras de la futura Base Soberanía. Luego se les ve jugar un partido de fútbol sobre la nieve, posan como niños junto a lobos marinos, celebran el descubrimiento de un nuevo mundo. Sus rostros muestran orgullo, asombro y fragilidad: eran los primeros chilenos en habitar el silencio helado.

Un año más tarde se fundó la Base O'Higgins, y en 1948 el propio González Videla se convirtió en el primer mandatario del mundo en pisar la Antártica. Su figura, envuelta en un traje blanco como de astronauta, quedó grabada junto a los elegantes pingüinos y banderas chilenas sobre el hielo.



Aquellas expediciones consolidaron la presencia nacional y prepararon el camino para la firma del Tratado Antártico de 1959, que estableció la libertad de investigación científica y prohibió toda actividad militar o extractivista en el continente. Décadas después, el Protocolo de Madrid reforzaría su protección ambiental, transformando la Antártica en una reserva para la ciencia y la cooperación.

Con la creación del Instituto Antártico Chileno en 1963, la soberanía científica se convirtió en prioridad. Desde entonces, Chile ha liderado múltiples estudios geológicos, biológicos y arqueológicos en el territorio. Uno de los más singulares ocurrió en cabo Shirreff, donde el exinvestigador de INACH Daniel Torres halló un cráneo y un fémur femeninos que bautizó como Manolita. El descubrimiento abrió la hipótesis de que los pueblos originarios del extremo sur pudieron haber alcanzado la Antártica en sus expediciones de caza durante el siglo XIX.



La Base General Bernardo O'Higgins del Ejército de Chile, ubicada en la península Antártica, fue inaugurada en 1948 por el presidente Gabriel González Videla. Aquí pasan temporadas científicos y personal de la Armada realizando investigación en colaboración a otras bases. Fotografía de René Quinán, 2019. Colección Catálogo INACH.

Ernest Shackleton inclinado sobre el costado del Endurance durante la Expedición Imperial Transantártica. Fotografía de Frank Hurley, 1914. Colección Alamy Stock Photo.

En los alrededores de la base Yelcho, administrada por INACH, se encuentran importantes poblaciones de vegetación submarinas y terrestres que la vuelven un epicentro fundamental para la investigación científica antártica. Fotografía de Paula López, 2017.

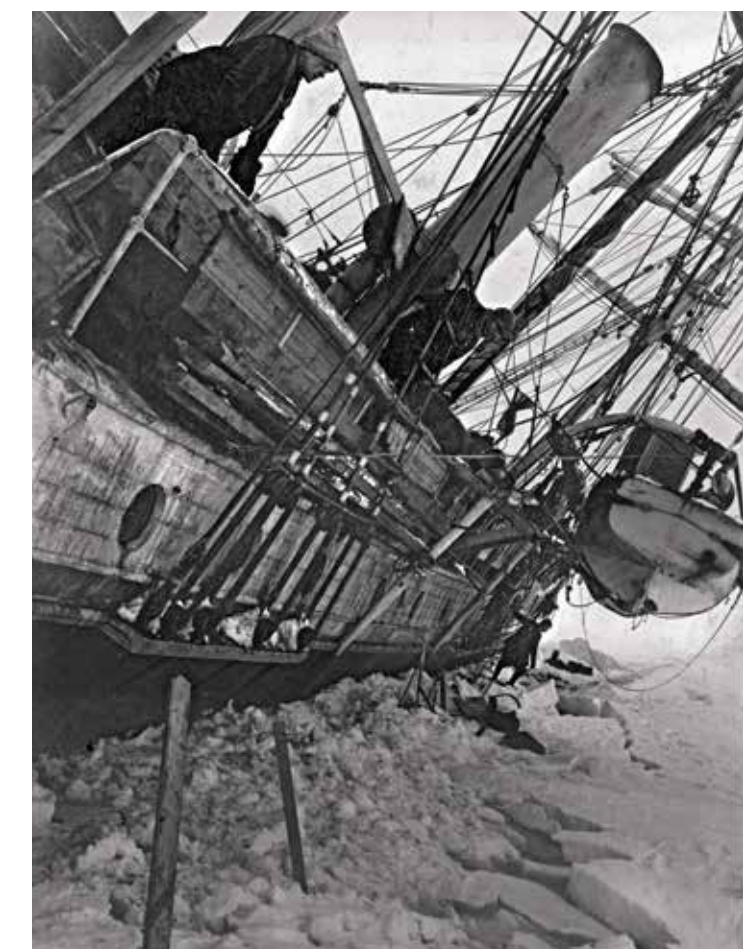
También se llevaron a cabo otras investigaciones arqueológicas desde Chile en la Antártica, como la búsqueda de los restos del navío San Telmo, un buque español que en 1818, en ruta a Chiloé para rescatar a las tropas realistas, fue golpeado por una tormenta y arrastrado a los mares del sur y el paso de Drake, llevándolo a naufragar en las costas de isla Livingstone. Este hundimiento abrió nuevamente la tesis de que no habrían sido los ingleses quienes ocuparon la Antártica en primer lugar, sino los naufragos españoles del San Telmo.

Ninguna de estas investigaciones llegó a concluirse, principalmente por falta de recursos para realizar las prospecciones submarinas. «Después de ir varias veces a investigar encontramos que había anomalías a cincuenta metros de profundidad, pero en ese momento no teníamos el equipo necesario para bajar tan profundo. Fue un sueño que quedó pendiente», cuenta en

una comunicación personal Ricardo Jaña, quien estuvo presente en las tres prospecciones del naufragio.

Pese a la falta de resultados, estas investigaciones sí dejaron huella: la idea de la Antártica como un «poema viviente» o «continente del futuro», en palabras de Óscar Pinochet de la Barra, un territorio donde la colaboración humana prevalece sobre la competencia geopolítica. Sin embargo, ese ideal parece cada vez más amenazado por el cambio climático y la presión humana: hoy, el paisaje de las islas Shetland del Sur se asemeja más a un campamento militar que al continente luminoso de los relatos de mediados del siglo XX.

Por ejemplo, bahía Fildes luce con poca nieve, erosionada y sumamente intervenida. Está la base Escudero de INACH, la Villa Las Estrellas, la base Frei y, junto a la playa, los escombros de la gobernación marítima, que se



incendió en 2018 y de la que lo único que quedó en pie es el busto del piloto Pardo, rescatista de la tripulación de Shackleton. También hay una iglesia ortodoxa llamada Bellingshausen, como la base rusa que tiene una pequeña tienda con souvenirs donde venden gorras, imanes de pingüinos y parches antárticos.

Actualmente, Chile mantiene nueve bases —militares y científicas— entre las islas Shetland y la península. Cada verano, INACH y la Armada organizan la Expedición Científica Antártica, que transporta a investigadores para llevar a cabo proyectos en glaciología, biología, paleontología, antropología y estudios del cambio climático. Las bases son, al mismo tiempo, nodos de una red internacional de colaboración científica. En lugares como la base Escudero o Villa Las Estrellas conviven chilenos, rusos, chinos y coreanos; los vínculos cotidianos entre ellos son la expresión más concreta de las redes multiculturales que sostienen la presencia humana en el continente.

Las redes antárticas se han ampliado hasta el Polo Sur, allí donde una gran esfera metálica y el monolito con las doce banderas de los países que suscriben el Tratado Antártico se erigen como señal de un continente de todos y, a su vez, de nadie. Aquí se construyó la base más austral de Chile, en el campamento base Patriot Hills, aledaño a los montes Elsworth, la cadena montañosa más elevada del continente helado, a 1084 kilómetros del Polo Sur. El lugar se ubicaba en una zona de gran importancia geopolítica, ya que solo era reclamada por Chile y, además, disponía de una pista natural de hielo azul, un pavimento de adoquines translúcidos que permitía el aterrizaje de aviones con ruedas.

Con el paso de los años, las altas temperaturas trajeron deglaciaciones y la pista poco a poco se fue llenando de grietas. A eso se le sumaron los fuertes vientos, que hacen imposible que los aviones puedan aterrizar. En el verano de 2014, Patriot Hills cerró para trasladarse setenta kilómetros al noroeste, a la que sería la base más nueva y moderna de Chile: la Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, que año a año recibe a científicos en esta base y en toda la península para apoyar investigaciones.

Desde allí, científicos de distintas nacionalidades realizan estudios sobre el hielo más antiguo de la Tierra. Uno de ellos, liderado por la glacióloga Inés Dussillant, busca comprender el balance de masa del hielo y su impacto en el nivel del mar. «Cada año el frente del glaciar está más lejos y hay menos nieve —relata Dussillant—. Se forman grandes lagunas de agua por el derretimiento intensificado. El clima es cada vez más cálido y las precipitaciones, que antes eran nieve, ahora caen como lluvia.»



Hydrurga leptonyx (foca leopardo). Isla Booth, archipiélago Wilhelm, frente a la costa oeste de la península Antártica. Comúnmente conocida como la foca más agresiva y solitaria del mundo, un ejemplar de esta especie retoza junto al canal por el que navegó por primera vez el explorador belga Adrien de Gerlache en 1898. Fotografía de Andel Paulmann, 2020.



Estos cortes verticales o calicatas permiten recolectar muestras de nieve y así estudiar los efectos del cambio climático en el continente antártico. Fotografía tomada en las cercanías de la Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, 2021. Colección Catálogo INACH.



Estas observaciones son cruciales para entender el futuro del planeta. Si la Antártica se derritiera completamente, el nivel del mar aumentaría cerca de sesenta metros, transformando radicalmente la geografía del planeta y sus asentamientos humanos. En ese sentido, la ciencia antártica no solo estudia el hielo: observa el tiempo y el porvenir.

El desafío actual no es construir más bases ni expandir la soberanía, sino garantizar que este continente siga siendo un espacio para la paz y el conocimiento. Las redes antárticas son, en esencia, redes de cooperación: vínculos entre científicos, marinos, artistas y exploradores que trabajan en condiciones extremas para preservar la vida y comprenderla. En ellas se entretejen culturas, idiomas y

disciplinas, recordándonos que el hielo —esa materia aparentemente inmóvil— también es una forma de movimiento.

En 2046, el Tratado Antártico deberá ser nuevamente ratificado. Será una oportunidad para reafirmar el compromiso con un continente que, aunque parece remoto, determina buena parte del equilibrio climático global. La Antártica, más que un confin, es un espejo de nuestras interdependencias. Desde el rescate de Shackleton hasta las mediciones satelitales actuales, la historia de Chile en estas latitudes ha sido un continuo tejer redes: de ayuda, de ciencia, de humanidad. En el límite del mundo, esas redes siguen vivas, sosteniendo el delicado hilo que une a los seres humanos con la vastedad de hielo del extremo sur del planeta. ❄️



••
La Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, ubicada a 1080 kilómetros del Polo Sur, es el primer asentamiento nacional emplazado al interior del círculo polar antártico y tiene como objeto realizar investigaciones científicas avanzadas que miden el impacto del cambio climático, así como otros fenómenos medioambientales. Fotografía de René Quinán, 2019. Colección Catálogo INACH.

La Tierra de los Fuegos imposibles

Alberto Harambour

Un fantasma recorre el mundo: es el fantasma del fin del mundo. A través de los canales, bosques y estepas, puentes de mar, lenga y coirón, el espectro se mueve en libertad, sin restricción de movimiento. Esta es la historia de Tierra del Fuego, cercenada por el alambre, y de sus espectros que, como el viento, siguen hablando.



Hay tierras que se olvidan, costas que pasan desapercibidas ante nuestros ojos, paisajes que se pierden en la memoria o cuya emoción reencontramos tarde, mal o nunca. No sucede así con Tierra del Fuego. Para quienes han conocido de cerca este territorio, es imposible no volver a él. Incluso de oídas reviste algún significado que, como señaló Hammerschmidt, corresponde «menos a una entidad geográfica que a un concepto sociocultural», un mosaico socioecológico mayor, con formas cambiantes y planicies idénticas por miles de años.¹ Regresando o no, no se sale de allá: la experiencia no termina de cobrar forma definida, permanece espectro.



Uno

Distante y fantasmagórico, este territorio fue hiperdescrito por viajeros de toda calaña: bucaneros y comerciantes, misioneros de distinta denominación, militares de todos los grados, asesinos de cualquier tipo, contrabandistas de animales, etnólogos, colonos y burócratas, cartógrafos y naturalistas, agentes de imperios diversos. Todos ellos componen una voz saturada: hombres en tránsito que escribieron más sobre esa Tierra que de cualquier otra región de Argentina o de Chile. Evasiva por naturaleza y cultura, a fines del siglo XIX ambos países se simplificaron la vida trazando en un mapa una recta norte-sur, delimitación contra natura entre Estados que apenas conocían la zona.

Donde hay relatos que totalizan la historia susurra el viento de la duda, en voces bajas: son los testimonios de quienes han habitado la Tierra del Fuego durante miles de años y que recién vienen apareciendo, escritos gracias a palabras recuperadas sin mediación.² Todos dicen: existimos. Para quienes olvidamos que todo lo que alguna vez comenzó tiene historia, ellas dicen: si existieron, existirán.

Dos

1830. Tras el viaje por las antípodas que lo convertiría en científico fundamental, Charles Darwin concluyó que Tierra del Fuego era un territorio inútil y carente de límites en el tiempo. Escribe:

Las llanuras de la Patagonia pasan frecuentemente ante mis ojos; sin embargo, todos las consideran miserables e inútiles. Sólo pueden describirse con caracteres negativos [...] ¿Por qué, entonces, y el caso no me es exclusivo, estos áridos yermos se han grabado tan profundamente en mi memoria? [...] Debe ser en parte debido al campo libre de acción para la imaginación. Las llanuras de la Patagonia son ilimitadas, pues son difícilmente transitables y, por lo tanto, desconocidas: llevan la marca de haber perdurado, como ahora, durante siglos, y no parece haber límites para su duración en los tiempos futuros.³

Algo parecido escribió cincuenta años después su lector, el semibritánico y también muy citado William Hudson: el territorio, decía, «tiene un aspecto de antigüedad, de desolación, de paz eterna, de un desierto que ha sido desierto desde antiguo y que continuará siendo un desierto por siempre».⁴

Ambos se equivocaron: el desierto no era tal, y su aparente inutilidad tampoco iba a durar mucho.

Tres

Tierra del Fuego fue colonizada hace muy poco: hasta donde sabemos, solo diez mil años han pasado desde que las primeras familias exploraron la isla, tejiendo una red de caminos por sus pampas, mientras que en el sinfín de islas de más al sur las familias pioneras se habrían establecido hace apenas seis mil años,⁵ sorteando en canoas de corteza los mares bravos.



••

Esta fotografía de un grupo de selk'nam caminando a orillas de una playa ventosa de Tierra del Fuego es de los pocos registros conocidos que retratan una escena espontánea de su movilidad. Charles W. Furlong, 1905. Colección archivo fotográfico patrimonial Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

••

Tierra del Fuego ha inspirado a viajeros y exploradores hasta el día de hoy. Sus primeros habitantes humanos caminaron por estas planicies hace más de ocho mil años. Tierra del Fuego, sector Río Grande. Fotografía de Guy Wenborne, 2016.

El nombre actual de la Isla Grande y del archipiélago es nuevísimo y le fue asignado desde lejos. Navegantes hambreados, de otras tierras, hablantes de varias lenguas extrañas, apreciaron desde el estrecho (al que también darían nuevo nombre) los humos que —supusieron— calentaban la tierra fría de quienes allí vivían hacía miles de años. A los habitantes del norte los llamaron patagones, y a su tierra, Patagonia. El canal fue llamado, más tarde, de Magallanes, y la tierra al sur, isla o continente, quedó como de los fuegos, mientras que sus habitantes —no vistos— como fueguinos. Casi todos los nombres que reconocemos hoy para la zona fueron pronunciados en los últimos quinientos años por extraños, hombres de imperios lejanos. Nombres imaginados desde lejos, desde el mar.



Otros andaban mucho antes a pie sobre las estepas del norte y los bosques del sur de aquella Tierra. Esas gentes vivieron otra memoria, en su maritorio-territorio eterno. Fueron miles de años de comunicación sin límites por «puentes de agua»;⁶ en que los «fueguinos» intercambiaron saberes, sangres e historias en encrucijadas de caminos marinos y terrestres plurales.⁷ Por alguna razón que desconocemos, algunos pueblos decidieron hacer sus historias por medio del navegar, del cabalgar o del caminar.

Karukinka, esa tierra que está por allá lejos. Sí, esa es *karuk*. Estaría junta la tierra, sí, porque estaban cazando guanaco esa gente, venían unas cuantas familias y llegarían donde estaba la tierra, creo [en] aquellos tiempos, años, siglos ya. Quedaron aislados ahí. Por un terremoto habrá sido que quedaron aislados en esta tierra. [...] Quedaron, hasta que aumentaron mucho. Sí, mucha gente. Ahí quedó *karuk*, sola sí. *Karuk*.⁹

Hay quienes dicen que las familias de a pie de la Isla Grande la llamaban Karukinka o Troyuská, y las canoeras, al sur, Onaisín. Eso se dijo por escrito,⁸ que fue la única forma que fue quedando de saber, y así supimos poco y mal. Angela Loij, mujer selk'nam nacida alrededor del año 1900, le habló a la antropóloga francesa-estadounidense Anne Chapman sobre el nombre de estas tierras. Ella incluyó sólo un párrafo de ese testimonio en su libro *Fin de un mundo*:

Dice la ciencia que no hubo tal gran terremoto que separara el estrecho de la isla, que aquellos a quienes llamamos selk'nam no quedaron aislados y que siempre pudieron verse con los que habitaban el continente.

El único cataclismo en Tierra del Fuego se produjo recientemente, hace tan solo ciento cincuenta años, cuando una política de exterminio progresista estuvo a punto de erradicar a todo mamífero nacido en

este territorio para dejar campo libre para las ovejas, fabricando un *commodity* para Gran Bretaña: lana, primero; carne, después. Entonces ocurrió la división entre la historia y la prehistoria en Tierra del Fuego, nombre que los novísimos conquistadores asignaron a los miles de años de experiencias previos a la llegada de ovejas, período de guanacos sin dueño ni alambrados ni fronteras. Sin historia, sin propiedad y sin Estado, que sólo juntos llegaron a existir.¹⁰ Todo lo que le faltaba a Tierra del Fuego llegó en la década de 1880 con nombres ajenos.

Según la epístola de Maximiliano Transilvano al arzobispo de Salzburgo (1523) en la que relata —de oídas— la expedición liderada por Magallanes-Elcano al estrecho, el bautismo de la Isla Grande fue simple. Así narra el suceso, ocurrido el mes de noviembre de 1520: «Nunca vieron en la costa a seres humanos. Sin embargo, una noche fue vista una gran cantidad de fuegos, sobre todo por la

••
••
A fines del siglo XIX e inicios del XX los selk'nam sufrieron el despojo de su territorio y una matanza por parte de estancieros y el Estado de Chile que acabó con su forma de movilizarse y habitar, dando paso a alambrados y estancias de ovejas. Charles W. Furlong, 1907. Colección archivo fotográfico patrimonial Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

••
••
Este mapa presenta la región del extremo sur de América y la ocupación que a fines del siglo XIX tenían los pueblos Yagán, Kawésqar y Selk'nam. Mission Scientifique du Cap Horn (1882-1883).

parte izquierda, por lo que deducen que han sido vistos por los habitantes». De ese modo habría nacido el nombre actual. Lucas Bridges, el «tercer blanco nativo» de esa Tierra, escribió que «sin duda» el nombre se refería a humos de canoeros, que advierten de la presencia de extraños quemando ramas verdes de negro humo ante el peligro que viene de afuera.¹¹

Por trescientos años, sin embargo, los habitantes de la Isla Grande no supieron los nombres que los extranjeros daban a sus tierras y a sus mares, desde lejos o desde las orillas. Adentro no había peligro y en los contornos los navegantes eran escasos. Todos los canales, todos los caminos, seguían abiertos al movimiento. Hasta que llegaron las primeras expediciones del Almirantazgo británico, la que haría célebre a Darwin y a los yaganes, especialmente a los que secuestró, midió, calculó, rebautizó y describió para facilitar la navegación de vapores que daría vida al mayor imperio de la historia.



Cuatro

Periodista de un diario de Nueva York, John Spears fue uno de los primeros estadounidenses en recorrer la Isla Grande. En su libro narra un suceso ocurrido en la primera estancia en instalarse allí, llamada Gente Grande. Cuenta que, debido a una resistencia indígena que les mataba las ovejas a los estancieros, estos contrataron a un misionero para que intentara «civilizarlos». Siendo imposible, la estancia encargó hombres y rifles Winchester: «A partir de entonces, la propagación de las ovejas, la expansión de las cercas de alambre de púa y la matanza de indios continuaron juntas de manera muy alegre, para todos salvo para los indios». Como en Australia y Texas, decía el cronista, en Tierra del Fuego «el ovejero terminará por arrinconar [a los indios] extendiendo sus alambrados, y el exterminio vendrá».¹² Para unos el fin del mundo, para otros el nacimiento de la historia.

Pocos años después de Spears, el ingeniero chileno Álvaro Donoso fue comisionado para materializar el pueblo de Porvenir, en tierras de Gente Grande, Tierra del Fuego, y convertir fantasías cartográficas en hitos demarcatorios interestatales. Con veinte años de conquista ovejera persistía la resistencia de «los naturales» y las comunicaciones entre las estancias eran imposibles: «No existen caminos en la región», indicaba, en los bosques había que abrirse paso tumbándolos mientras en la estepa «se hace el tráfico en cualquiera dirección», con el único obstáculo de los alambrados. Su misión consiguió instalar una veintena de hitos; los alambres de púa entre Argentina y Chile solo obstaculizaron el tránsito después, tendidos por las propias estancias para delimitar sus secciones en uno u otro país.¹³



◦◦
La ovejería modificó para siempre la vida nómada de los caminantes originarios de Tierra del Fuego. Estancia Cameron en la sección Russfin, en Tierra del Fuego, Chile. Fotografía de Tomás Munita, 2013.

◦◦
Las representaciones de comunidades indígenas en postales y libros fueron recurrentes para mostrar lo exótico de estos pueblos al mundo extranjero, muchas veces con errores al nombrarlos. Fotografía de Jorge Allan, ca. 1918. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

Cinco

Darwin se equivocó mal. Los yaganes no se comían a las viejas, como aseguró. No eran seres miserables y abyectos, por cierto. Y el «campo libre de acción para la imaginación» terminó pronto cruzado por alambrados y recorrido por ovejeros-asesinos a sueldo. En otras observaciones aportó al éxito del imperio. Su expedición sugirió la posibilidad de introducir ovejas en Malvinas, que justo entonces Gran Bretaña ocupó, y esas ovejas, rebalsando ese archipiélago, invadirían Patagonia y Tierra del Fuego.¹⁴ Esa expedición también sentó las bases de la Pacific Steam Navigation Company, que uniría el Pacífico sur americano con el Atlántico noreuropeo. Con esta nueva red transoceánica, en dos décadas se acabarían las historias de miles de personas, condenadas a la no-historia. Los extranjeros serían tildados de pioneros, y los llamados naturales, convertidos en extraños o fantasmas.

«El triunfo fue del alambre», según cantó Carlos di Fulvio (1969) para la Patagonia norte. Contra el nomadismo, la sedentarización; contra la trashumancia indígena, el tráfico de *a*; contra los «pueblos sin historia» y sus memorias, la historia. Cronológicamente, la principal periodificación en Tierra del Fuego es AO/DO: antes de la Oveja/ después de la Oveja: todos los caminos transitables, primero; diagnóstico de inexistencia de caminos, luego, cuando se erigen las fronteras de la propiedad.

Un fantasma recorre el mundo: es el fantasma del fin del mundo, y la historia de Tierra del Fuego, cercenada por el alambre, bien podemos ubicarla al comienzo de ese final como señal de lo que no fue. Si el fin del mundo dio inicio al actual, habrá que escuchar entonces las voces saturadas que hablan de inmensas circulaciones y redes intercontinentales. Pero sobre todo, aquellas que apenas se escuchan, que susurran: «Existimos». Si hay alguna idea para retrasar el fin de mundo que comenzara entonces,¹⁵ viene de pensar la existencia anterior al alambre, y urgentemente la posterior. No se puede capturar al viento, pero habla. Como un espectro antiguo de nuevas turbinas. ✨



Si bien para muchos
Tierra del Fuego
vive en el imaginario
colectivo como reflejo
de lo vacío y lo remoto,
los descendientes
del pueblo Selk'nam
reclaman la memoria
de sus antepasados
y nos cuentan una
historia de vida que
está muy lejos del
relato de la extinción.
Tierra del Fuego,
carretera sector Cullen.
Fotografía de Guy
Wenborne, 2023.

Las redes invisibles: exploradores polinesios navegando hacia el sureste

José Miguel Ramírez

Los navegantes no dejan huellas de su paso, apenas unas estelas que se desvanecen muy rápido en la superficie del mar. Sus últimas pisadas desaparecen en la playa desde donde partieron y aparecen nuevamente en cualquier otra, a días, semanas, meses de distancia.



Los antecesores de los polinesios necesitaron mucho tiempo para conquistar el océano Pacífico, avanzando gradualmente en dirección sureste. Les tomó siglos desarrollar las tecnologías y los conocimientos para moverse en el mar de manera segura y eficiente. Inventaron el catamarán, la embarcación más marinera de la historia, aprendieron a registrar sin brújulas ni bitácoras las direcciones asociadas al movimiento de docenas de estrellas y a descifrar el comportamiento de las aves, las mareas y los vientos.

Hace unos mil años, cuando en América Central estaba terminando la hegemonía teotihuacana y en el área andina perdían influencia los grandes Estados Tiwanaku y Wari, en el centro del océano Pacífico se instalaban los polinesios.

El escenario marítimo

Mientras buscaban lugares para asentarse de manera permanente, los viajeros debieron trasladar hasta los extremos del océano Pacífico las plantas y animales de su tierra de origen, en Asia. Había pescadores y recolectores de productos del mar. También había sociedades cuya base era la horticultura intensiva de tubérculos como el taro y el ñame.

Las primeras sociedades de la Polinesia estaban estructuradas de manera no igualitaria, con jefes especialistas en diferentes conocimientos científicos, rituales y técnicos, tales como sacerdotes, guerreros, constructores de canoas de madera y de monumentos de piedra, pescadores de alta mar y agricultores.

Los europeos que recalaron en Rapa Nui a finales del siglo XVIII advirtieron la importancia del mar para los rapanui y dejaron registro de sus embarcaciones. Canoa de Isla de Pascua, 1786. En Milet-Mureau, M. L. A. *Voyage de La Pérouse autour du monde. Publié conformément au décret du 22 avril 1791 et rédigé.* Paris. Colección Biblioteca Nacional de Chile.

En Mata Ngarau, en la cima del volcán Rano Kau, bajorrelieves de hombres-pájaro parecen mirar hacia el océano y a los islotes cercanos, Motu Kau Kau, Motu Iti y Motu Nui. Fotografía de Guy Wenborne, 2016.



Maestros de la navegación

Los conquistadores del maritorio más extenso del planeta fueron colonizando tres enormes áreas geográficas que con el tiempo se diferenciaron en términos socioculturales: Micronesia, Melanesia y Polinesia.

El instrumento básico para navegar eran unas frágiles pero eficientes canoas de balancín (*vaka ama*): simples troncos ahuecados, sin quilla, que necesitaban un estabilizador lateral. Con el tiempo, unieron dos cuerpos y generaron un espacio que les permitía llevar a docenas de personas y cientos de kilos de carga. Esos catamaranes eran mucho más ágiles que los barcos europeos de su época.

Era fundamental conocer las corrientes, los vientos y la astronomía. Cada noche, los maestros de la navegación debían registrar la posición de docenas de estrellas y en el día debían observar las corrientes, los cambios en el oleaje, los vientos, las aves que podían indicar la cercanía de tierra firme. Ese conocimiento estaba reservado para quienes demostraban condiciones excepcionales y, más allá de las capacidades técnicas, estaban poseídos por el *mána*, la mística de un poder espiritual.

Navegando hacia el sureste, ¿cuál podía ser el límite?

Los datos arqueológicos del poblamiento del Pacífico desde Asia apuntan a Taiwán como el lugar de origen de los pueblos austronésicos hace cinco mil años. Dos mil años después, dejando atrás a sus vecinos de la Melanesia, se encontraban a las puertas de lo que se convertiría en una nueva tradición cultural, en el territorio que llamamos Polinesia: las islas de Tonga y Samoa. La colonización del núcleo central de la Polinesia tomó mucho tiempo: los archipiélagos de las islas Cook y de Tahiti se habrían poblado recién hace mil años, y desde allí, las islas Marquesas y Hawaii en el norte, Mangareva, Pitcairn y Rapa Nui hacia el sureste, y Nueva Zelanda al suroeste. En esos treinta millones de kilómetros cuadrados se encuentran más de mil islas, de donde viene el nombre Polinesia («muchas islas»).

Durante algún tiempo, los diferentes grupos dispersos en esa enorme red mantuvieron algún grado de contacto. Los polinesios reconocen un origen común en un lugar mítico: Hawaiki, que se representa como un pulpo cuyos ocho tentáculos conectan las islas más importantes y que tiene su expresión física en Raiatea, al noroeste de Tahiti. Durante mucho tiempo, los polinesios rindieron tributo a sus antiguos dioses en el Marae Taputapuátea, el centro ceremonial donde se reunían periódicamente los principales líderes, sacerdotes y navegantes de la Polinesia, incluyendo representantes de Rapa Nui, para la mantención de los lazos simbólicos y genealógicos.

Hasta hoy, los polinesios reconocen una identidad común que se expresa en su lengua y una variedad de elementos de la cultura material e inmaterial. Las redes que formaron en el océano Pacífico deben ser de las más complejas y cada vez se conocen más detalles de sus frenéticos movimientos.



En el hemisferio sur, la circulación de las corrientes muestra un patrón circular en contra del reloj, dejando a Rapa Nui aislada en el centro. En esas condiciones, haber encontrado esa isla minúscula, a dos mil kilómetros al este de Pitcairn, debe haber sido un milagro. Los exploradores que a lo largo de generaciones buscaron nuevas tierras hacia el este, un lugar seguro donde asentarse, debieron pasar de largo muchas veces. La tradición rapanui habla de la isla de Hiva, desde donde los ancestros tuvieron que emigrar para escapar de las subidas del mar que diezmaron a su pueblo.

Algunos exploradores no volvieron; los tres hijos de Taanga fueron convertidos en los islotes del extremo suroeste de la isla, hasta que el sueño de Haumaka les mostró el camino hacia Te Pito o te Kainga. El gran jefe Hotu Matu'a envió a siete exploradores y un par volvió para contar del hallazgo que los salvaría de la catástrofe. Entonces comenzaron los preparativos para trasladar a cientos de personas, plantas y animales. El nacimiento del primogénito del ariki Hotu Matu'a al desembarcar en Anakena marcaría simbólicamente el inicio de una nueva era, a miles de kilómetros de su tierra ancestral.

Huellas del cruce transpacífico

Hace aproximadamente mil años, el camote —originario de Sudamérica— llegó a la isla de Mangaia, en las Cook, lo que constituye una prueba arqueológica indiscutida de contacto transpacífico. Su presencia solo puede explicarse por transporte humano en canoas, y su nombre, *kumal* en protoquechua, guarda similitudes con los términos *kumá* en Rapa Nui y *kumara* en Nueva Zelanda. Por mucho tiempo, esta fue la única conexión segura entre América y Polinesia. Sin embargo, recientes hallazgos en Rapa Nui revelaron almidón de otros tres tubérculos sudamericanos (mandioca, achira y un tipo de taro) en filos de cuchillos de obsidiana del siglo XIII, lo que sugiere un contacto directo entre navegantes de Polinesia y las costas tropicales de Sudamérica.

A pesar de ello, no existen pruebas concluyentes de la llegada de pueblos americanos a Polinesia ni de asentamientos polinésicos en tierra firme americana. Una posible excepción podría estar en el sur de Chile. Desde principios del siglo XX se han documentado cráneos con rasgos morfológicos polinésicos en isla Mocha y análisis recientes han identificado características propias de ese fenotipo también en Tunquén. Uno de los hallazgos más significativos fue un esqueleto con dichos rasgos acompañado de un *toki kura* de piedra verde, objeto de gran simbolismo.

Además, existe un conjunto de paralelos culturales entre el mundo mapuche y el polinesio. Estos incluyen la forma de ciertas armas (como las *wahaika* maoríes y las clavas mapuche), hachas ceremoniales colgantes similares a las *kura pounamu* de Nueva Zelanda y técnicas de navegación como las canoas cosidas, presentes en Polinesia y excepcionalmente entre los Chumash de la costa californiana y en Chiloé. También se han identificado posibles préstamos lingüísticos entre el mapuzugun y el rapanui, incluyendo

palabras como *toki*, *pichi/iti iti* y *kuri/uri uri*, así como coincidencias en prácticas como la *umanga/minga* y el calendario agrícola vinculado al solsticio y las Pléyades.

Pese a estos paralelismos, muchos podrían ser desarrollos independientes o coincidencias culturales. No obstante, en 2007 se halló ADN polinésico en huesos de gallina recuperados en un conchal prehispánico en Arauco. El análisis, liderado por Elisabeth Matisoo-Smith, reveló una posible introducción del ave por navegantes provenientes de las islas del Pacífico hacia los años 1300-1400. Aunque el hallazgo ha sido debatido, abrió una línea de investigación prometedora.

La evidencia sigue siendo fragmentaria, pero plantea la posibilidad de contactos esporádicos y bidireccionales a través del Pacífico, revelando redes invisibles que entrelazan territorios distantes del hemisferio sur.



El cielo estrellado sirvió a los navegantes polinésicos para orientarse en la inmensidad del Pacífico. Ahu Tongariki, Rapa Nui. Fotografía de Guy Wenborne, 2014.

Rapa, remo doble, de uso tradicional en danzas ceremoniales. Alude a la larga tradición navegante del pueblo Rapanui. Autor: Tomás Tuki Tepano. Madera, 185 x 31 cm. Colección Museo Chileno de Arte Precolombino.

Los registros de las expediciones europeas del siglo XVIII muestran escenas bucólicas, reflejo del romanticismo propio de los navegantes más que de la realidad de la isla y sus habitantes. *Isleños y monumentos de Isla de Pascua*, 1786. En Milet-Mureau, M. L. A. *Voyage de La Pérouse autour du monde. Publié conformément au décret du 22 avril 1791 et rédigé*. París. Colección Biblioteca Nacional de Chile.



Redes transpacíficas entre Chile y el Pacífico en tiempos modernos

Un dato poco conocido es la existencia de redes comerciales que, en la primera mitad del siglo XIX, conectaban Valparaíso con Australia a través de Tahiti. La relación era tan fluida que en la década de 1830 el peso de plata chileno se convirtió en la principal moneda de intercambio en Tahiti.

Este vínculo tuvo un nuevo momento decisivo en 1888, cuando Rapa Nui fue incorporada a la soberanía chilena. El capitán de la Armada de Chile, Policarpo Toro, recibió el apoyo del presidente Balmaceda para negociar la anexión. Antes, debió viajar a Tahiti para resolver los derechos de una sociedad comercial francesa con propiedades en la isla y compensar a la misión católica que había abandonado sus instalaciones tras un conflicto con el antiguo administrador Dutrou-Bornier, quien provocó una diáspora de más de doscientos rapanui hacia Tahiti.

Una vez resuelto el conflicto, Toro regresó a Rapa Nui y firmó el «acuerdo de voluntades» el 9 de septiembre de 1888. En ese viaje también volvió Ure Potahe —bautizado como Nicolás Pancracio— junto a su esposa Elizabeth Rangitaki, de las Tuamotu. Su descendencia daría origen al linaje Pakarati, influyente hasta hoy en la vida cultural rapanui. Nicolás fue, además, referente principal de la Iglesia católica local por muchos años. Sin embargo, el retorno desde Tahiti trajo también la lepra a la isla, lo que justificó el enclaustramiento casi total de su población hasta la década de 1960.

Tras la revolución de 1891, la isla fue arrendada a la compañía británica Williamson & Balfour, que la transformó en una hacienda ovejera. Durante décadas, el contacto con Chile continental se limitó a los viajes esporádicos de la empresa y al barco de instrucción

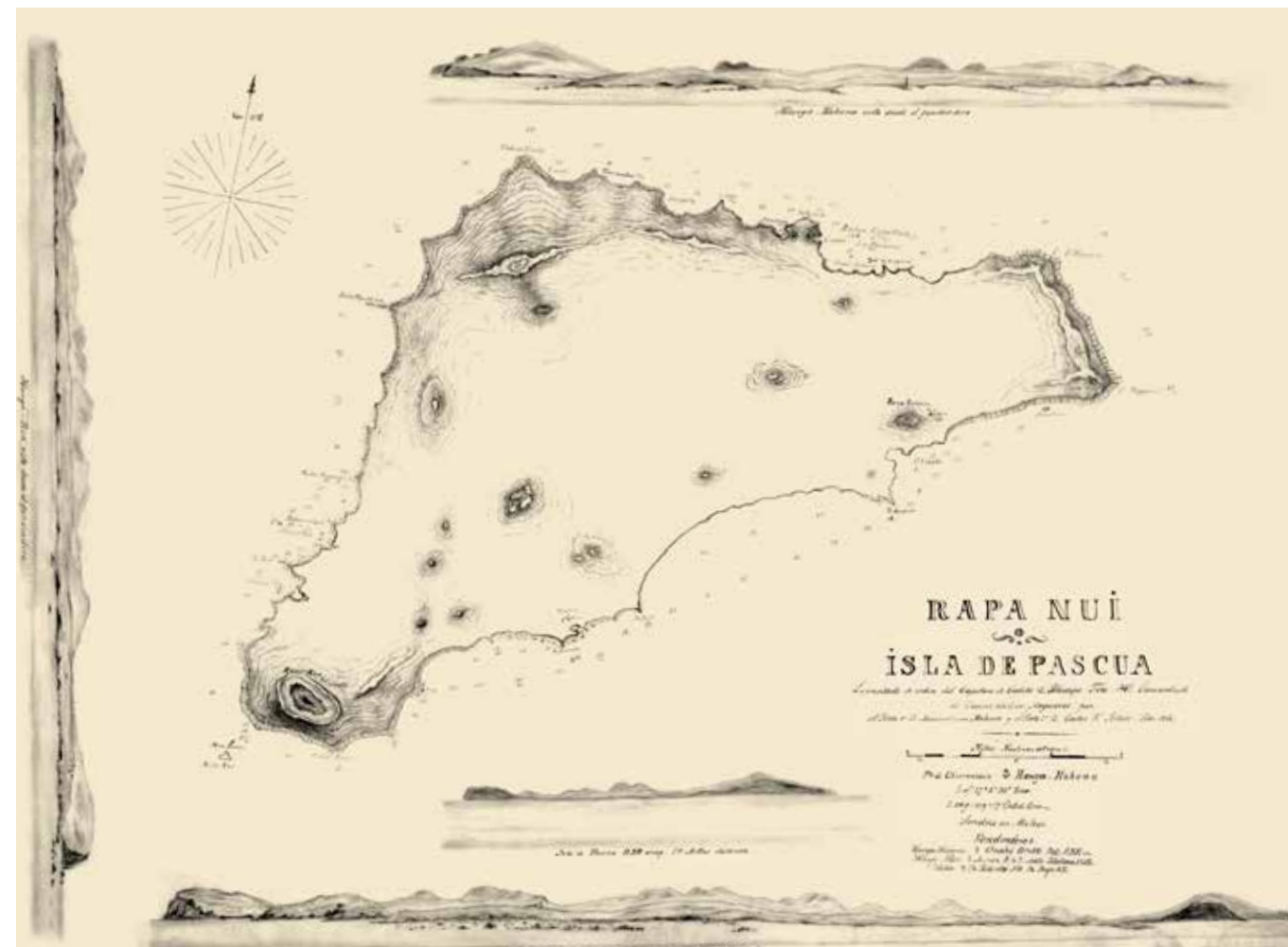
anual de la Armada, que asumió la administración directa entre 1953 y 1966.

Desde el siglo XVIII, los rapanui habían conocido a exploradores y balleneros de distintas naciones: holandeses, españoles, franceses e ingleses. Pero entre 1862 y 1864, las expediciones esclavistas diezmaron a la población, dejándola reducida a solo ciento diez sobrevivientes en 1877. En ese contexto, el aislamiento por lepra tuvo un impacto devastador. Se documentan al menos doce intentos de escape en embarcaciones precarias; varios fueron trágicos, pero algunos lograron llegar hasta las islas Cook, a cinco mil kilómetros de distancia.

Con la apertura al turismo en 1967, Rapa Nui comenzó a recuperar y ampliar sus redes exteriores. Surgió la noción del «pasaporte Rapa Nui», una identidad

◦◦
Vaka Ama es una de las competencias del He 'ā'ati Tau'a Rapa Nui, competencia de triatlón que se realiza cada año en la celebración de la Tāpatī. Hasta hace algunos años se realizaba en las aguas del cráter del volcán Rano Raraku. Hoy se lleva a cabo en Hanga Roa Otai.
Fotografía de Nicolás Aguayo, 2008.

◦◦
Rapa Nui o Isla de Pascua, plano levantado por Policarpo Toro (1888).
Cortesía Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA).



que permite a los isleños circular con soltura por el mundo. En paralelo, Rapa Nui dejó de ser un destino inaccesible para los chilenos continentales, muchos de los cuales hoy residen en la isla junto a extranjeros. La identidad polinésica se mantiene viva mediante prácticas culturales como la Tapati Rapa Nui —una fiesta comunitaria que se prepara durante meses— y la participación en competencias de canotaje o festivales artísticos del Pacífico, como el celebrado en Honolulu en junio de 2024, donde asistió una delegación de más de cien rapanui.

Desde el punto de vista de la navegación ancestral, hacia mediados del siglo XX gran parte del conocimiento tradicional se había perdido. Los catamaranes solo existían en museos europeos y las técnicas de orientación por estrellas, olas y vientos eran casi desconocidas. En los años setenta, un grupo de hawaianos fundó la Polynesian Voyaging Society para impulsar su recuperación. Gracias al maestro Mau Piailug, originario de Satawal (Micronesia), lanzaron en 1975 la Hokule'a, un catamarán que marcó el renacimiento de la navegación tradicional, y desde entonces han navegado extensamente por el Pacífico.

Mientras tanto, una red contemporánea comenzó a entrelazar los extremos del Pacífico sur: comunidades maoríes y mapuche han empezado a compartir conexiones que, más allá de lo político, evocan vínculos profundos. En 2022, un equipo maorí que filmaba en el Museo de Concepción quedó profundamente impresionado al encontrarse con un chemamull. La emoción fue inmediata: una posible resonancia espiritual entre imágenes ancestrales como los moáis de Rapa Nui y los guardianes mapuche del sur de Chile.

Moa toke he tangata. ✨



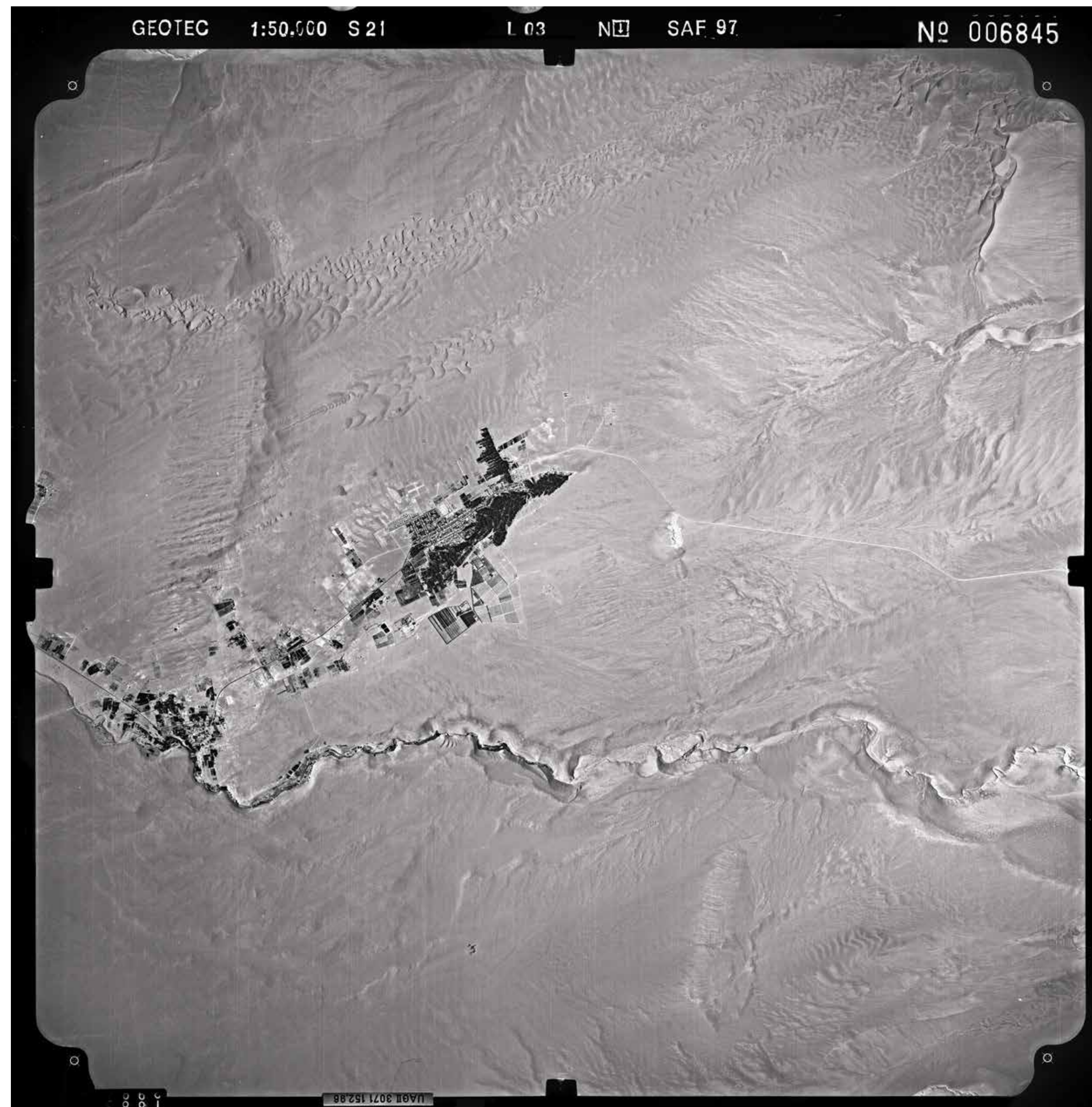


••
Según la memoria oral rapanui, Hotu Matu'a y su familia habrían desembarcado en Anakena, dando inicio a la historia del pueblo Rapa Nui. Vista aérea de Anakena, Ahu Nau Nau y Ahu Ature Huki, Rapa Nui. Fotografía de Nicolás Aguayo, 2010.

Las huellas del llamero y sus recuas en el desierto de Atacama

José Berenguer

Una o más veces al año los llameros y sus llamas cargueras emprenden expediciones entre las tierras altas de los Andes y diversas zonas de producción. Desde Huamachuco, en Perú, hasta Antofagasta de la Sierra, en Argentina, transportan artículos producidos en su comunidad u obtenidos a lo largo del trayecto para intercambiarlos por bienes no disponibles en su lugar de origen. La tarea recae en la unidad doméstica, específicamente en el cabeza de familia, y supone la generación de excedentes almacenables, transportables e intercambiables. Requiere, por una parte, de la llama como animal de carga, además de costales para trasladar los productos, sogas para amarrar la carga y cencerros para la llama líder de la recua; por otra, necesita de senderos troperos y *paskan*as para pasar la noche, incluyendo lugares con forraje, agua y leña a lo largo de la ruta. Precisa, además, de una adecuada información acerca de la producción en los diferentes lugares de la travesía.¹





• ◦
◦ ◦
Los bofedales, humedales altoandinos, han permitido a los llameros mantener bien alimentadas a sus recuas de llamas desde tiempos remotos. Llamas en el bofedal de Guallatire, al sureste de Putre. Fotografía de Guy Wenborne, 2009.

◦ ◦
◦ ◦
En la Quebrada de los Pintados, Región de Tarapacá, un geoglifo producido en tiempos coloniales representa una caravana de llamas a la que se suman caballos y burros, además de personas vestidas a la usanza europea. Geoglifo de Pintados Este-1, época colonial. Se ubica junto a una vieja ruta caravanera, entre las quebradas de Huatacondo y de Los Pintados. Fotografía de Gonzalo Pimentel, Fundación Desierto de Atacama, 2020.

Los senderos troperos

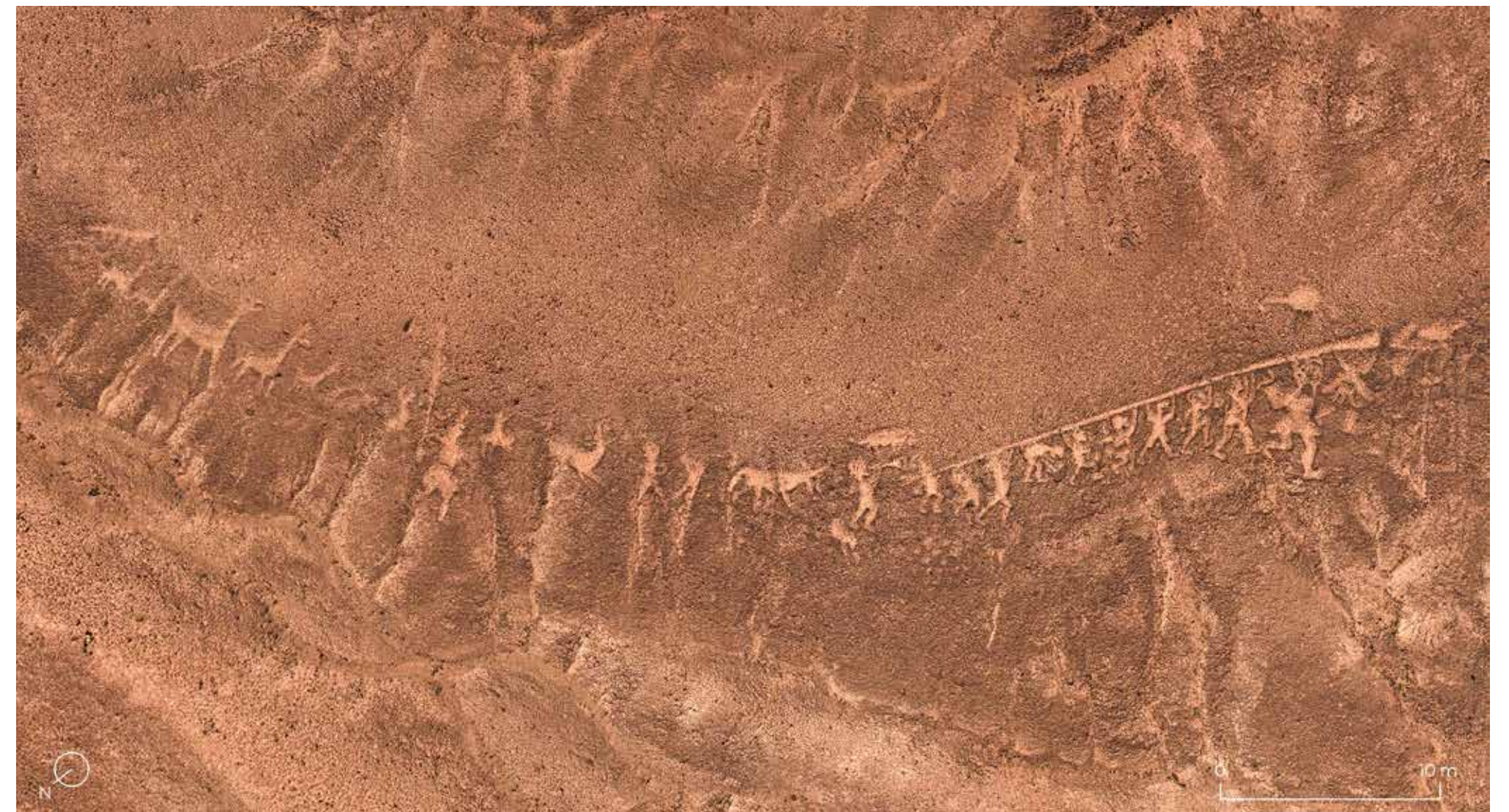
Las improntas que dejaron en el suelo las pisadas de las llamas aparecen hoy en día como surcos sinuosos de treinta a cuarenta centímetros de ancho por cada carguero. Como los animales de las caravanas andinas se mueven en grupos, estos surcos —denominados «rastrillados» por los arqueólogos— pueden alcanzar anchuras de hasta noventa metros. A diferencia de los caminos incaicos, que mantienen una pasmosa rectitud, los senderos caravaneros se van acomodando a la topografía del terreno, serpenteando. Rastrillados como los que hay en torno a oasis como San Lorenzo de Tarapacá, Pica, Quillagua, Chiu-Chiu o San Pedro de Atacama reflejan las múltiples direcciones que tomaban las rutas troperas al salir de estos centros poblados.

Los viajes no están exentos de peligros y en ocasiones pueden presentarse roces o disputas.² Dado que en los Andes la tierra y sus recursos pertenecen a las divinidades, los llameros celebran ceremonias a la Pachamama y a los espíritus de los cerros a fin de asegurar el éxito de las expediciones o agradecerles por los favores ya concedidos.

El tráfico de caravanas en el pasado

Este tipo de movilidad prehispánica se denomina «tráfico de caravanas», palabra que viene del persa *karawan* o *kārvān* y que significa «fila de animales de carga», refiriéndose a las tribus nómadas que cruzaban los desiertos de África y Asia en camello. Con esta acepción la palabra fue introducida en la arqueología del desierto de Atacama hace medio siglo.³ Algunos estudiosos conjeturan que el tráfico de caravanas —también conocido como «caravaneos»— ya estaba en operación en los Andes hace más de tres mil años, aunque sólo habría eclosionado en períodos posteriores.⁴ Las representaciones de llamas cargueras en cerámicas Moche, Tiwanaku y La Aguada revelan que durante el primer milenio de nuestra era esta actividad era practicada con regularidad en un área que abarcaba desde la costa norte del Perú hasta Catamarca, en Argentina, pasando por el altiplano de Bolivia y el norte de Chile. En el desierto de Atacama el

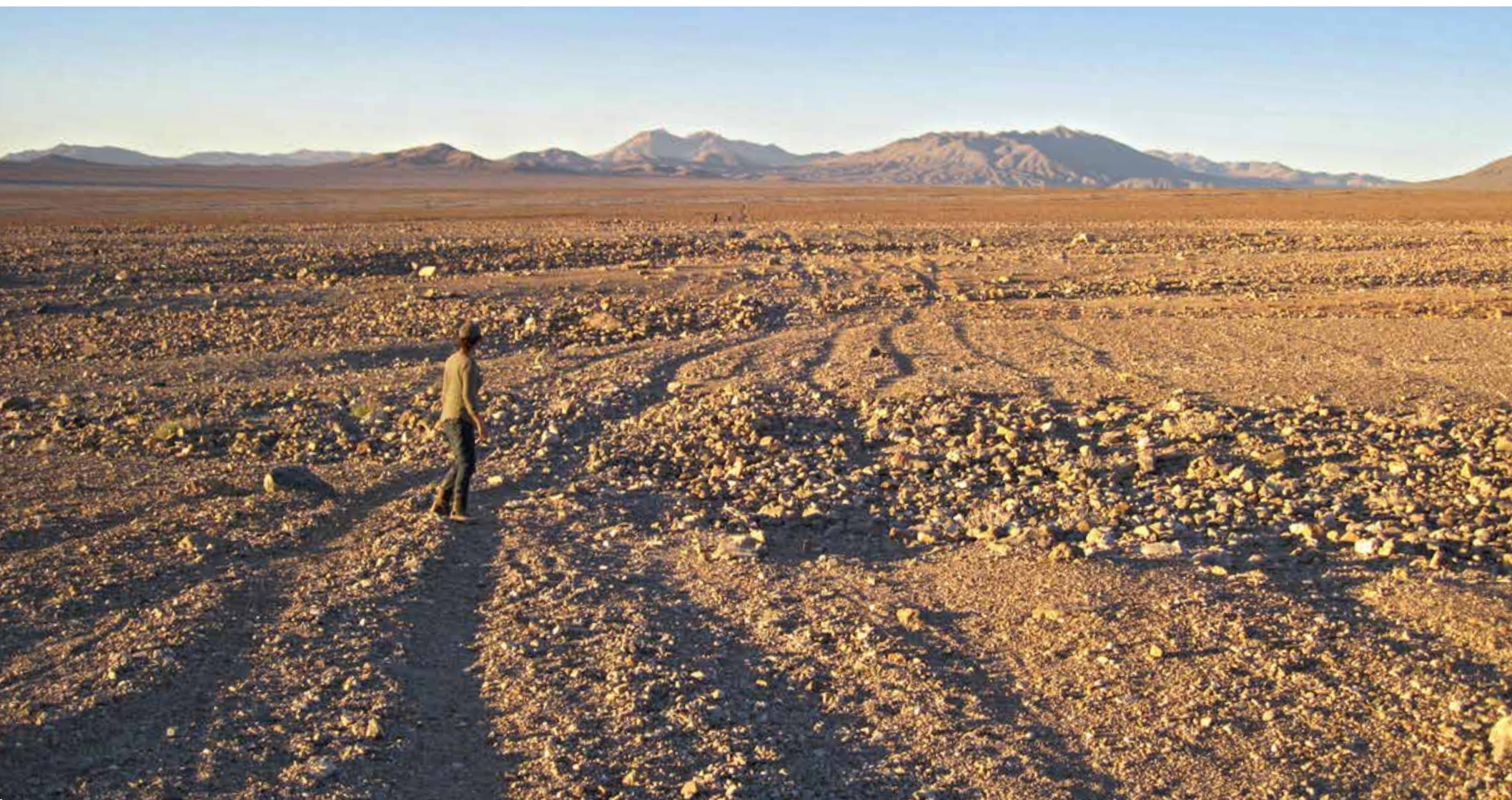
clímax del caravaneos ocurrió durante la primera mitad del milenio siguiente. El hallazgo en una región de productos propios de otras ha sido reportado desde los comienzos de la arqueología, siendo los intercambios una de las principales explicaciones. Algo similar se puede decir del hallazgo de costales, sogas, cencerros, ganchos de atalaje y cabestros, que abundan en cementerios de Tarapacá, Pica, Quillagua, Calama, Chiu-Chiu y San Pedro de Atacama y que desde principios del siglo XX los arqueólogos interpretaron como evidencia del uso de llamas como animales de carga.⁵ Sin embargo, el momento clave fue cuando se entendió que el sistema de traslados comprendía, además, los espacios geográficos situados entre esos centros poblados. Allí se encontraron no únicamente los senderos del paso de las caravanas, sino también los asentamientos donde estas paraban y los sitios ceremoniales donde los llameros se relacionaban con las deidades.





Las estaciones de caravanas

Ciertas características de la llama imponen restricciones fisiológicas y determinan el patrón de asentamiento que exigen las caravanas en marcha. De hecho, colocan un límite a la distancia que la recua puede recorrer en un día; de allí el hallazgo cada veinte o veinticinco kilómetros en medio de la nada de estaciones de pernocte equivalentes a las *paskanas* etnográficas, por lo general sitios constructivamente poco elaborados. Cada tres o cuatro días de viaje, empero, la tropa requería alimentarse más pausadamente y descansar por más días, lo que producía estaciones igualmente transitorias, pero algo más complejas.⁶ Una de las más completas secuencias de estos diversos asentamientos se encuentra en el valle del Alto Loa, entre el oasis de Chiu-Chiu y la cuenca de Ujina, en Collahuasi.



Las estructuras ceremoniales

Los montículos de piedra conocidos como *apachetas*, las depresiones circulares cavadas en el suelo llamadas *camachicos* y los muros rectos o en arco con hileras de rectángulos de piedras lajas en su interior denominados sitios de muros y cajas son parte de las estructuras ceremoniales que suelen encontrarse en los espacios circulatorios del desierto. Los muros y cajas a menudo están asociados a pequeños apilamientos de piedras y a sendas peatonales que cruzan los sitios y que conectan con senderos troperos que comunican con el exterior, así como con accesos que conducen a los centros poblados. En la superficie es común encontrar fragmentos de escudillas y cántaros, así como diminutos trozos de mineral de cobre y turquesa, y cuentas talladas en estos materiales o en conchas de moluscos marinos. Se piensa que en los sitios de muros y cajas de Santa Bárbara, Lasana y Chiu-Chiu los caravaneros en tránsito y los habitantes locales se congregaban a comer con las deidades con fines propiciatorios o de acción de gracias.⁷

••

Excavaciones en un sitio de muros y cajas donde los llameros prehispánicos celebraban sus ritos de viaje, Santa Bárbara, Alto Loa. Fotografía de Cristián González, 2021.

••

Las huellas troperas son evidentes en el árido suelo del desierto. Ruta caravanera tipo «rastrillado» en Pampa del Inka, entre río del Salado y Finca de Chañaral. Fotografía de José Berenguer, 2010

••

Los petroglifos estilo Santa Bárbara del Alto Loa, Región de Antofagasta, muestran escenas de caravanero, con animales cargados y personas con distintivos tocados y túnicas. Fotografía de Fernando Maldonado, 1986.

El arte rupestre

Existe una estrecha relación entre arte rupestre y redes caravaneras. Cientos de geoglifos se distribuyen desde el valle de Azapa en el norte hasta Chug Chug por el sur, pero su mayor concentración está en la pampa del Tamarugal, tanto que uno de sus motivos más frecuentes —el rombo de lados escalonados— se dice que representa a los caravaneros de esta región.⁸ Motivos de llamas, individuos con túnicas, animales exóticos, motivos heráldicos, incluso balseros y peces, hablan de los llameros que hacían estas rutas entre el altiplano y la costa, y que cruzaban por oasis como San Lorenzo de Tarapacá, Pica o Quillagua. Lo mismo se puede afirmar de los grabados, y en menor grado pinturas, plasmados en las rocas a lo largo de las vías troperas, tales como los existentes entre Parcollo en la sierra y la Oficina Mapocho en la pampa, pasando por San Lorenzo de Tarapacá; los de Tamentica en la quebrada de Guatacondo; los de Piedra de la Coca antes de entrar a San Pedro de Atacama; o los que hay entre Ayquina, en el río Salado, y Ojo Opache, en Calama, pasando por los de la localidad de Lasana. Central es el motivo de la caravana de llamas, a veces dibujadas con carga y guiadas por un individuo representando al llamero. Uno de los repositorios de arte rupestre caravanero más espectaculares es el de Santa Bárbara, un pequeño caserío del curso superior del río Loa que en tiempos inmediatamente preinkaicos fue una encrucijada de rutas troperas, operando como una estación para detenciones prolongadas. Aunque los temas grabados aquí son los mismos que en otras partes, están plasmados en una gran variedad de estilos, justo lo que cabría esperar de un lugar por donde pasan caravaneros procedentes de diferentes regiones.



••
 Los geoglifos de Tiliviche, en la Región de Tarapacá, muestran un gran conjunto de llamas, aludiendo a las recuas de los llameros andinos. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2007.

••
 Recua de llamas cargueras en Santa Catalina, Jujuy. Foto: Axel Nielsen, 2011.

El caravaneo a partir de la Colonia

Cuando los inkas trazaron el Qhapaq Ñan en el desierto de Atacama a principios del siglo XV, lo hicieron siguiendo las viejas rutas caravaneras, en parte porque también utilizaban llamas cargueras. Sin embargo, a partir del siglo XVII y quizás antes, la llama comenzó a ser reemplazada por la mula, especialmente para los centros mineros,⁹ lo que introdujo diferentes recorridos y lugares para pernoctar. Este proceso continuó con la incorporación de la carreta en el siglo XIX y del ferrocarril desde fines de ese siglo. Más adelante, sobre todo a partir de la década de 1930, la apertura de caminos para vehículos motorizados siguió modificando las vías de circulación.¹⁰ No obstante, el caravaneo y la arriería más tradicional subsistieron en las aldeas indígenas de la precordillera y el altiplano chileno hasta bien avanzada la segunda mitad del siglo XX.¹¹

Al promediar la década de 1970, el cruce de la frontera se hizo cada vez más difícil a raíz de las restricciones impuestas por los gobiernos militares de la época, los conflictos limítrofes y el aumento del contrabando y el narcotráfico, de modo que una actividad milenaria de mucha exigencia, pero viable y exitosa, se fue transformando en otra altamente riesgosa, incluso ilegal.

Epílogo

El caravaneo se mantiene hasta hoy en algunos lugares, pero ha desaparecido casi totalmente del norte de Chile. De hecho, mi propio recuerdo es casi tan breve como una instantánea fotográfica y data de hace más de cinco décadas.

En septiembre de 1969, mientras trabajábamos como alumnos en las excavaciones de la Universidad de Chile en una zona del río Salado, divisamos a un llamero y su tropa de llamas cargueras atravesando la vega de Turi en dirección al noreste. Fue la única y última vez que observé una escena como esa. ¿Se dirigía a Paniri, a Inacaliri, al altiplano boliviano? No lo sé. Y la verdad es que

a nadie entonces le importó mucho. No sospechaba que treinta y tres años más tarde me doctoraría con una tesis sobre el tema y que en 2025 estaría escribiendo este artículo sobre las huellas arqueológicas del caravaneo.

Las investigaciones arqueológicas de las redes caravaneras continúan y no hay señas de que vayan a cesar. Lejos de desaparecer, como vaticinaba el libro *Vanishing Trails of the Atacama Desert*,¹² cada día que pasa las nuevas generaciones de arqueólogos siguen trayendo a la luz las porfiadas huellas del llamero y sus recuas de llamas en el más árido desierto del planeta. ✨



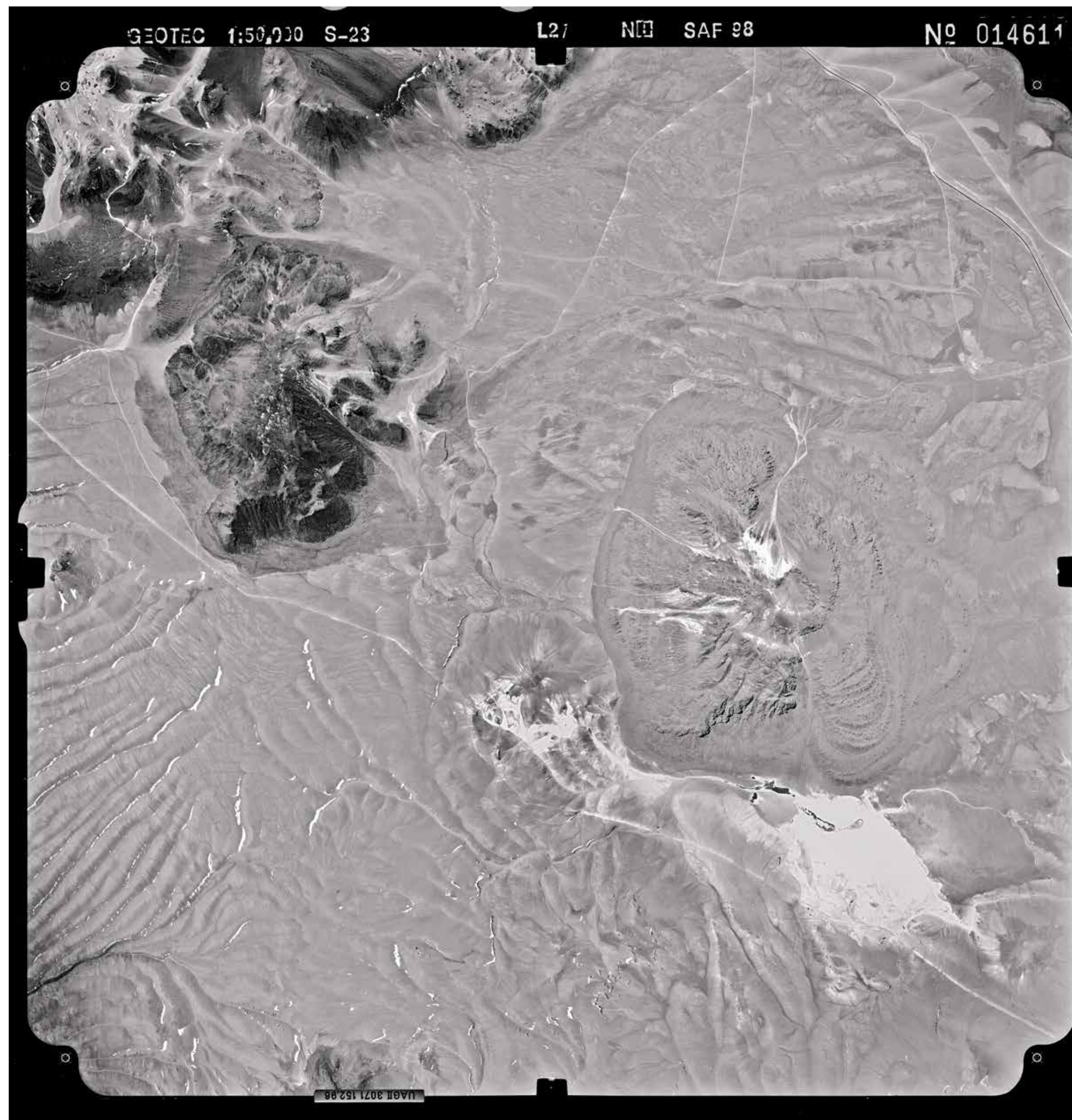


⋮
Los pastores de llamas en Caspana, provincia del Loa, aún recorren los caminos que conectan el desierto. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

Ruta a las estrellas: legado ancestral y encuentro con la astronomía moderna

Basilio Solís

Mayo de 1998. Antofagasta, Chile. Una ciudad acostumbrada a ver barcos transportando toneladas de cobre hacia los lugares más recónditos del mundo está conmocionada por la llegada de un cargamento proveniente de Europa. Se trata de cuatro espejos de 8,2 metros de diámetro que darán origen al observatorio VLT, Very Large Telescope por sus siglas en inglés, en el cerro Paranal a una altura de 2600 metros sobre el nivel del mar. Estos espejos, además de tener un gran tamaño, pesan alrededor de veinte toneladas cada uno, lo que hace necesario transportarlos en camiones especialmente adaptados que circulan a una velocidad extremadamente baja para garantizar su seguridad. El viaje, que se extiende por unos ciento treinta kilómetros a través de un desierto árido y con condiciones extremas de calor y viento, dura alrededor de un mes.





El observatorio Very Large Telescope de ESO se ubica en Cerro Paranal, Taltal, y puede ver objetos cuatro mil millones de veces más débiles que el límite detectable por el ojo humano. Fotografía ESO, 2023. Colección European Southern Observatory.



Los geoglifos líneas de Arikuida, ubicados en la Región de Tarapacá, han presentado relaciones con eventos astronómicos como equinoccios y solsticios. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2020.

Las rutas caravaneras atravesaban el desierto de Atacama conectando los territorios que hoy comprenden el norte de Chile, el sur de Perú y Bolivia. Si bien existen numerosos geoglifos a lo largo de estas rutas que servían como puntos de orientación, los de Arikuida, debido a su ubicación y a la dificultad de ser vistos a lo lejos, parecen haber tenido un propósito distinto. Es posible que los viajeros, además de transportar bienes, también hayan llevado consigo conocimientos de eventos astronómicos, como la ubicación de los astros durante el año, que podrían haber servido como base para la creación de geoglifos alineados con la salida del Sol en momentos tan trascendentales del año como son los solsticios y equinoccios.

Cuando finalmente se completa, el observatorio se convierte en el más grande y avanzado del mundo. Sus cuatro telescopios están listos entonces para hacerse un lugar en la historia de la astronomía. En homenaje a la rica herencia cultural de los pueblos originarios de Chile, los telescopios son bautizados con los nombres de Antu, Kueyen, Melipal y Yepun, que en lengua mapuche denominan al Sol, la Luna, la Cruz del Sur y la constelación de Vela, respectivamente. Esta decisión simboliza el respeto profundo a las culturas ancestrales que habitan estas tierras.

Astronomía desde el desierto de Atacama

Entre las civilizaciones que han logrado un conocimiento astronómico avanzado generalmente no se encuentran los pueblos originarios en Chile, pero estudios y descubrimientos recientes han ido ampliando esta visión. Siglos

atrás, los habitantes de lo que hoy conocemos como Chile, al igual que numerosas culturas en diversas partes del mundo, notaron la periodicidad del movimiento del Sol y de la Luna a lo largo del año. Este saber no era un simple conocimiento abstracto, sino la clave para anticipar las lluvias, determinar los ciclos de siembra y prever el momento adecuado para la cosecha. Dominar estos ciclos astronómicos era una cuestión de supervivencia, particularmente en un entorno tan implacable como el desierto de Atacama, donde cada estación marcaba la diferencia entre la vida y la muerte.

Una clara evidencia de esto puede encontrarse en Arikuida, en la Región de Tarapacá. Este sitio arqueológico alberga una serie de geoglifos excepcionalmente bien conservados que dan cuenta de la intensa actividad de intercambios que recorría estas tierras. Además de los

dibujos representativos, comunes en otros sitios de geoglifos cercanos, sobresalen largas líneas rectas de aproximadamente doscientos metros de largo orientadas en la dirección este-oeste.¹ A diferencia de otros sitios conocidos, estos geoglifos no fueron construidos en los costados de cerros, sino en una planicie, lo que dificulta su visibilidad a la distancia. Aparentemente el propósito de estas líneas no era servir de referencia para las rutas caravaneras que atraviesan esta parte del desierto, sino algo más trascendental. Hoy, mil años después de su creación, estudios arqueológicos y astronómicos² han señalado que estas líneas marcan el punto exacto por donde el Sol asciende por el este durante los solsticios y equinoccios. De esta forma, Arikuida es la prueba de la estrecha relación entre la vida cotidiana de los habitantes de esta región y los ciclos celestes.



Cosmovisión en la cultura lickanantay

A tan solo unos kilómetros al sur de Ariqueña, la conexión entre el cielo y los elementos culturales del pueblo Lickanantay o Atacameño dan prueba de que ese conocimiento ancestral sigue vivo y nos invita a reflexionar sobre otro aspecto relevante: cómo la relación con los astros marca el pulso mismo de la vida cotidiana de una sociedad. Por una parte, el Sol, denominado *Ckapín* en lengua krunza, no es solo un objeto celestial, sino un eje fundamental en la existencia del desierto. Para seguir su trayectoria en el firmamento, los antiguos habitantes de este territorio se guiaban por las estructuras naturales más imponentes: cerros y volcanes, que señalaban momentos clave en su

calendario. La salida del Sol por estos puntos de referencia no solo era un evento astronómico, sino un momento especial para la comunidad. En este contexto, no resulta sorprendente que en krunza el verbo «orientarse» se traduzca como *ckapinbalstur*, una expresión que enfatiza de forma directa y profunda la relación entre el Sol y la orientación en su vida diaria. Los solsticios, momentos cruciales del año en los que el Sol alcanza sus puntos más extremos al norte o al sur, eran percibidos como el instante en que «el Sol se detiene».³ Esta periodicidad, que define un ciclo solar de trescientos sesenta y cinco días, no solo establece el ritmo del tiempo, sino que permite anticipar las estaciones del año, marcando el compás de la vida en el desierto.



Los astros y los eventos astronómicos marcaron y continúan marcando el ritmo de la vida cotidiana de los habitantes del desierto, como esta pastora de Turi. Fotografía de Tomás Munita, 2010.

Estos petroglifos están ubicados muy cerca del observatorio de La Silla, Atacama. Fotografía ESO/ B. Tafreshi, twanight.org, 2015. Colección European Southern Observatory.

Similarmente, la Luna desempeñaba un rol central en la cosmovisión del pueblo Lickanantay. En su lengua era conocida como *Ckamur*, término que también se empleaba para designar lo que hoy entendemos como «mes». Nuestro calendario actual, conocido como gregoriano, es de tipo lunisolar, ya que se estructura en torno a un ciclo de trescientos sesenta y cinco días, determinados por el intervalo que transcurre entre dos solsticios o equinoccios, agrupados en doce meses cuya duración se fundamenta en la repetición del ciclo lunar a lo largo del año. La relación etimológica entre la Luna y el concepto de «mes» refleja el profundo conocimiento que los antiguos habitantes de estas latitudes poseían sobre la interconexión entre ambos eventos. Adicionalmente, el ciclo lunar jugaba un papel esencial en la predicción

de fenómenos meteorológicos y en la determinación de los momentos más apropiados para la siembra y el alumbramiento de los animales.

Constelaciones oscuras

Desde la Antigüedad, diversas civilizaciones fusionaron elementos mitológicos con la observación de los astros, dando origen a las primeras constelaciones. Como un lienzo celestial, estas agrupaciones de estrellas, conectadas por líneas imaginarias que representaban historias de héroes y criaturas fantásticas, quedaron grabadas en el firmamento. Ejemplos de ello son Orión, el gran cazador, y la Osa Menor con su estrella Polaris, que son símbolos culturales que han perdurado hasta nuestros días. Del mismo modo, en Sudamérica, los antiguos habitantes de los Andes crearon sus propias figuras

en el cielo, pero en lugar de agrupar estrellas, utilizaron las regiones oscuras de la Vía Láctea, de ahí su nombre de «constelaciones oscuras». La más reconocible de ellas es la llama celestial o *Yakana* en la lengua quechua y *Silar* en krunza, cuya aparición por el este durante la época estival marca la llegada del periodo de lluvias conocido como el invierno altiplánico.⁴ Estas áreas oscuras, aparentemente desprovistas de estrellas, están llenas de polvo y gas interestelar que absorben la luz de los astros cercanos, ocultándolos de nuestra vista. El avance de la tecnología y la ciencia, muchas veces propiciado por los observatorios instalados en el desierto de Atacama, ha permitido obtener una mayor comprensión de estas áreas oscuras. Estas regiones, aparentemente vacías, son en realidad incubadoras de estrellas y planetas y,

cuales cápsulas del tiempo, nos permiten comprender cómo era el Sol y nuestra propia Tierra hace miles de millones de años. Gracias a estas investigaciones, estamos desentrañando poco a poco los secretos del universo, aportando piezas clave para dilucidar el proceso de nacimiento y muerte de las estrellas.

Así como los telescopios exploran el firmamento en busca de datos sobre nuestro universo, la Yakana recorre el cielo, marcando el paso de las estaciones en el desierto. Más allá de su presencia en relatos y leyendas, el viaje de esta llama celestial quedó inmortalizado en las rocas del Alero de Taira, en la Región de Antofagasta.⁵ Allí, junto al río Loa, se encuentra una serie de pictogramas realizados hace unos dos mil quinientos años, que representan rebaños de llamas y fauna nativa como son el zorro, la perdiz y la serpiente, también representados como constelaciones oscuras. Esto va de la mano con la cosmovisión de los antiguos habitantes de estos territorios, según la cual el cielo era el reflejo de lo que existe en la tierra. Además, investigaciones han demostrado que el panel principal de petroglifos del sitio está alineado con el solsticio de verano, generando un patrón único de sombras sobre las rocas. Similarmente, durante este mismo periodo, la Yakana asciende desde el este, anunciando el inicio de un nuevo ciclo en el calendario. Como verdaderos mapas estelares, estos grabados han logrado trascender el tiempo, revelando la profunda conexión con los cielos.

El hemisferio sur se encuentra en una posición privilegiada para la observación de la Vía Láctea, ya que su centro galáctico es visible durante todo el año. Esta ubicación, sumada a las excepcionales condiciones atmosféricas del desierto de Atacama, influyó en que nuestra galaxia desempeñara un papel central en la cosmovisión de los antiguos

habitantes de la región. Para las culturas andinas, la Vía Láctea representaba el río celestial o mayu y el hogar de las almas de sus antepasados. Además, era considerada el hábitat de los animales celestiales, reflejados en las constelaciones oscuras. Debido al movimiento de la Tierra alrededor del Sol, la posición de la Vía Láctea en el cielo cambia a lo largo del año, pasando de estar directamente sobre nuestras cabezas a situarse completamente en el horizonte. Es en ese momento, cuando el río celestial baja hasta tocar la tierra, que los atacameños se reúnen para rendir homenaje a sus antepasados, organizando mesas rituales con ofrendas en su memoria. Dentro de las ofrendas más comunes tenemos alimentos en forma de llamas, serpientes y aves, las mismas que son representadas en las constelaciones oscuras. Aunque esta semejanza no puede probar un origen exclusivamente astronómico, pone de manifiesto cómo, a pesar de siglos de occidentalización, tales tradiciones han logrado perdurar gracias a fenómenos celestes observables, que siguen siendo un vínculo tangible con un pasado profundamente conectado al cielo.

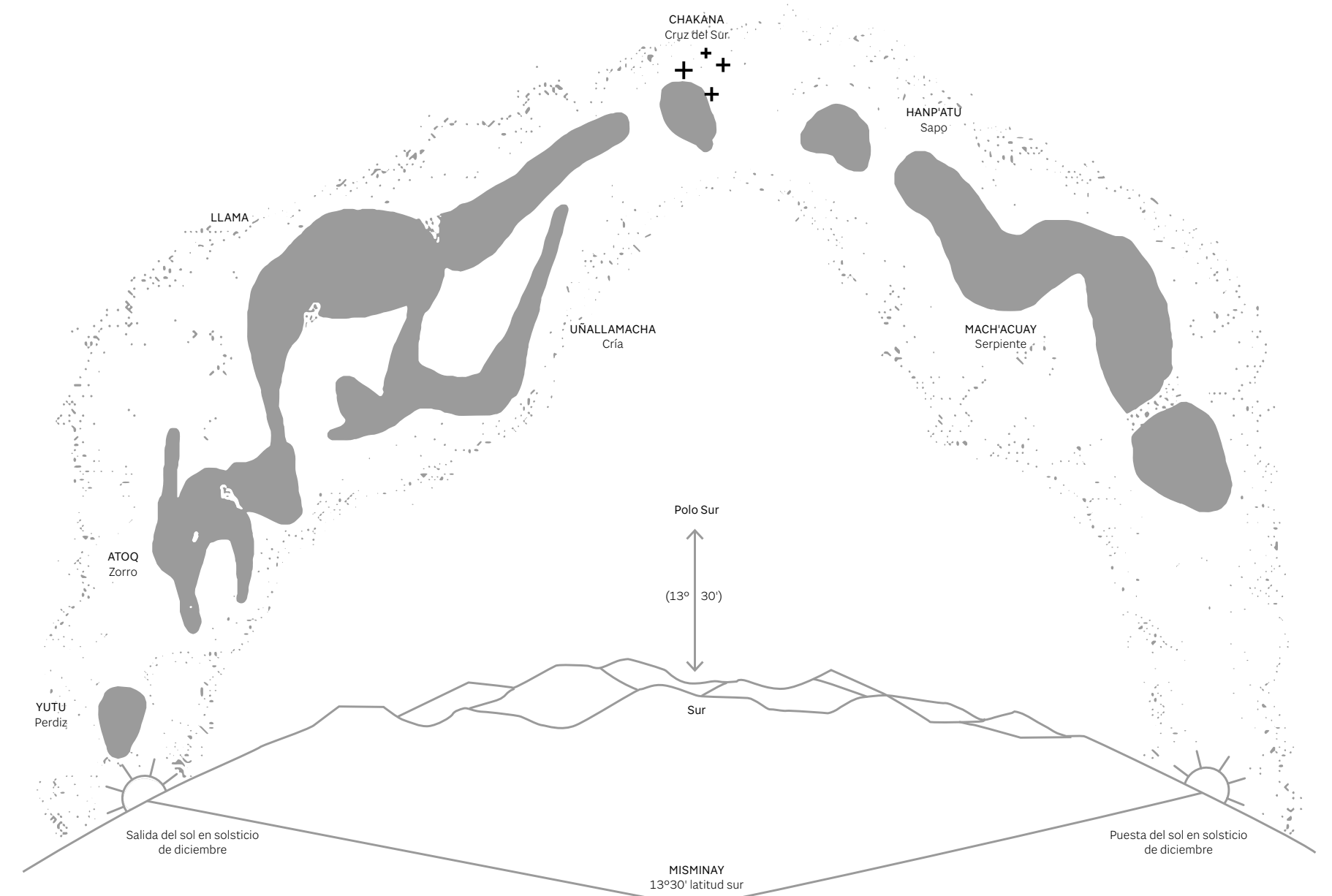
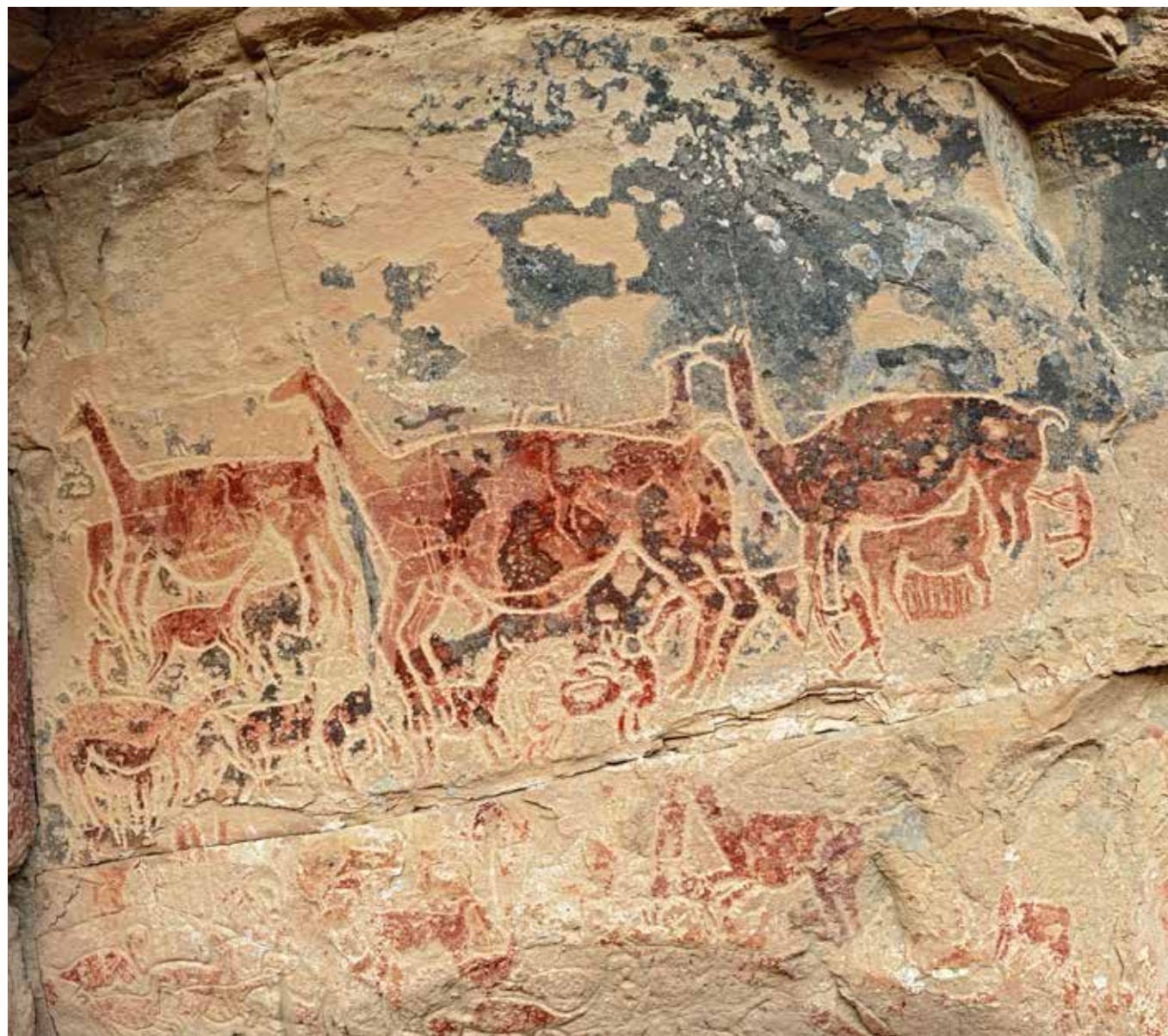


Diagrama de las principales constelaciones de «nubes oscuras» de la etnoastronomía andina, visualizadas desde la comunidad de Misminay, Cuzco (según Urton 1981). En: *Taira el amanecer del arte en Atacama*, Museo Chileno de Arte Precolombino, 2007.

El mural de Taira, ubicado en el valle del río Loa, ha ofrecido hipótesis entre la constelación de la Yakana o llama celeste y estas pictografías. Fotografía de Gerhard Hüdepohl, 2013.

Conocimiento ancestral y la astronomía moderna

La memoria de este pueblo, que observaba el cielo con asombro y sabiduría, ha perdurado gracias al esfuerzo y la resistencia de los lickanantay. Ese conocimiento ancestral no se ha perdido; ha sido transmitido de generación en generación y se ha mantenido vivo a través de relatos, historias y tradiciones. Así, la aparición de la Yakana por el este sigue trayendo las ansiadas lluvias al territorio, haciendo florecer los terrenos más áridos y estimulando la mente tanto de grandes como de pequeños. La astronomía vuelve a desempeñar un papel fundamental para las personas que habitan estos territorios, tal como lo hizo en tiempos antiguos. Al igual que la llegada de los primeros telescopios causó un gran revuelo, en la actualidad diversos artículos de investigación en las principales revistas científicas del mundo destacan las

condiciones únicas de nuestros cielos, abriendo nuevas puertas al conocimiento y llevando la comprensión del universo a niveles cada vez más profundos.

Hoy en día, investigadores de diversas nacionalidades y culturas se reúnen en el norte de Chile para disfrutar de los cielos privilegiados del desierto de Atacama. Estos viajeros modernos cruzan continentes y océanos para llegar a este rincón del mundo, impulsados por el único deseo de recolectar la escasa luz de estrellas y galaxias, con el fin de responder a sus preguntas e hipótesis. Al igual que hace mil años, la acumulación de conocimiento que dio origen a lugares como Arikilda se repite una vez más. Cada día y cada noche, nuestros cielos privilegiados ofrecen una nueva pista, acercándonos poco a poco a la resolución del gran enigma que es nuestro universo. ✨



El ser humano sigue mirando el cielo con asombro y sabiduría. Desde los geoglifos hasta inmensos observatorios como ALMA, continuamos creando tecnología para comprender mejor nuestro lugar en el universo. Fotografía ESO/P. Horálek, 2021. Colección European Southern Observatory.

Epílogo: Redes y tiempo

Diamela Eltit

Este libro aborda los diversos caminos por los que transitaron y aún transitan los pueblos de este territorio, senderos marcados por la complejidad geográfica pero fundamentales para comunicarse, solventarse, para cooperar, intercambiar. Sus autores detallan las formas, los modos, los importantes signos visuales del arte rupestre, las representaciones en que los cuerpos expresaron sus modos de habitar, la relación con el sol y las estrellas desde una perspectiva astronómica. Movilizados por la necesidad y la audacia, atravesaron senderos tan amplios que unieron a mapuche que hoy habitan Argentina y Chile. Boquetes cordilleranos que posibilitaron una intensa y extensa coexistencia. Y los caminos diaguitas o la incursión inka en lo que hoy es territorio chileno conservan ahora mismo lo que se podría considerar como un legado que permite pensar cuerpos y transcurros.

Cómo atender hoy nuestro pasado no occidental es el texto y el contexto que los investigadores se abocan a detallar. De qué manera re-poner integralmente las prácticas de culturas indígenas que habitaron Chile antes, mucho antes del nombre Chile. Comunidades que volcaron sus saberes, sus formas de sobrevivencia ejercidas ante el poder de la naturaleza, que resistieron y todavía resisten la asimilación. Comunidades que viajaron, que construyeron sentidos.

Es indudable que cada presente es enigmático por los cruces y entrecruces de sentidos, de controles, de simbologías, y por la coexistencia de diferencias geográficas y sus tradiciones culturales. El presente indígena es en cierto modo misterioso porque porta los ecos de un largo silencio. Aunque los archivos memoriosos se incrementan y las conexiones son más amplias, el tiempo continúa su «camino» opaco para incorporar las prácticas y formas de los cuerpos habitantes de nuestro territorio antes de la Conquista, mucho antes de la colonización europea que impuso su lengua, sus paradigmas, sus dogmas.

La colonización naturalizó, en nuestro territorio, sus saberes, la religión y la calendarización de sus épocas, insertó cuerpos, generó nuevas tradiciones, velando el

pasado indígena. De esa manera los transcurros vitales, las formas de la diversidad de los pueblos, sus técnicas y formas de sustento fueron soslayadas y en cierto modo avasalladas y el horizonte abierto por la colonización se empeñó en relegar saberes, cuerpos, y clasificar a los pueblos indígenas como habitantes de segunda clase.

De manera elocuente señala Alberto Harambour Ross: «Solo doce mil años han pasado desde que los primeros grupos familiares comenzaron a explorar la isla (grande)». Y profundizando la calendarización y el nombre de «Tierra del Fuego», señala: «Los nombres que reconocemos hoy se registraron hace apenas quinientos años». Esa historia no occidental es la que de manera permanente hay que investigar, descolonizar para reconstruir los «caminos» de los cuerpos y de sus historias, las dramáticas consecuencias de la Conquista, la colonización y, más adelante, la responsabilidad de la República en relación a los pueblos originarios. Formas que no solo atañen a los mapuche, sino también a cada uno de los pueblos indígenas que habitaban y habitan el territorio.

Personalmente, gracias al etnolingüista Óscar Aguilera, autor, entre muchos trabajos, de una gramática de la lengua kawésqar, pude comprender, en parte, la situación de este pueblo. Conocí a Óscar pues trabajamos en la misma universidad y allí, gracias a sus saberes como especialista, pude acceder a sus recomendaciones de lecturas y tener una información más detallada acerca de este pueblo canoero.

Un pueblo que, en la década de los años treinta, perdió su condición nómada debido a intervenciones estatales y religiosas y fue radicado en Puerto Edén, territorio perteneciente a la isla Wellington. Ese cambio implicó un trastorno cultural en la medida que alteró su historia y cambió la estructura de sus vidas. Una vez en Puerto Edén, la comunidad quedó bajo la supervisión de la Armada.

Para mí fue importante el acceso (siempre insuficiente) a la cultura kawésqar. Realicé una pequeña colaboración

con Óscar Aguilera interpretando un importante trabajo lingüístico que él hizo y que fue publicado en la *Revista de la Universidad Tecnológica Metropolitana* en 1986. Y, desde luego, me parece necesario enfatizar el espantoso rapto de cuatro kawésqar, a fines del siglo XIX, para formar parte de los «zoológicos humanos» que eran exhibidos cruelmente en Europa, donde murieron.

Pero también existe una situación muy poética, emancipadora, protagonizada por Lautaro Edén, un joven kawésqar que fue llevado por la Fuerza Aérea a Santiago y volvió a Puerto Edén con el grado de suboficial. Sin embargo, más adelante abandonó su militarización, rechazó su uniforme e impulsó el retorno cultural a las formas canoeras. Lautaro Edén se ahogó con parte de su familia, pero su épica persiste, como lo analiza Paula López Wood en su artículo «Lautaro Edén Wellington: retorno a las “zonas de contacto” de la Patagonia occidental».

Mientras trabajaba en la ciudad de Nueva York, el año 2016, me invitaron a un encuentro en solidaridad con el movimiento feminista argentino Ni Una Menos, que denunciaba los femicidios. La reunión era en la plaza Washington Square. Asistí junto a varias académicas y se formó un semicírculo. A mi lado estaba una mujer joven científica que me dijo que era chilena. En un momento, se acercó hasta ella un hombre y la joven me lo presentó, me dijo: «Es Carlos Edén, es kawésqar». Fue, desde luego, impresionante encontrar en ese espacio público, en la ciudad de Nueva York, a uno de los últimos kawésqar de primera generación.

Le comenté que me gustaría reunirme con él, me dijo que estaba de acuerdo y nos juntamos en mi oficina de la universidad en varias oportunidades para conversar. Me permitió grabar parte de esas reuniones. A la muerte de sus padres, fue adoptado por un miembro de la Fuerza Aérea y trasladado a Santiago. Más adelante vivió en la población Gabriela Mistral, en Santiago. Debido al golpe militar se trasladó a Argentina, donde fue tomado preso y derivado, gracias a la intervención de organismos de derechos humanos, a Estados Unidos.

Allí se volcó a promover los derechos indígenas, fue nombrado Tesoro Vivo de la Humanidad por las Naciones Unidas. Viajó a Puerto Edén, donde tuvo un gran recibimiento por parte de su comunidad. Volvió a Estados Unidos. Él vivía en el Bronx, dedicado al activismo, colaborando también con las comunidades indígenas de Estados Unidos.

Desde luego, Carlos Edén mantuvo contacto con los habitantes de Puerto Edén e incluso gestionó ciertas ayudas. Lo más extraño para mí y muy significativo fue encontrarlo en Nueva York o, más bien, que nos encontráramos allí, especialmente en el contexto Ni Una Menos, entendiendo que los kawésqar de primera generación ya están prácticamente extintos. Carlos Edén murió en Nueva York, sus cenizas fueron repatriadas y esparcidas por su comunidad en Puerto Edén.

Los tiempos occidentales podrían ser definidos como caminos o senderos que portan en su interior cuerpos que los recorren o los han recorrido. La indagación acerca del tiempo resulta incierta, móvil. Es incierta y móvil, pues aunque existe la construcción de cronologías y de calendarios que rigen el mundo occidental, su transcurso más concreto es corporal, multitudinariamente memorioso y personal. El tiempo en el tiempo y en su tiempo se desliza de manera íntima, es espera y acción, es pausa, es, especialmente, diseminación. Mientras Aristóteles señaló que el tiempo radicaba en un antes y un después, la teoría de la relatividad consideró que dependía enteramente del observador. En una carta a la familia Besso, Albert Einstein señaló: «La distinción entre pasado, presente y futuro es sólo una ilusión, aunque persistente».

Me parece pertinente recordar ahora mismo un relato fundamental del escritor japonés Ryunosuke Akutagawa, «En el bosque», publicado en 1922. El cuento se establece a partir del asesinato de un samurái y su esclarecimiento. Para conseguirlo, el relato reúne la declaración de los testigos. Cada uno de ellos entrega su testimonio de manera directa, incluida la versión del samurái asesinado. El tiempo se segmenta: pese a que todos han visto o participado o indagado, las versiones son diferentes. El tiempo y el espacio no son coincidentes ante un idéntico suceso y, más aún, cada una de las declaraciones, a pesar de sus diferencias, es coherente. Es tan significativo

este relato que Akira Kurosawa realizó uno de los filmes más importantes de su obra cinematográfica, *Rashomon*, basándose en ese texto literario. Conceptualmente el cuento aborda la conexión entre tiempo, espacio y verdad. O, como señala Albert Einstein, el tiempo depende del observador. Así, el calendario que rige los tiempos, actualmente el gregoriano, es el resultado de medidas astronómicas y matemáticas que piensan un orden posible para el funcionamiento de las sociedades.

El presente o cada presente es siempre diverso, bifurcado, marcado por huellas provenientes de distintos pasados tejidos con hilos actuales que se trenzarán para la construcción de futuros también impredecibles. Habría que considerar cómo el tiempo y su ficción mantienen una relación fundada en la construcción de subjetividades epocales, subjetividades que se generan asociadas a las técnicas y tecnologías disponibles en las diversas eras.

Habitamos una actualidad signada por la todavía iniciática revolución tecnológica. Un tiempo que sin duda va a detonar no sólo una poderosa reformulación de paradigmas que reconfigurarán los cuerpos, sus tránsitos, las funciones laborales, los controles, la intensificación de comunidades generadas mediante algoritmos.

Hoy mismo vivimos duplicados entre la virtualidad y la realidad porque ya somos parcialmente digitales y presenciales. Es así porque asistimos a la desmaterialización de los cuerpos mediante una automatización que despoja síntomas y evade signos, despoblando lo tangible. El cuerpo, los cuerpos, en una de sus versiones, son trazos planos capturados en las pantallas o, más bien, capturados por las pantallas. Figura-cuerpo o figuras-cuerpos parlantes acumulados en la nube para repasar los no cuerpos como evidencia, consulta, prueba, archivo multitudinario.

La inteligencia artificial generativa, en pleno desarrollo, profundiza su velocidad para construir producciones a partir de las multitudinarias reproducciones que podrían catalogarse como procesos de absorción. Una captura realizada por un voraz y sofisticado *software* encargado de elaborar productos y producciones Frankenstein. Quiero

decir, producciones portadoras de fragmentos o fragmentos de fragmentos, desalojando fuentes para así responder a una creatividad que es mimética y original, antigua y nueva.

San Agustín, en sus *Confesiones*, aseguró: «¿Qué es, pues, el tiempo? Si nadie me lo pregunta, lo sé; pero si quiero explicarlo, no lo sé.» O bien otros pensadores han relacionado tiempo y espacio. Pero, sin duda, medir el tiempo o los tiempos en una cronología lineal resulta una arbitrariedad pues esa cronología funciona sólo como un símil (del tiempo) para conseguir pensar, activar y organizar los ciclos históricos, el trabajo y analizar las formas existentes en las diversas sociedades. Matrices para producir lo mismo y lo otro. La complejidad tecnológica se pone a disposición para resolver tareas, o agregar tareas, usos, imágenes, que se mueven entre lo simple y lo inescrutable, entre lo legal y la impostura, entre la verdad y el engaño. Así, la actualidad transcurre paralelamente combinando la función trabajadora más que monótona y sofisticada del robot y su perfeccionamiento, que reemplaza cuerpos por diversos programas. Robots que coexisten con el cuerpo trabajador sometido a horario-salario. Y más. Y más.

Cada época ha generado sus técnicas y tecnologías, creaciones fundamentales que permitieron sobrevivencias, discontinuidades y ocasos. Así se generaron culturas, lenguajes, escrituras, desplazamientos y, desde luego, armas de ataque y defensa. Básicamente, el poder occidental cuenta con archivos que muestran los caminos de su historia, las conexiones, la imaginación que configuró la posibilidad de una tecnología imposible de llevar adelante en su era. Desde esa perspectiva, cómo no recordar a Leonardo da Vinci, que en el siglo XV, durante el llamado Renacimiento, pensó de manera intensa en el vuelo, basándose en las aves que observó de manera sistemática. Una serie de sus dibujos demuestra que le pareció posible el vuelo mecánico o más bien tuvo esa certeza pues pudo configurar un dispositivo aéreo, muy parecido a un helicóptero, tomando como modelo a los murciélagos y dejó como memoria cultural (y tecnológica) su famoso «ornitóptero». Y, desde luego, también diseñó un paracaídas. Así, imaginó la conexión aérea que hoy cuenta con redes, caminos, que pueden ser relacionados con la extensa migración de la mariposa monarca

o la golondrina que puede recorrer miles de kilómetros buscando mejores climas y vuelve a su territorio para anidar.

La fundición de metales o la imprenta, entre un conjunto fundamental de creaciones occidentales, marcaron nuevos hitos en la construcción de mundos que fueron decisivos para la emancipación de condiciones de vida. O quizás habría que decir que cada aporte consiguió inaugurar una nueva etapa en los espacios porque permitió segmentar el estudio del tiempo humano a partir de las técnicas y los grandes cambios sociales producidos por sus usos.

Ya sabemos que la revolución industrial, iniciada en el siglo XVIII y con expansión en el XIX, generó no solo grandes modificaciones sino también tensiones porque reprogramó los cuerpos y sus siquis de manera evidente. Los veloces cambios se multiplicaron y se reordenaron en torno al mundo-máquina del trabajo a partir del desalojo, en gran medida o de manera primordial, del trabajo artesanal. Pero también el salario que ofrecían las maquinarias redujo el número de los trabajadores agrícolas, atados a la relación pausada con los ciclos productivos de la tierra.

La infatigable tarea fabril y la veloz multiplicación de fábricas y el nuevo ciclo técnico para la minería dieron origen a la clase obrera, una clase nueva que fue la encargada de poner en marcha la producción serial que desplazó lo único, la mano artesanal, esa marca distintiva que definía lo singular. Se dio inicio a una realidad seriada que de manera magistral fue textualizada más adelante por Walter Benjamin en sus escritos inéditos sobre los pasajes, las caminatas protegidas como si se transitara un espacio privado. Escribió textos cruciales donde señaló la paradoja entre un capitalismo sin aura y la fetichización de la mercancía en el interior de un símil de ciudad encerrada por los pasajes: «En los pasajes aparece por primera vez la reproducción en masa como ornamento». El trabajo industrial acarreó una migración masiva a las ciudades, que no estaban preparadas para esa precipitación humana.

La veloz masificación urbana generó hacinamiento y propició la proliferación de enfermedades. Pero también generó rutas ciudadanas que ampliaron los trazos viales y promovieron la apertura de nuevas construcciones y generaron nuevos signos.

La clase obrera fue decisiva como un trabajo que paulatinamente se hizo visible pues abrió un horizonte político fundado en la tecnología que generó nuevas culturas. El filósofo francés Jacques Rancière publicó en 1981 un libro fundamental, *La noche de los proletarios*, donde recogió cartas, diarios y escritos realizados en el siglo XIX por parte de diversos trabajadores. Las reuniones las realizaban en las noches después de su término de los horarios de trabajo. Rancière propuso en su libro la subjetivación de obreros y obreras industriales para mostrar su relevancia afectiva e intelectual y ampliar así la noción de cuerpos como simples productores de mercancía. En suma, su tarea fue reconstruir la vida concreta de estos trabajadores fuera de sus horarios, poniendo de manifiesto aquello que el sistema excluía: «La noche no es solamente el descanso del cuerpo: es el momento en que los obreros se desvían de su lugar asignado y ejercen el derecho de pensar, escribir y soñar».

Más adelante, las comunicaciones y los caminos proliferaron, modificando la velocidad con la llegada del ferrocarril, el automóvil, el teléfono, el barco a vapor, el telégrafo. Surgieron las primeras imágenes fotográficas y, desde luego, el cine. Se produjo un conjunto de vías de conexión que abrieron viajes nuevos, veloces, que posibilitaron redes que ampliaron mapas y superficies.

Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo XX es posible observar el desplazamiento industrial y la plenitud de la mundialización del capital. La globalización marcada por la economía digital domina en la actualidad. La era que vivimos ha sido definida como soberanía digital. El sociólogo español Manuel Castells se ha referido vastamente a este tiempo virtualizado: «La nueva forma de organización social es la red: abierta, flexible y global». Pero también la vigilancia que se desprende de la digitalización de múltiples redes permite la extensión capitalista, en la medida que se puede predecir al sujeto y sus hábitos, deseos, formas, consumos. Shoshana Zuboff afirma: «La vigilancia ya no es sólo un mecanismo de control estatal, sino la base del modelo económico dominante».

«Nuestras vidas son los ríos / que van a dar en la mar / que es el morir», escribió Jorge Manrique en *Coplas por la muerte de su padre*, publicada en el siglo XV. Efectivamente, como afirmó Martin Heidegger, somos seres para la muerte, pero quiero recordar aquí un camino real y simbólico, en nuestro territorio, que buscó establecer una importante red humana para evitar la muerte y salvar la vida.

Camila Gómez, una enfermera chilena de treinta y dos años, emprendió, en el año 2024, una caminata desde la ciudad de Ancud, en la Isla de Chiloé, hasta Santiago. La distancia que se propuso recorrer y que debía completar para llegar a su destino era nada menos que mil trescientos kilómetros. Camila Gómez es la madre de un niño que nació gravemente enfermo pues padecía de distrofia muscular de Duchenne. Ella, con el fin de recaudar el dinero que se necesitaba para iniciar un tratamiento que salvara la vida a su hijo de cinco años, decidió emprender esta caminata hasta la Casa de Gobierno para, a la vez, señalar la necesidad de incluir en la salud pública las enfermedades minoritarias. Así, recorrió extensos y diversos caminos, cruzó carreteras, ingresó a ciudades y puso en marcha su propio cuerpo para que su hijo consiguiera caminar su vida. Camila Gómez consiguió su objetivo y su simbólica y material caminata fue cubierta y difundida por diversos medios de comunicación nacionales e internacionales. Se consolidó así un impactante tránsito afectivo que abarcó con éxito y, ante el asombro de su épica, que expresaron los medios que cubrieron el hecho, completó los mil trescientos kilómetros y pudo obtener los costosos cuidados e insumos médicos para que su hijo sobreviviera.

Una caminata actual, personal, que fue posible por las conexiones y las rutas ya establecidas, desde tiempos imposibles de determinar, mientras, simultáneamente, la tecnología avanza (camina) en sentido contrario a los cuerpos, buscando suplirlos para así productivizar otras formas de conexiones. En múltiples ciudades del mundo, como San Francisco, en Estados Unidos, o Beijing, en China, o París, en Francia, o en Dubái, en Emiratos, se naturalizan los autos sin chofer. Es posible ver un conjunto de vehículos autónomos que funcionan mediante sensores, cámaras,

radares, *software* y comunicación con la nube. A partir de la década de los ochenta, esta industria ha conseguido circular mediante procesos que presagian masivas y normalizadas conducciones generadas por las tecnologías. Hoy la existencia de estos vehículos autónomos forma parte de exitosas empresas de aplicaciones. Aunque todavía existen restricciones y condiciones para los desplazamientos, la tecnología que los sustenta es cada vez más eficaz. Desde esa perspectiva es posible que las funciones de los choferes en los caminos sea reemplazada por estas formas cada vez más comunes y, a la vez, sorprendentes.

Pero los caminos siguen siendo cruciales para demostrar las resistencias de los cuerpos. Ya he señalado que el tiempo es una forma de ficción, es mito y realidad, es memoria y olvido, es cronología y evasión. Es interesante recordar al historiador griego del siglo V a.C. Heródoto y su relato épico y comprometido acerca de Filípedes, que corrió desde Atenas a Esparta pasando por lugares escarpados, difíciles, adversos, realizando una gesta sorprendente a lo largo de dos días para dar aviso acerca de una batalla. Este hecho fue recogido más adelante por Luciano de Samosata, romano, en el siglo II d.C. de una manera ficcional y mítica donde señala que Filípides corrió desde Maratón hasta Atenas. A partir de Heródoto, entonces, se inaugura la figura del corredor por terrenos complejos cuya meta consiste en asistir a su comunidad.

Así, la historia épica de Filípides, muy resonante, originó, siglos después, la popular maratón, la carrera que es considerada uno de los momentos más importantes de los Juegos Olímpicos modernos que se desarrollan desde 1896. Una maratón intensa, griega a su manera, que en 1960 adquirió una característica singular con el triunfo de Abebe Bikila en Roma donde se realizaron ese año las Olimpiadas. El atleta de nacionalidad etíope fue el primer africano negro en ganar este certamen con la particularidad de que corrió sin zapatos. Esa decisión fue comentada, discutida, pensada más allá de la hazaña misma. La carrera triunfal de Bikila fue ampliamente relacionada con la invasión italiana a Etiopía, un país independiente y que fue invadido, en 1935, bajo la orden de Benito Mussolini. Etiopía pudo ser liberada de la ocupación

colonialista en 1941. El triunfo de Abebe Bikila en Italia excedió lo meramente deportivo para transformarse en una carrera histórica en contra de la colonización italiana y el atleta es recordado en Etiopía como uno de sus grandes héroes.

La historia prehispánica de los pueblos indígenas a lo largo del territorio chileno está en permanente reconstrucción. Una reconstrucción sostenida que busca ingresar a los tiempos indígenas, rehacer sus caminos, pensar sus estructuras de vida, las comunicaciones y sus códigos a partir de los signos que inscribieron y permanecen. La lectura de esos signos, rescatados por los investigadores, en este libro permiten entender las conexiones entre unos y otros pueblos en un tiempo sin fronteras o demarcado sólo por las abiertas fronteras comunitarias.

Y es importante considerar los llameros como una práctica ancestral que hasta hoy, minoritariamente, sigue vigente. La llama como animal de carga (como vehículo) permitió las rutas, siempre estrechas, para intercambiar producciones básicas y culturales en las que se organizaban sus vidas. Allí está el arte rupestre especialmente visible en las comunidades diaguitas y sus huellas que certifican permanencias y movimientos, siempre ligados a la naturaleza, a los astros, la luna, el sol como signos míticos y místicos.

Las investigaciones permiten comprender una historia injustamente suspendida, pero que es posible certificar a través de senderos que transcurren entre quebradas, montes o territorios boscosos. Es indiscutible que el conjunto de trabajos realizados por los pensadores que conforman este texto consigue reformular vías y establecer a los pueblos indígenas en un lugar más significativo en el imaginario nacional.

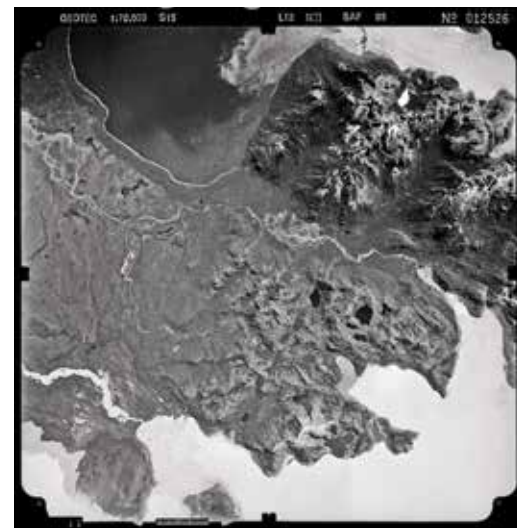
Siempre habrá que esperar la construcción de más y más redes para contemplar los antepasados territoriales. Es indispensable porque la inclusión decidida de los pueblos indígenas, a partir de los signos que hoy mismo permanecen, nos abre un conjunto de caminos, permite atisbar los senderos, enfrentar una carretera que podría unir la creciente tecnología y los saberes patrimoniales que se necesitan para administrarla. ✨



Mirando Chile desde el cielo

Esta serie de veintiuna fotografías que abren los textos corresponden a vistas aéreas de los territorios que abarcan cada uno de los escritos del libro. Una composición fragmentada desde el cielo, que sitúa las redes, caminos, senderos y movimientos a lo largo de la intrincada geografía que es Chile. Estas imágenes –capturadas a lo largo de décadas por el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile– nos invitan a elevar la mirada, para presenciar con perspectiva la diversidad de paisajes y la riqueza geográfica y cultural del territorio que hoy conforma nuestro país.

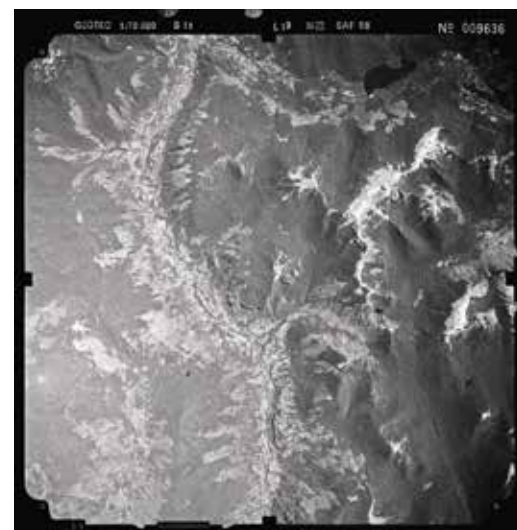
Junto al mapa desplegable que acompaña este libro, estas vistas nos recuerdan que las montañas, glaciares, campos de hielo, lagos, ríos, desiertos, islas y archipiélagos no fueron impedimento para la comunicación entre las sociedades que habitaron y viven en estos territorios. Como un ave que observa Chile en un extenso vuelo, estas fotografías aéreas complementan y aúnan las redes terrestres y marítimas que nos narran cada uno de los autores de este libro.



El istmo de Ofqui: ¿muro que divide o punto de confluencia?

Paula López Wood

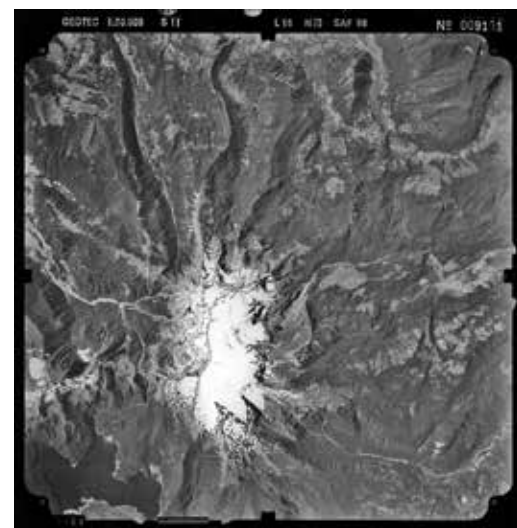
El istmo de Ofqui marca la transición entre la costa del Pacífico y el interior de la Patagonia chilena. Al sur se levanta Campo de Hielo Norte, uno de los mayores campos glaciares de Sudamérica.



Territorios y redes mapuche más allá de la cordillera

Álvaro Bello

Pasos transfronterizos entre volcanes y bosques de la Araucanía andina, de Temuco a la cordillera.



Trashumar entre araucarias y volcanes en los Andes del Sur

Carla Marchant

El volcán Sierra Nevada y la laguna Conguillío, en el Parque Nacional Conguillío, región de la Araucanía, escenario de la trashumancia pehuenche.



Redes en peligro de desaparecer: la arriería en Chile Central

Claudio Mercado

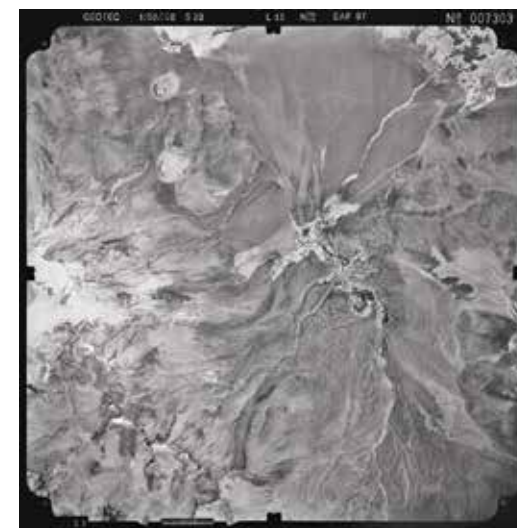
Los deshielos del glaciar Olivares Gama y Juncal Sur dan vida al río que forma el Gran Salto del Olivares, en la cordillera central de Chile.



Salir del valle. Arte rupestre y rutas diaguitas

Felipe Armstrong y Andrés Troncoso

Quebradas interfluviales fueron aprovechadas por comunidades diaguitas en el valle del río Hurtado, provincia del Limarí.



Donde arranca la quebrada: memorias del «costeo» aymara

Magdalena García

Quebradas aledañas al salar de Surire, en la Región de Arica y Parinacota, donde se instalan *paskanas* en el tiempo seco.



Huellas culturales entre las mareas del estrecho de Magallanes

Jimena Torres

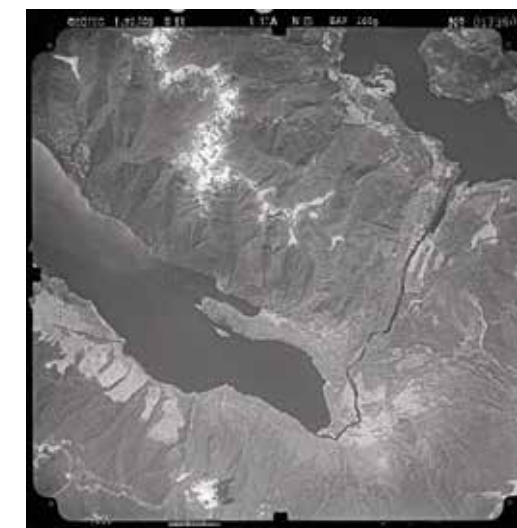
Comunidades indígenas cazadoras-recolectores navegaron las aguas más bravas del planeta, como estos canales entre isla Dawson e isla Wickham, Tierra del Fuego.



Caminos de mar en los archipiélagos australes

Ximena Urbina

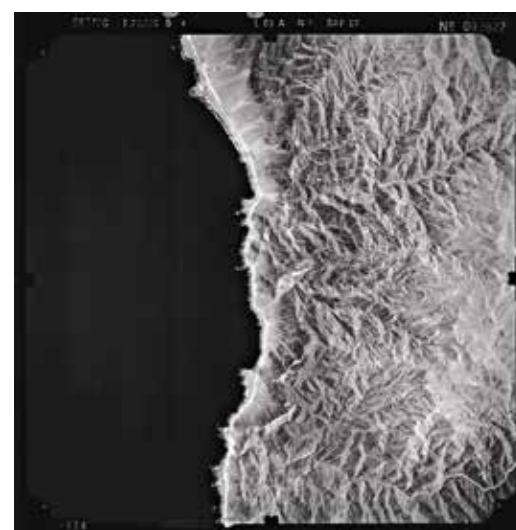
Isla Tranqui, costa oriental de la Isla Grande de Chiloé. Desde Castro, Chiloé, salieron las navegaciones de exploración y evangelización durante la Colonia.



Redes de navegación en el sur de Chile desde la cordillera hasta el mar

Nicolás Lira

El lago Riñihue, conectado por el río Enco con el lago Panguipulli, verdaderas carreteras de agua que impulsaron la navegación en la zona.



De caleta en caleta en las costas de Atacama
Benjamín Ballester

La costa de Taltal y sus altos farellones costeros se caracterizan por su gran biodiversidad marina, favoreciendo el «caleteo» entre pescadores y navegantes.



Chile sale a los mercados mundiales: los ferrocarriles salitreros
Sergio González Miranda

El trazado del ferrocarril del salitre se destaca en la ruta entre Pozo Almonte e Iquique.



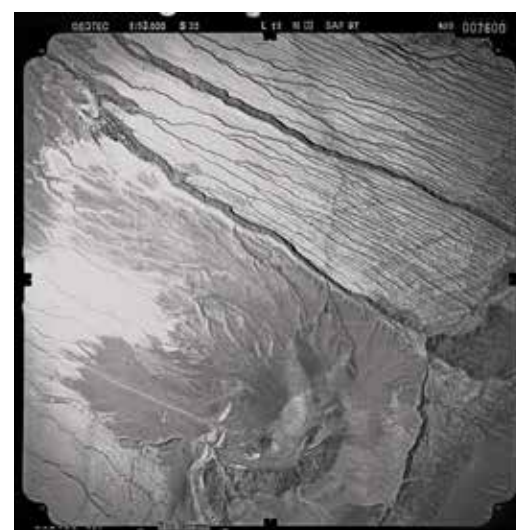
Cuando la aldea se vuelve frontera: sociedades ante el cambio
Patricio Fernández

El paso fronterizo Chacalluta, principal conexión entre Tacna y Arica. Esta frontera internacional terrestre es la que tiene el mayor flujo de personas de todo Chile.



Exploradores polinesios navegando hacia el sureste
José Miguel Ramírez

La playa de Anakena en Rapa Nui, registrada en tiempos de erosión y deforestación.



Del camino del Inka al Qhapaq Ñan, un recorrido por el sistema vial andino
Mauricio Uribe

El camino del Inka atravesando el pukará de Turi, a 3100 msnm, Región de Antofagasta.



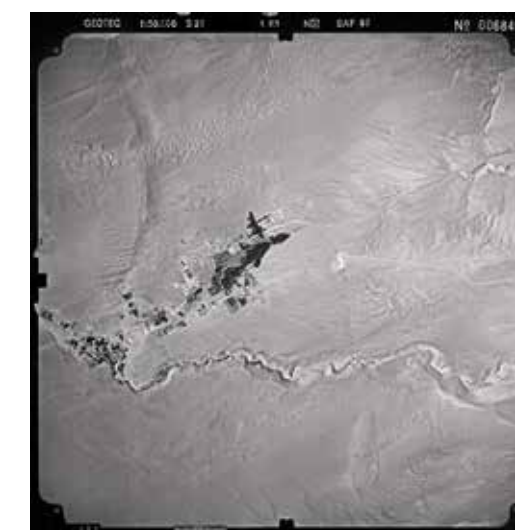
La carretera Panamericana en Chile. Políticas, viajes, paisajes
Rodrigo Booth

La ruta Panamericana es visible como un largo corte recto en un tramo del desierto de Atacama.



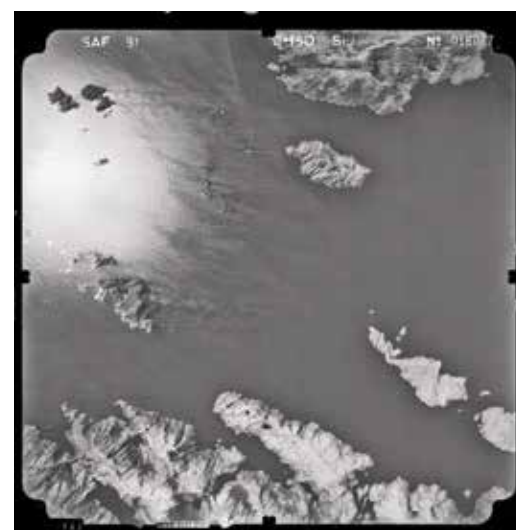
Antártica: redes de colaboración en el fin del mundo
Paula López Wood

Punta Armonía, isla Nelson, en las Shetland del Sur es un importante reservorio de avifauna antártica.



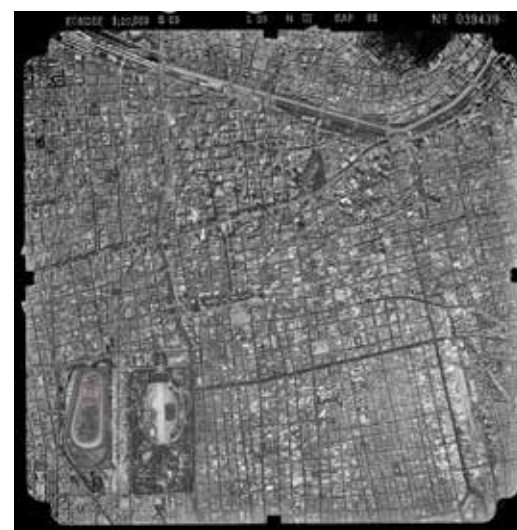
Las huellas del llamero y sus recuas en el desierto de Atacama
José Berenguer

Un caserío en medio del desierto de Atacama funciona como oasis para los llameros y troperos del norte.



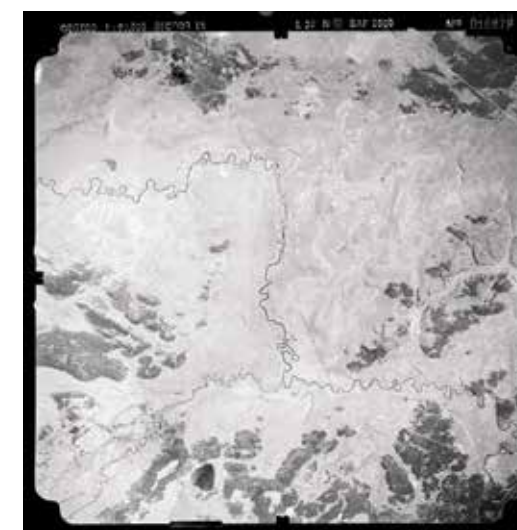
El océano Pacífico, de la Colonia a la República
Rodrigo Moreno

Islotes de Patagonia occidental, apenas un fragmento de los más de ochenta mil kilómetros de costas interiores que posee Chile.



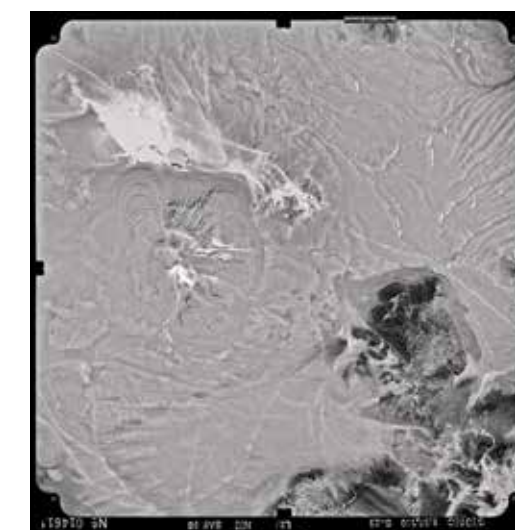
Tiempos y espacios metropolitanos. La red del metro de Santiago
Marco González

Redes subterráneas como el metro conectaron el eje metropolitano de Santiago.



La Tierra de los Fuegos imposibles
Alberto Harambour

La movilidad a través de las vastas pampas del norte de Tierra del Fuego fue interrumpida por los alambrados de las estancias ovejeras.



La ruta a las estrellas: legado ancestral y encuentro con la astronomía moderna
Basilio Solís

En el llano de Chajnantor, a 5058 msnm se ubican actualmente los radiotelescopios de ALMA.

Notas

I. Ir y venir entre cordilleras

El istmo de Ofqui: ¿muro que divide o punto de confluencia? Paula López Wood

- Si bien los glaciares, campos de hielo y montañas actuaron como obstáculos para los pueblos indígenas, también fueron filtros de tránsito que, a medida que avanzó el período de deglaciación, concentraron los desplazamientos humanos en corredores muy definidos, entre ellos, el istmo de Ofqui. El área que circunda a Campo de Hielo Patagónico Norte no fue así un desierto humano, sino un espacio donde las comunidades se adaptaron a condiciones extremas, usando pasos específicos que conectaban costa e interior. Ver Méndez *et al.* 2019.

- Un pasaje que vale la pena rescatar de este diario es la impresión que causaban los hielos entre los «caucahues» cuando debían enfrentar la intimidante pared de hielo, hoy en franco retroceso: «Al entrar en la laguna, muchos indios caucahues se tiñeron con carbón las caras, diciendo que lo hacían por saludar a la nieve, porque el que así no lo hacía se moría; no poco me costó hacerles lavar las caras, aunque no se lavaron de su antigua gentilíca superstición», apuntó el sacerdote.

- Hasta el día de hoy empujan su apertura con el fin de recorrer, sin interrupciones, la totalidad del sur de Chile. La ocurrencia más reciente de abrir el canal la presento el exsenador UDI Pablo Longueira. Ver *Canal sobre el istmo de Ofqui: la ofensiva colonizadora de Longueira en Aysén*. Disponible en https://www.ciperchile.cl/2017/04/27/canal-sobre-el-istmo-de-ofqui-la-ofensiva-colonizadora-de-longueira-en-aysen/

- Ver «La ruta de los chonos en Taitao». *Al sur del mundo*, 1987. https://www.youtube.com/watch?v=7UgeEcGhJoU

- Desde 2015 se han registrado muertes recurrentes de ballenas sei en el golfo de Penas, alcanzando decenas de ejemplares cada verano. En 2019 se sumaron veintisiete nuevas muertes, principalmente de individuos jóvenes. Todo apunta a un fenómeno ambiental ligado a floraciones tóxicas, con la zona identificada como un foco crítico para la conservación de la especie.

- En 1828 el HMS Beagle fondeó ahí, dándole el nombre de Caleta Mala. «Nada podría ser más triste [...] hasta las aves parecían evitar este vecindario», escribió en su bitácora el comandante Stokes, quien meses más tarde acabaría con su vida con un disparo en el estrecho de Magallanes, sumido en la nostalgia.

- Se registraron vestigios materiales en la zona, como un frasco de gres en el paso Chilote y estructuras de madera en la bahía San Quintín, datadas entre los siglos XVII y XIX. Ver Méndez *et al.* 2019.

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

Territorios y redes mapuche más allá de la cordillera
Álvaro Bello

- Bhabha 2010.

- Bello 2004.

- No obstante, existen numerosos trabajos que han roto esta tendencia: Zapater (1982), Bengoa (1987), León (1981; 1991), Ancan (2002), Gundermann *et al.* (2009), recientemente Huiliñir (2018) y nuestro propio trabajo (Bello 2004; 2011), entre otros.

- Huiliñir 2018.

- Ancan 2002; Bello 2011.

- Guevara 1913.

- Treutler 1861: 185.

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

Trashumar entre araucarias y volcanes en los Andes del Sur
Carla Marchant

- Bello 2011.

- Palabras pronunciadas por hombre pehuenche en Ato Biobío en el año 2021. Relato extraído de Adria-zola *et al.* 2024.

- Ibid.*

- Relato obtenido en taller de mapeo participativo, Curarrehue, marzo de 2024.

- En el año 2024 el Estado de Chile presentó la postulación del sistema mixto de producción Territorio Cordillera Pehuenche al reconocimiento de Sistema Importante del Patrimonio Agrícola Mundial (SIPAM), otorgado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés) a aquellos lugares que, en virtud de sus singularidades, albergan no sólo prácticas agrícolas tradicionales relevantes a escala global, sino también conocimientos y técnicas transmitidas de generación en generación, reflejo de una estructura comunitaria que gestiona y protege los recursos naturales de manera sostenible.

Redes en peligro de desaparecer: la arriería en Chile Central
Claudio Mercado

- Lacoste y Guerrero 2022: 122.

- Lacoste y Guerrero 2022.

- «Marucho» se llama a un niño que va llevando a tiro a la yegua madrina, a quien sigue toda la tropa.

- Durante la Reforma Agraria el fundo Río Colorado fue expropiado y pasó a ser el Asentamiento Río Colorado. Los asentados hicieron trabajar el fundo, pagaron las deudas y se transformaron en un asentamiento modelo, que los militares les quitaron luego del Golpe, vendiendo una buena parte a Briones (Cementos Bío Bío) y devolviendo el resto al Estado. Los asentados quedaron sin pan ni pedazo.

- Mercado, Claudio (2025). *Queremos seguir siendo arrieros*. https://www.youtube.com/watch?v=lyP7TlghOMc

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

Donde arranca la quebrada: memorias del «costeo» aymara
Magdalena García

- Mis agradecimientos a la comunidad aymara de Mulluri por permitirme entrar en sus memorias y dar contenido a este texto, especialmente a sus dirigentes Aracely Mamani García, Marcos Mamani García y Emilia García Calle. Este capítulo ha sido autorizado por la comunidad, así como lo fue la identidad de las personas que compartieron sus testimonios con esta investigación, la cual se llevó a cabo entre 2014 y 2018 en el marco de mi tesis doctoral (García 2021). Durante esos años tuvimos múltiples instancias de trabajo colaborativo en terreno, realizando entrevistas grabadas, cartografías participativas y observaciones etnográficas de prácticas ganaderas e instancias comunitarias. Asumí el compromiso de apoyarlos con la elaboración de un libro que se publicó en 2022 con Ediciones del Desierto: *Mulluri. Memorias y legado cultural de una comunidad aymara*, disponible para descarga gratuita en: https://www.researchgate.net/publication/370582732_MULLURI_Memorias_y_legado_cultural_de_una_comunidad_aymara

- Dransart 2002; García 2021; Gundermann 1984; Moreno 2011; Provoste 1976; Urrutia 2011.

- Que antiguamente pertenecieron a la provincia de Tarapacá, cuyas memorias históricas, sociales y territoriales los vinculan con esta región.

- García 2021.

- Eisenberg 2013; Gundermann 1998.

- Cereceda 2010; Dransart 2002; Martínez 1976; Rivière 1982; Van Kessel 1992.

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

II. Navegaciones, maritorios y movilidades acuáticas

Huellas culturales entre las mareas del estrecho de Magallanes
Jimena Torres

- San Román *et al.* 2016.

- Aguilera 2016.

- Ver Duplessis 2003; Martinic 2004.

- González y Urbina 2023.

- Mayorga 2016.

- Harambour y Barrena 2019.

- Aguilera y Tonko 2013.

- García Oteiza 2013.

- Rivero y Fernández 2018.

- Harambour y Barrena 2019.

- García Ruiz y Ojeda Villarroel 2021; Torres y Ojeda 2022.

- Aguilera y Tonko 2013.

- Borrero *et al.* 2020.

- Álvarez *et al.* 2022.

- Aguilera y Tonko 2013.

- Torres *et al.* 2023.

- García Ruiz y Ojeda Villarroel 2021.

- Bouganville 1921 [1771].

- Fitz-Roy 1839.

- Gusinde 1991 [1974].

- Martinic 1998-1999.

- Skottsberg 1911.

- Floore *et al.* 1999.

Caminos de mar en los archipiélagos australes
Ximena Urbina

- Mukherjee 2014: 87-101.

- Escuela de Arquitectura de la UCV 1971.

- Lira *et al.* 2015: 310.

- Lira y Legoupil 2014.

- Reyes 2021.

- Emperaire 2002 [1963]; Chapman 2017.

- Aguilera 2023.

- Urbina *et al.* 2020.

- Urbina 2019.

- Urbina 2017b.

- Urbina 2015a; 2015b; 2016.

- Urbina 2019b; 2018b; 2017a; 2011.

- Urbina y Gándara 2025.

- Urbina 2014a.

- Urbina 2014b; 2018a.

- Menéndez 1900: 104.

- Von Murr 1811.

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

Redes de navegación en el sur de Chile
Nicolás Lira

- Entendemos la Patagonia septentrional como el territorio delimitado por el río Biobío por el norte, el archipiélago de Chiloé por el sur, el océano Pacífico por el oeste, incluyendo las islas Mocha y Santa María, y por el este, los lagos andinos patagónicos en las provincias argentinas de Neuquén y Río Negro.

- Ximena Urbina caracteriza y detalla la «ruta de las lagunas» en su artículo «La frustrada misión estratégica de Nahuel Huapi, un punto en la inmensidad de la Patagonia» (2008).

- Por ejemplo, velocidades de entre cuatro y siete nudos para la zona del canal de Chacao.

De caleta en caleta en las costas de Atacama
Benjamín Ballester

- Ballester 2018b.

- Ballester 2018a.

- Ballester 2021c.

- Ballester 2021d.

- Ruschenberger 1943.

- Looser 1960.

- Lizárraga 1999.

- Vásquez de Espinoza 1948.

- Lizárraga 1999; Pérez Rosales 1877.

- Ovalle 1646.

- Larraín 1974.

- Niemeyer 1965/1966.

- San Francisco y Ballester 2023.

- Sayago 1973 [1874].

- Ballester y Gallardo 2017a.

- Ídem.

- Ballester y Gallardo 2017b.

Mapa de Chile con los territorios mapuche más allá de la cordillera

III. Grandes redes e infraestructuras

Del camino del Inka al Qhapaq Ñan, un recorrido por el sistema vial andino
Mauricio Uribe

- Plataforma ceremonial escalonada, generalmente de planta cuadrada o rectangular, que cumplía funciones rituales, políticas y administrativas en el Tawantinsuyu (*nota de los editores*).

- Complejo ritual inka que involucraba el sacrificio humano, generalmente infantil, realizado en altares de montaña para honrar al Sol y a las *huacas*, reforzando vínculos entre el Estado y los territorios conquistados.

- CMN 2015: 33.

- CMN 2015: 121.

Notas

El océano Pacífico, de la Colonia a la República

Rodrigo Moreno

1 Berenguer 2008.

2 Foerster 2008.

3 Moreno 2007.

4 Emperaire 2002.

5 Vicuña Mackenna 1869: 13.

6 Mariño de Lobera 1865.

7 Ladrillero y Cortés Ojea 2024.

8 Tromben 2002.

9 Drake 2022.

10 Stewart y Cabello 1997.

11 Choque Mariño y Muñoz Ovalle 2016.

12 Guarda 2001.

13 Montañez Sanabria 2023.

14 Urbina 2013.

15 Schlüpmann 2006.

16 Martínez 2024.

17 Villalobos 1990.

18 Gándara 2023.

19 Mazzei y Pacheco 1985.

20 Moreno 2023.

21 Moreno 2015.

22 Vargas Ponce 1788.

23 Sagredo y González 2004.

24 Llorca Jaña y Miller 2021: 52-53.

25 Farfán 2024.

26 Serrano 2013.

27 Tromben 2019.

28 Fuenzalida 1969.

Chile sale a los mercados mundiales: los ferrocarriles salitreros

Sergio González Miranda

1 Assadourian *et al.* 1980: 46.

2 Williamson 1860.

3 Billinghamurst 1905.

4 Siempre se ha relacionado el ferrocarril con el hierro. De hecho, en esa época se hablaba de «caminos de hierro» cuando se referían a placas o sellos ferroviarios. También el hierro fue una introducción moderna en los muelles de embarque del salitre, que terminaron siendo inicio y término de muchas líneas férreas.

5 Wallerstein 2010: 37.

6 *Ibidem*.

7 El ferrocarril de Caldera es de 1850.

8 González 2014.

9 Rutledge 1987.

10 Las carretas se conservaron durante casi todo el ciclo del salitre para las faenas de transporte interno desde las calicheras hasta las plantas de elaboración.

11 Sistema de lixiviación del nitrato a fuego directo.

12 Es el mismo personaje que recibiera a Charles Darwin en su arribo a Tarapacá en 1835.

13 Humberstone 1931.

14 González 2020.

15 Publicado en Iquique en 1896 por la Imprenta Tipográfica de Rafael Bini.

16 Una mirada al porvenir. *El Mercurio* de Tarapacá, miércoles 29 de mayo de 1861, p. 2.

17 Harvey 2014: 5.

18 Fue el gobierno de José Balta el que entregó ese privilegio en una negociación digna de una novela, donde uno de los hermanos Montero contrajo matrimonio con la hija del presidente. Ver la historia novelada en Ingunza Montero 2014.

La carretera Panamericana en Chile. Políticas, viajes, paisajes

Rodrigo Booth

1 Booth 2025: 181-220; Ficek 2016.

2 Salvatore 2006.

3 Lacalle 1930.

4 Anesi 1938.

5 Torrent 2021: 118-128.

6 Urrutia 2023.

7 Hacia 1864 el minero boliviano José Avelino Aramayo y el ingeniero alemán Hugo Reck le propusieron al Gobierno del Perú un ferrocarril que partiría desde Iquique en dirección a Oruro. Este sueño/mito frustrado persistió hasta el fin del ciclo del salitre (Harms 1930).

8 Por el ferrocarril entre la oficina Agua Santa y el puerto menor Caleta Buena.

9 Por el ferrocarril entre la oficina Alianza y la caleta Chucumata.

10 Castro 2014.

11 Iglesias 1945: 145.

12 González Pizarro 2017.

13 Blakemore, H. 1990. *From the pacific to La Paz. The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company 1888-1998*. Antofagasta Holding PLC Lester Crook Academic Publishing.

14 Ravest 2008.

15 Miranda 1905: 69.

16 Godoy 2023: 41.

17 González 2022.

18 Iturraspe 2002: 174.

19 *Las huellas del llamero y sus recuas en el desierto de Atacama* José Berenguer

1 Más detalles en Berenguer 2004.

2 Cereceda *et al.* 2018.

3 Núñez 1976.

4 Núñez y Nielsen 2011.

5 Por ejemplo, Boman 1992 [1908] y Uhle 1913.

6 Nielsen 1997.

IV. Orientarse en la inmensidad

La Tierra de los Fuegos imposibles Alberto Harambour

1 Hammerschmidt 2016: 92.

2 Entre estos registros, destacan las memorias de Vargas 2017; Shesches 2009; Maldonado 2013; VV.AA. 2022; Zárraga 2022.

3 Darwin 1845: 504-505.

4 Hudson 1893: 226.

5 Orquera 2022.

6 Fiore 2006.

7 Legoupil *et al.* 2011.

8 Gallardo 1911.

9 Chapman 2008: 50.

10 Harambour 2019.

11 Bridges 1948: 65-67.

12 Spears 1895: 133.

13 Donoso 1906: 15.

14 Harambour 2022.

15 Krenak 2019.

16 *Las huellas del llamero y sus recuas en el desierto de Atacama* José Berenguer

1 Más detalles en Berenguer 2004.

2 Cereceda *et al.* 2018.

3 Núñez 1976.

4 Núñez y Nielsen 2011.

5 Por ejemplo, Boman 1992 [1908] y Uhle 1913.

6 Nielsen 1997.

El barco de la expedición de John Narborough, en la isla Madre de Dios, en la costa del Pacífico Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

--- (2015). El chono Cristóbal Talcapillán y su información sobre colonias inglesas en la Patagonia Insular, 1674. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, 19: 27-44.

--- (2016). La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile, 1669-1683: actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough. *Magallania*, 44 (1): 15-40.
--- (2017a). La isla Madre de Dios (costa del Pacífico austral) en los siglos XVII y XVIII: circulación de la información e intereses geopolíticos de España e Inglaterra. *Vegueta*, 17: 545-567.
--- (2017b). Traslados de indígenas de los archipiélagos patagónicos occidentales a Chiloé en los siglos XVI, XVII y XVIII. En Valenzuela, J. (ed.), *América en diásporas. Esclavitudes y migraciones forzadas en Chile y otras regiones americanas (siglos XVI-XIX)*. Santiago: RIL /Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 381-411.
--- (2018a). *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Segunda parte: siglo XVIII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
--- (2018b). Los «papeles de Londres» y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra durante los siglos XVII y XVIII. *Mêlanges de la Casa de Velázquez*, 48 (2): 235-264.
--- (2019a). Del Mar del Sur al estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islario del Pacífico austral, 1553-1558. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV (128): 125-160.
--- (2019b). Tres expediciones salidas desde Chiloé a los archipiélagos australes, 1767-1770: el interés de la Metrópoli y la realidad local. *Aysenología*, 5 (7): 28-36.
Urbina, X. y Gándara, N. (2015). Los prácticos en las navegaciones de la Patagonia Occidental, siglos XVI al XIX. En Lanfranco, F. (ed.), *Oficios en la historia*. Valparaíso: Ediciones de la PUCV. En prensa.
Urbina, X., Reyes, O. y Belmar, C. (2020). Canoeros en Chiloé: de facilitadores de las navegaciones españolas en los archipiélagos de los Chonos y de Guayaneco, a productores y comerciantes, 1567-1792. *Chungará*, 52 (2): 335-346.
Von Murr, C. G. (1811). *Nachrichten von verschiedenen Landern des spanischen Amerika*. Halle: Verlegt bev Joh. Christian Hendel, pp. 506-598.

Redes de navegación en el sur de Chile
Nicolás Lira

Ancán, J. (2002). Los Napülkafe, viajeros del wallmapu, en el antiguo paisaje mapuche. En *Voces Mapuche*, pp. 99-126. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Bengoa, J. (2007). *Historia de los antiguos mapuches del sur*. Santiago: Catalonia.

Lira, N. (2010). Canoas monóxilas en el centro-sur de Chile: navegando sobre los árboles. *Actas del XVII Congreso Nacional de Arqueología Chilena*, Tomo 2: 1473-1485. Valdivia: Kultrún.
--- (2015). *Embarcations de tradition indigène en Patagonie du Nord/Sud du Chili: connexions, contacts et routes de la cordillère des Andes à la mer*. Tesis de doctorado, Universidad de París 1 Panthéon-Sorbonne. París.
--- (2017). The Maritime Cultural Landscape of Northern Patagonia. *Journal of Maritime Archaeology*, 12: 199-221.
--- (2018). Embarcaciones de tradición indígena en Patagonia septentrional: arqueología, historia y etnografía. *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 1 (12): 7-36.
Lira, N., y Legoupil, D. (2014). Navegantes del sur y las regiones australes. En: Aldunate, C. (ed.). *Mar de Chile*. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, pp. 102-143.
Rieth, E. (1998). *Des Bateaux et des Fleuves, Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France*. París: Errance.
Silveira, M., López, L. y Pastorino, G. (2010). Movilidad, redes de intercambio y circulación de bienes en el sudoeste del Neuquén (Norpatagonia, Argentina). Los moluscos del lago Trafal. *Intersecciones en Antropología*, 11: 227-236.
Solari, M.E., Cueto, C., Hernández, F., Rojas, J. F. y Camus, P. (2011). Procesos territoriales y bosques en la cuenca del río Valdivia (siglos XVI-XIX). *Revista de Geografía Norte Grande*, 49: 45-62.
Stern, C., García, C., Navarro, X. y Muñoz, J. (2009). Fuentes de distribución de diferentes tipos de obsidianas en sitios arqueológicos del centro-sur de Chile (38-44° S). *Magallania*, 37 (1): 179-192.
Urbina, X. (2008). La frustrada misión estratégica de Nahuel Huapi, un punto en la inmensidad de la Patagonia. *Magallania*, 36 (1): 5-30.
Westerdahl, C. (1992). The Maritime Cultural Landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21 (1): 5-14.

De caleta en caleta en las costas de Atacama
Benjamín Ballester

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

--- (2021c). Arpones precolombinos de Antofagasta. Acople de partes, collage de materiales, ensamblaje de seres y mosaico de paisajes. En Quiroz, D. (ed.). *Ensamblajes del pasado. Lugares, objetos y reflexiones*. Santiago: Subdirección de Investigación del Servicio Nacional de Patrimonio Cultural, pp. 99-136.

--- (2021d). Estibando lobos en el mar: (des)cargar en los puertos y caletas de Atacama. En Ballester, B. y Richard, N. (eds.). *Cargar y descargar en el desierto de Atacama*. Santiago: Subdirección de investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, pp. 257-272.

Ballester, B. y Gallardo, F. (2017a). La versatilidad del parentesco en la reproducción social: el caso de los cazadores-pescadores marinos del desierto de Atacama (siglos XVI-XIX, norte de Chile). *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología*, 47: 7-28.

--- (2017b). Reflexiones sobre valor e intercambio de objetos en la costa de Atacama. *Taltalia*, 10: 53-64.

Larraín, H. (1974). Demografía y asentamientos de los pescadores costeros del Sur peruano y Norte chileno, según informes del cronista Antonio Vásquez de Espinoza (1617-1618). *Norte Grande*, 1: 55-80.

Lizárraga, R. de (1999) [1603-1609]. *Descripción del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.

Looser, G. (1960). Las balsas de cueros de lobo inflados de la costa de Chile. *Revista Universitaria*, 64/65: 247-273.

Niemeyer, H. (1965/1966). Una balsa de cueros de lobo de la caleta de Chañaral de Aceitunas (Prov. de Atacama, Chile). *Revista Universitaria*, 50/51 (2): 257-269.

Ovalle, A. de (1646). *Historia de la Relación del Reyno de Chile*. Roma: Francisco Caballo.

Pérez Rosales, V. (1877). *Historia general de el Reyno de Chile, Flandes Indiano*. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

Ruschenberger, W. (1943). *Three years in the Pacific. Including notices of Brazil, Chile, Bolivia and Peru*. Filadelfia: Carey, Lea y Blanchard.

San Francisco, A. y Ballester, B. (2023). *Diario de la misión que fue a Copiapó y Paposo en enero de 1841*. Antofagasta: Pampa Negra.

Sayago, C. M. (1973) [1874]. *Historia de Copiapó*. Buenos Aires: Francisco de Aguirre.

Subercaseaux, B. (1945). *Tierra de océano*. Santiago: Ercilla.

Vásquez de Espinoza, A. (1948) [1630]. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Washington: Smithsonian Institution.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Mapa de la Patagonia Austral, en el siglo XVIII.

Referencias bibliográficas

La Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

González, S. (2014). Las inflexiones de inicio y término del ciclo de expansión del salitre (1872-1919): una crítica al nacionalismo metodológico. *Diálogo Andino*, 45: 39-49.

--- (2020). Agua Santa, espacio pivotante de la industria del nitrato de soda en Tarapacá. Los períodos «pe-ruano» y «chileno» de la oficina más emblemática del ciclo de expansión del salitre. *Revista Interciencia*, 45 (9): 434-440.

--- (2022). Más que una golondrina. La influencia minera de Tarapacá como efecto demostración en el desarrollo del cantón salitrero de Taltal antes de la guerra del Pacífico (1875-1879). *Taltalia*, 15: 45-71.
González Pizarro, J. A. (2017). La Compañía de Salitres de Antofagasta, Chile. El desafío de su modernización empresarial e innovación estratégica. *Estudios Atacameños*, 60: 133-159.

Harms, C. (1930). *Los grandes problemas de la zona norte de Chile*. Santiago: La Ilustración.

Harvey, D. (2014). *París, capital de la modernidad*. Madrid: AKAL.

Humberstone, J. T. (1931). El salitre y sus distintos métodos de elaboración en los años de 1875-1885. En Berry-Bravo, J. y Bravo-Elizondo, P. (2007). *James «Santiago» Thomas Humberstone. Autobiografía*. Santiago: Campvs, pp. 259-274.

Iglesias, J. (1945). *José Santos Ossa. Perfiles de un conquistador*. Santiago: Cultura.

Ingunza Montero, E. (2014). *El tren de la codicia*. Volumen I y II. Lima: Titanium.

Iturraspe, F. (2002). Mundialización, regionalización y territorio: un enfoque histórico y revisión de algunos aportes teóricos. *Revista Región y Sociedad*, XIV (23): 171-191.

Miranda, G. (ed.) (1905). *Legislación boliviana sobre salitre*. Santiago: G. E. Miranda.

Ravest, M. (2008). La saga de las calicheras del Toco 1876-1924. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXIV (117): 191-245.

Rutledge, I. (1987). *Cambio agrario e integración. El desarrollo del capitalismo en Jujuy: 1500-1960*. Tucumán: UBA, CICSO.

Wallerstein, I. (2010). *El moderno sistema mundial. III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista 1730-1850*. México: Siglo XXI.

Williamson, J. (1860). *Observaciones sobre la industria de la provincia de Tarapacá*. Callao: Tipografía de Mariano Gómez y C°.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

La carretera Panamericana en Chile.
Políticas, viajes, paisajes
Rodrigo Booth

Anesi, C. (1938). *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. 1492 - 12 de octubre - 1942*. Buenos Aires, s/e.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Bahamonde, M. (1980). *Ruta Panamericana*. Santiago: Nascimento.

Booth, R. (2025). *Un paisaje en movimiento. Prácticas turísticas e infraestructuras para el automóvil en Chile, 1902-1931*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana-Universidad de Chile.

Ficek, R. (2016). Imperial Routes, National Networks and Regional Projects in the PanAmerican Highway, 1884-1977. *The Journal of Transport History*, 37 (2): 129-154.

Salvatore, R. D. (2006). Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age. *American Quarterly*, 58 (3): 663-691.

Torrent, H. (2021). *El Plan Serena y la ciudad temática. Planificación y urbanismo en disputa*. Santiago: RIL-Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.

Urrutia, I. (2023). Visiones de modernidad: imaginarios de integración nacional en la historia de la ruta 5 en Chile. *ARQ*, 114: 16-23.

Zúñiga, D. (2009). *Camanchaca*. Santiago: La Calabaza del Diablo.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Tiempos y espacios metropolitanos.
La red del metro de Santiago
Marco González

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Almandoz, A. y Ibarra, M. (eds.) (2024). *Enmarcando la ciudad planificada en América Latina. Desarrollo, territorio y planes sectoriales*. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC/RIL.

Augé, M. (2015). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.

Parcerisa, J. y Rubert de Ventós, M. (2002). *Galaxias Metropolitanas*. Barcelona: Edicions UPC.

IV. Orientarse en la inmensidad
Antártica:
redes de colaboración en el fin del mundo
Paula López Wood

Chequelaf, R. (Director) (2012). *El continente de la luz* [Documental]. EOLO – FICAMS; Instituto Antártico Chileno. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=osFcQTimXIY

Instituto Antártico Chileno (INACH) (2020). *Huellas antárticas en Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes*. Punta Arenas: INACH.

--- (2021). *Enciclopedia visual de la Antártica: Un viaje por el corazón blanco de la Tierra*. Punta Arenas: INACH/ Negro Editores. https://www.inach.cl/wp-content/uploads/2023/08/enciclopedia-visual-antartica-3ed-2021-inach2-1.pdf

--- (s. f.). *Sistema del Tratado Antártico*. https://www.inach.cl/ciencia-antartica/tratado-antartico/

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

López, P. (2019). Memorias de un hombre antártico. 5 abril 2019, *El Mercurio*. https://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=559129

--- (2019). La Antártica era esto. *Revista Temporales*. https://wp.nyu.edu/gsas-revistatemporales/la-antartica-era-esto/

Pinochet de la Barra, O. (1947). *Informe sobre la Primera Expedición Oficial*. Santiago: Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

La Tierra de los Fuegos imposibles
Alberto Harambour

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Alvarado, M. y Giordano, M. (2007). Imágenes de indígenas con pasaporte abierto: del Gran Chaco a Tierra del Fuego. *Magallania*, 35: 15-36.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Bridges, L. (1948). *Uttermost Part of the Earth*. London: Hodder & Stoughton.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Chapman, A. (2002). *Fin de un mundo. Los selk'nam de Tierra del Fuego*. Santiago: Pehuén.

Darwin, Ch.(1845). *Journal of Researches into the Natural History and Geology of the Countries Visited during the VoyageofH.M.S.Beagleroundtheworld*.Londres:Murray.

Di Fulvio, C. (1969). El triunfo del alambre. En *La Conquista del Desierto*. Sony Argentina.

Donoso, Á. (1906). *Demarcación de la línea de frontera en la parte sur del territorio*. Santiago: Cervantes.

Fiore, D. (2006). Puentes de agua para el arte mobiliar: la distribución espacio-temporal de artefactos óseos decorados en Patagonia meridional y Tierra del Fuego. *Revista de Arqueología*, 1: 137-147.

Gallardo, C. (1911). *Tierra del Fuego*. Los onas. Buenos Aires: Cabaut.

Giucci, G. (2014). *Tierra del Fuego: la creación del fin del mundo*. Buenos Aires: FCE.

Harambour, A. (2022). *William Blain. Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898)*. Santiago: Pehuén.

--- (2019). *Soberanías fronterizas. Estados y capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia: Ediciones UACH.

--- (2015). Capturar el viento. Nómades e inmigrantes en los archivos estatales y empresariales (Patagonia 1840-1920). *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. doi: https://journals.openedition.org/nuevomundo/68037

Legoupil, D., Christensen, M. y Morello, F. (2011). Una enrucijada de caminos: el poblamiento de la isla Dawson. *Magallania*, 39 (2): 137-152.

Rabasa, J. (ed.) (2008). *The Late Cenozoic of Patagonia and Tierra del Fuego*. Amsterdam: Elsevier.

Sarmiento, P. (1769). *Viage al Estrecho de Magallanes*. Madrid: Imprenta Real.

Spears, J. (1895). *The Gold Diggings of Cape Horn. A Study of Life in Tierra del Fuego and Patagonia*. Londres: G.P. Putnais Sons.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Vargas, V. (2017). *Mi sangre yagán*. Ushuaia: La Flor Azul. VV.AA. (2022). *Morada de espíritus. Memoria y presente de las comunidades kawésqar defensoras del mar*. Quilpué: Humanos.

Yarza, V. (2023). La carta-relato de Maximiliano Transilvano sobre la expedición de Magallanes-Elcano. Primera vuelta al mundo (1519-1522). *Veleia*, 40: 155-201. https://doi.org/10.1387/veleia.24089

Zárraga, C. (2022). *Cristina Calderán. Memorias de mi abuela yagán*. Santiago: Liberalía.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Exploradores polinesios navegando hacia el sureste
Jose Miguel Ramírez

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

https://hokulea.com

Finney, B. (1994). *Voyage of rediscovery: A cultural odyssey through Polynesia*. Berkeley: University of California Press.

Irwin, G. (1992). *The prehistoric exploration and colonisation of the Pacific*. Cambridge: Cambridge University Press.

Irwin, G., Flay, R. G. J., Dudley, L. y Johns, D. (2023). The sailing performance of ancient Polynesian canoes and the early settlement of East Polynesia. *Archaeology in Oceania*, 58: 74-90.

Jones, T. L., Storey, A. A., Matisso-Smith, E. A. y Ramírez-Aliaga, J. M. (eds.) (2011). *Polynesians in America: Pre-Columbian contacts with the New World*. Lanham: Altamira Press.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Kirch, P. V. (2017). *On the road of the winds: An archaeological history of the Pacific before European contact*. Berkeley: University of California Press.

Ramírez, J. M. (2023). Polynesians in central-south Chile. Sailing Eastwards. En Tucker Jones, R. y Matsuda, M. K. *The Cambridge History of the Pacific Ocean*, Vol. 1. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 480-495. doi: https://doi.org/10.1017/9781108539272.027

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Las huellas del llamero y sus recuas
José Berenguer

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Berenguer, J. (1994). Asentamientos, caravaneros y tráfico de larga distancia en el norte de Chile: El caso de Santa Bárbara. En Albeck, M. E. (ed.). *De costa a selva: Intercambio y producción en los Andes Centro-Sur*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, pp. 17-50.

--- (1999). El evanescente lenguaje del arte rupestre en los Andes atacameños. En Berenguer, J. y Gallardo, F. (eds.). *Arte rupestre en los Andes de Capricornio*. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, pp. 9-56.

--- (2004). *Caravanas, interacción y cambio en el desierto de Atacama*. Santiago: Ediciones Sirawi / LOM Editores.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

--- (2009). Caravaneros y guerreros en el arte rupestre de Santa Bárbara, Alto Loa. En Sepúlveda, M., Briones, L. y Chacama, J. (eds.). *Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá, pp. 193-203.

Boman, E. (1991) [1908]. *Antigüedades de la región andina de la República Argentina y del desierto de Atacama*. Tomos I y II (trad. de D. Gómez Rubio). Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.

Cereceda, V., Quispe, R., Pórcel, S. y Sullca, O. (2009). *Los Tatas Sombras. De las autoridades originarias en los ayllus de T'inkipaya*. Sucre: ASUR Antropólogos del Sur Andino, Convenio T'inki.

Fernández, G. (1994). «El antiqüedad aymara»: Aspectos simbólicos de las mesas rituales aymaras. *Revista Andina*, 12 (1): 155-189.

González, C., Selti, J., López, C. y Puca, S. (2014). *Así pasa cuando sucede. Testimonios de vida atacameños*. Santiago: Éditions du Relief.

Manríquez, V. (ed.) (2017). *Así era la vida antes, nosotros así pasábamos. Club de Adultos Mayores de Ayquina-Turi*. Santiago: Pehuén Editores.

Morales, H., Garcés, A., González, L., Dibona, G., Vilches, J. C. y Azócar, R. (2019). Del viaje familiar hasta los grandes: mercancías, comunidad y frontera en la puna atacameña del siglo XX. *Diálogo Andino*, 59: 21-35.

Nielsen, A. (1997). El tráfico caravanero visto desde La Jara. *Estudios Atacameños*, 14: 339-371.

--- (2017). Las rutas de caravanas en los Andes como paisajes culturales. En Chacalta, S., Arkush, E. y Marcones, G. (eds.). *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Lima: Ministerio de Cultura, pp. 282-305.

Núñez, L. (1976). Geoglifos y tráfico de caravanas en el desierto chileno. *Homenaje al Dr. R. P. Gustavo Le Paige*. Antofagasta: Universidad del Norte, pp. 147-201.

Núñez, L. y Briones, L. (2017). Tráfico e interacción entre el oasis de Pica y la costa arreica en el desierto tarapaqueño (norte de Chile). *Estudios Atacameños*, 56: 133-161.

Núñez, L. y Nielsen, A. (eds.) (2011). Caminante sí hay caminos: Reflexiones sobre el tráfico sur andino. *Ruta. Arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*. Córdoba: Grupo Editor Encuentro, pp. 11-41.

Sanhueza, C. (1992). Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI. *Estudios Atacameños*, 10: 173-187.

Richard, R., Galaz-Mandakovic, D., Carmona Yost, J. y Hernández V., C. (2018). El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la puna de Atacama (1930-1980). *Historia*, 396 (1): 163-192.

Rudolph, W. E. (1963). *Vanishing trails of Atacama*. Nueva York: American Geographical Society Research Series 24.

Uhle, F. M. (1913). Los indios atacameños. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 9 (9): 105-111.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta a las estrellas: legado ancestral y encuentro con la astronomía moderna
Basilio Solís

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Briones, L. y Chacama, J. (1987). Arte rupestre de Ariquilda: análisis descriptivo de un sitio con geoglifos y su vinculación con la prehistoria regional. *Chungará*, 18: 15-66.

Magaña, E. (2006). Astronomía de algunas poblaciones quechua-aymaradelLoaSuperior,nortedeChile.*Boletín del Museo Chileno deArtePrecolombino*, 11 (2): 51-66.

Solís, B. y Jaldín, A. (2020). *Cielos de pueblos andinos*. https://www.fuchas.cl/cielos-de-pueblos-andinos/

Sinclair, C. y Berenguer, J. (eds.) (2018). *Taira, el amanecer del arte en Atacama*. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.

Trincado, P., Aracena, C., Tippmann, G. y Solís, B. (2020). *Registro e investigación: Relaciones astronómicas y espaciales para los geoglifos de Ariquilda en la comuna de Huara, Chile*. Fondo del Patrimonio Cultural, proyecto folio 36777.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Epílogo: Redes y tiempo
Diamela Eltit

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Aguilera, Ó. (2001). *Gramática de la lengua kawésqar*. Temuco: CONADI/ Editorial LOM.

Akutagawa, R. (2006) [1922]. In a Grove. *Rashōmon and Seventeen Other Stories*. Nueva York: Vintage International.

Benjamin, W. (1999). *The Arcades Project*. Cambridge: Harvard University Press.

Castells, M. (2010). *The Rise of the Network Society*. Chichester, UK: Wiley-Blackwell.

Einstein, A. (1987). *The Collected Papers of Albert Einstein*, vol. 15. Princeton: Princeton University Press (carta a la familia Besso, 1955).

Harambour, A. (2019). *Soberanías fronterizas: Estados y capital en la colonización de la Patagonia*. Santiago: Ediciones de la Universidad Austral de Chile.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Kurosawa, A. (1950). *Rashōmon*. Daiei Film.

López, P. (2019). Lautaro Edén Wellington: Retorno a las «zonas de contacto» de la Patagonia occidental. *Magallania*, 47 (2): 183-204.

Ruta Panamericana, una de las principales rutas de transporte de América del Sur.

Manrique, J. (1992). *Coplas por la muerte de su padre*. Madrid: Cátedra.

Rancière, J. (2010). *La noche de los proletarios: Archivos del sueño obrero*. Buenos Aires: Tinta Limón.

San Agustín (1991). *Confessions*. Oxford: Oxford University Press.

Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. Nueva York: PublicAffairs, 2019.

Autores

Felipe Armstrong, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Felipe Armstrong Arqueólogo (Universidad de Chile) y doctor en Arqueología (UCL). Jefe de Curaduría del Museo Chileno de Arte Precolombino. Su trabajo aborda las visualidades prehispánicas del norte semiárido de Chile, explorando las dimensiones sociales y ontológicas del arte rupestre y las construcciones corporales. Ha sido académico e investigador en distintas universidades.

Benjamín Ballester, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Benjamín Ballester Investigador y escritor formado en Antropología y Arqueología (Universidad de Chile), máster y doctor en Arqueología, Etnología y Prehistoria (Universit  Paris 1 Panthéon-Sorbonne). Sus estudios se orientan al coleccionismo, la biografía de los objetos precolombinos, la historia social de los museos, la antropología de las técnicas y la arqueología de las sociedades costeras. Es investigador de la Universidad de Tarapacá (Arica) y de la UMR8068 TEMPS (París).

 lvaro Bello, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Doctor en Antropología. Ha sido académico e investigador en diversas universidades y centros de investigación nacionales e internacionales. Se ha especializado en el estudio de las relaciones entre cultura, territorio, identidad y formación del Estado. En sus estudios ha buscado integrar enfoques antropológicos, históricos y etnográficos.

José Berenguer, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

José Berenguer Arqueólogo y doctor en Antropología por la Universidad de Illinois, titulado en la Universidad de Chile. Fundador y curador jefe del Museo Chileno de Arte Precolombino durante cuatro décadas. Exdirector de la Sociedad Chilena de Arqueología y docente en la Universidad de Chile. Especialista en la prehistoria del desierto de Atacama, ha investigado la interacción humana y su simbolismo mediante evidencias como ritualidad, arte rupestre, vialidad, vestuario e iconografía.

Diamela Eltit, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Diamela Eltit Escritora, profesora y académica, conocida por su obra experimental que aborda temáticas como la identidad, la sexualidad y el autoritarismo en el contexto político y social de Chile. Fue profesora de castellano y su carrera profesional incluye la docencia universitaria en Chile y el extranjero, además de su trabajo como académica en la Universidad Tecnológica Metropolitana y la Universidad de Nueva York. Fue miembro del Colectivo de Acciones de Arte (CADA) y ha recibido importantes reconocimientos, como el Premio Nacional de Literatura en 2018.

Magdalena García, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Magdalena García Arqueóloga de la Universidad de Chile, magíster y doctora en Antropología por la Universidad Católica del Norte y Universidad de Tarapacá. Ha participado en numerosos proyectos de investigación e iniciativas de colaboración multidisciplinarias en la puna andina y el desierto de Atacama. Actualmente trabaja en el área de Colecciones del Museo Chileno de Arte Precolombino y es investigadora principal del proyecto Núcleo Milenio AFOREST.

Marco González, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Marco González Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos (PUC). Académico e investigador especializado en historia urbana y del urbanismo. Autor y coautor de artículos científicos relacionados con el siglo XX chileno. Ganador del concurso de ensayos historiográficos Unidad Popular: 50 años, patrocinado por la Asociación Chilena de Historiadores (AChHi).

Sergio González Miranda Profesor titular de la Universidad de Tarapacá. Integrante de los claustros doctorales de Historia, de Ciencias Sociales y de Educación de dicha institución. Ha sido miembro del Consejo de CONICYT y del Comité de Humanidades de la CNA. Ha publicado libros y artículos revistas indexadas en temas como historia

Felipe Armstrong, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

de la minería, historia regional, relaciones transfronterizas y educación intercultural. Premio Nacional de Historia 2014.

Patricio Fernández, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Patricio Fernández Escritor, periodista y analista político. Fundador del medio *The Clinic*, autor de las novelas *Ferrantes* (2001) y *Los Nenes* (2008), *La Calle me Distrajo Diarios 2009-2011* (2012), *Cuba. Viaje al Fin de la Revolución* (2018) y *Sobre la marcha. Notas acerca del estallido social en Chile* (2020). Actualmente dirige el programa Democracia de la Universidad Diego Portales y es uno de los directores de *Boom*, medio enfocado en actualidad política de Latinoamérica.

Alberto Harambour, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Alberto Harambour Doctor en Historia, profesor de la Universidad Austral de Chile e investigador del Centro FONDAP-Ideal. Dirige el proyecto Fondecyt 1230490 «Trabajo, colonialismo y fronteras en América del Sur, 1880-1930», el cual analiza comparativamente procesos sociales en los mayores sistemas socioecológicos: Amazonia y Patagonia. Sus publicaciones se encuentran disponibles en línea.

Nicolás Lira, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Nicolás Lira Arqueólogo (Universidad de Chile) y doctor en Arqueología y Prehistoria (Universit  de Paris 1 Panthéon-Sorbonne). Desarrolla investigaciones en arqueología marítima y subacuática; análisis de maderas arqueológicas y tecnología de la madera; y arqueología del centro sur y extremo sur de Chile. Actualmente es académico del Departamento de Antropología de la Universidad de Chile, donde se desempeña como docente e investigador.

Paula López Wood, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Paula López Wood Doctora en Literatura por la Universidad Católica de Chile y máster en Creative Writing in Spanish por New York University. Comunicadora y editora, se ha dedicado a investigar en torno a la literatura y los relatos de viaje en el

Felipe Armstrong, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

extremo sur del continente y los Andes, publicando artículos académicos y de divulgación en medios nacionales e internacionales, libros y guiones, entre otros. Es autora de *Animales extintos* (Cuarto Propio, 2019). Desde 2023 es jefa de Comunicaciones en el Museo Chileno de Arte Precolombino.

Carla Marchant, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Carla Marchant Geógrafa y magíster en Desarrollo Urbano (Pontificia Universidad Católica de Chile) y doctora en Geografía (Universidad de Innsbruck, Austria). Profesora asociada de la Facultad de Ciencias de la Universidad Austral de Chile y directora del Laboratorio Natural Andes del Sur. Sus líneas de trabajo son la geografía humana y rural en territorios de montaña.

Claudio Mercado, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Claudio Mercado Ha desarrollado numerosas investigaciones etnomusicol gicas, difundidas a través de videos, libros, artículos, charlas y clases, y realizado un denso trabajo etnográfico entre los campesinos de Chile central, centrado en los bailes chinos y el canto a lo poeta. Es responsable del área de Patrimonio Inmaterial del Museo Chileno de Arte Precolombino y creador de su archivo audiovisual. Cofundador de La Chimuchina, grupo de investigación y m sica experimental. Licenciado en Antropología y Arqueología, magíster en Musicología.

Rodrigo Moreno, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Rodrigo Moreno Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Actualmente es profesor titular de la Universidad Adolfo Ibáñez y vicedecano de la Facultad de Artes Liberales de la misma casa de estudios, y miembro de número de la Academia Chilena de la Historia. Especializado en temáticas de cartografía e historia marítima y misiones jesuitas en América y Chile colonial, tiene numerosas publicaciones en libros y revistas especializadas.

Felipe Armstrong, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

José Miguel Ramírez Arqueólogo vinculado a Rapa Nui a través del Museo Fonck desde el año 1981 y al estudio de los contactos transpac ficos a partir del contacto con Thor Heyerdahl en Rapa Nui en el año 1987. Autor de múltiples trabajos de investigación y de difusión sobre la cultura rapanui hasta la fecha, en el año 2007 publicó la primera evidencia dura de la llegada de polinésicos al centro sur de Chile.

Basilio Solís, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Basilio Solís Astrofísico oriundo de Antofagasta y perteneciente al pueblo Lickanantay. Formado en universidades tanto en Chile como en Alemania, ha convertido su pasión por el cosmos en una misión: hacer que la astronomía está al alcance todos. Para ello, ha impulsado proyectos educativos y de divulgación que integran la astronomía moderna con los saberes ancestrales, además de resaltar el valor del conocimiento indígena en la ciencia contemporánea.

Jimena Torres, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Jimena Torres Arqueóloga por la Universidad de Chile y doctora en Arqueología por la Universit  Paris 1, Panthéon-Sorbonne. Académica en el Instituto de la Patagonia de la Universidad de Magallanes e investigadora en el Centro Internacional Cabo de Hornos (CHIC). Sus principales estudios se han centrado en la arqueología costera en distintos sectores del litoral de Chile, con especial foco en las culturas cazadoras-recolectoras pescadoras marinas de Patagonia, en la actividad de pesca, ictioarqueolog a y ecología histórica.

Andrés Troncoso, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Andrés Troncoso Arqueólogo (Universidad de Chile) y doctor en Arqueología (Universidad de Santiago de Compostela). Su investigación aborda las relaciones entre imagen, materialidad y territorio en el norte y centro de Chile, con especial atención al arte rupestre y las visualidades

Felipe Armstrong, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

prehispánicas. Ha sido académico en diversas universidades y recientemente publicó *Arte Rupestre: 5000 años. Imágenes, vida e historia, Región de Coquimbo* (Editorial Universitaria, 2025).

Ximena Urbina, autora de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Ximena Urbina Licenciada y magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV) y doctora en Historia por la Universidad de Sevilla. Es profesora titular del Instituto de Historia de la PUCV. Es también miembro de número y secretaria de la Academia Chilena de la Historia. Investiga el proceso en que los territorios de Chiloé, Aysén y Magallanes comenzaron a ser concebidos, descritos y significados en la cultura occidental.

Mauricio Uribe, autor de los libros de la serie de los Andes, que se publicaron entre 1981 y 1987.

Mauricio Uribe Arqueólogo y magíster. Actualmente es profesor asociado y director del Departamento de Antropología de la Universidad de Chile. Es miembro de la Sociedad Chilena de Arqueología y ha sido representante en consejo del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. Su investigación se centra en las culturas andinas, utilizando perspectivas de asentamiento y cerámica, particularmente sobre los procesos de complejidad social en las sociedades preestatales y estatales.

Agradecimientos

INSTITUCIONES

Andeshandbook.org · Archivo Audiovisual Museo Chileno de Arte Precolombino · Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile · Archivo Centro Nacional de Patrimonio Fotográfico CENFOTO, Universidad Diego Portales · Archivo de la Gráfica Chilena, Biblioteca Nacional · Archivo Histórico de la Armada, Madrid · Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital · Biblioteca Agustín E. Edwards E. · Biblioteca Nacional de Chile · Biblioteca Nacional Digital · Casa de Moneda de Chile · Catálogo INACH · Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes · Colección Archivo del Escritor Biblioteca Nacional de Chile · Colección Iconográfica Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile · Comandancia en Jefe de la Armada de Chile · Corporación Cultural MetroArte · Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile · Ecoturismo La Serena · ESO, European Southern Observatory · Fondo Alberto Medina, Universidad de Chile · Fundación Desierto de Atacama · John Carter Brown Library, Providence · Laboratorio de Etnografía-Archivo Audiovisual. Departamento de Antropología, Universidad de Chile. · Memoria Chilena · Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones · Musée d'ethnographie de Genève · Museo Augusto Capdeville Rojas de Taltal · Museo de Historia Natural de Valparaíso · Museo Histórico Nacional · Museo Nacional de Historia Natural · Museo Salesiano Maggiorino Borgatello, Punta Arenas · Programa de Cultura Municipalidad de Pitrufquén · National Archives at College Park · Revista *Auca*, Universidad de Chile · Servicio Aerofotogramétrico Fuerza Aérea de Chile · Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) · Världskultur Museerna Etnografiska, Estocolmo · William L. Clements Library, The University of Michigan · World Editors Chile S.A.

PERSONAS

Claudio Aguilera · Rolando Ajata · Margarita Alvarado · Solange Arias · Felipe Armstrong · Benjamín Ballester · Jorge Brantmayer · Alejandra Contreras · Nidia Bravo · Javiera Chamorro · José Díaz · Álvaro de la Fuente · Roberto de la Fuente · Magdalena García · Mauricio García · Cristián González · Jorge Herreros · Álvaro Hoppe · Paula López · André Menard · Pablo Méndez-Quirós · Axel Nielsen · Jaime Ojeda · José Antonio Mena · Felipe Molina · Gonzalo Pimentel · Javier Pinto · René Quinán · María Teresa Rauld · Pía Rubio · Mara Santibáñez · Mónica Salbach · Daniela Schutte · Carolina Suaznábar · Daniel Torres · Jimena Torres · Andrés Troncoso · Pablo Villalobos · Álvaro Vivanco · José Viza · Christian Zúñiga

Editor

Carlos Aldunate del Solar

Comité Editorial

Paula López Wood, Felipe Armstrong Bruzzone, Claudio Alvarado Lincopi

Coordinación Corporativa

Josefina García Mekis

Coordinación Editorial

Paula López Wood

DISEÑO Y PRODUCCIÓN

Virtual Libros

Dirección General

Andrés Urrutia Rodríguez

Dirección de Arte

Carolina Videla Herrera

Edición de estilo

Arantxa Martínez Antonio

Gestión de iconografía

Miguel Ángel Passalacqua

Gestión de color

Bernardo Kusjanovic Díaz

Post-producción de imágenes

Juan González Díaz

Corrección de texto

Óscar Aedo Inostroza

IMPRESIÓN

Ograma Impresores

© Todos los derechos reservados.

ISBN 978-956-243-102-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede reproducirse o transmitirse por ningún medio, sin previa autorización del editor.

El tratamiento de antecedentes, opiniones e ilustraciones relacionados con los límites internacionales de Chile contenidos en esta obra, son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente los límites oficiales de Chile.

Este libro se terminó de imprimir en diciembre de 2025.

Colección Santander Museo Chileno de Arte Precolombino

La colaboración editorial entre Banco Santander
y Museo Chileno de Arte Precolombino consta de las siguientes obras:

- 2023 Fauna, un recorrido por el endemismo de Chile
- 2022 Antártica, una mirada desde Chile
- 2021 Caminos de agua, los ríos de Chile
- 2020 Magallanes, tres descubrimientos
- 2019 La Cordillera de los Andes, al sur de América
- 2017 Cabo de Hornos
- 2016 Chiloé
- 2014 Mar de Chile
- 2012 Atacama
- 2010 Santiago de Chile: Catorce mil años
- 2008 Rapa Nui: El ombligo del mundo
- 2007 Patagonia andina: Inmensidad humanizada
- 2006 Awakhuni: Tejiendo la historia andina
- 2005 Joyas de los Andes: Metales para los hombres, metales para los dioses
- 2004 Cocinas Mestizas de Chile: La olla deleitosa
- 2003 Con mi humilde devoción: Bailes chinos de Chile Central
- 2002 Voces Mapuches: Mapuche dungu
- 2001 Tras la huella del Inka en Chile
- 2000 Tiwanaku: Señores del lago sagrado
- 1999 Arte rupestre en los Andes de Capricornio
- 1998 América precolombina en el Arte
- 1997 Rostros de Chile precolombino
- 1996 Nasca
- 1995 Sonidos de América
- 1994 La cordillera de los Andes: Ruta de encuentros
- 1993 Identidad y prestigio de los Andes: Gorros, turbantes y diademas
- 1992 Colores de América
- 1991 Los orfebres olvidados de América
- 1990 Artífices del barro
- 1989 Arte mayor de los Andes
- 1988 Obras maestras
- 1987 Hombres del Sur
- 1986 Diaguitas, pueblos del norte
- 1985 Arica, diez mil años
- 1984 Tesoros de San Pedro de Atacama
- 1983 Platería araucana
- 1982 Museo Chileno de Arte Precolombino



**MUSEO CHILENO
DE ARTE
PRECOLOMBINO**

FUNDACIÓN
LARRAIN
ECHENIQUE

ILUSTRE
MUNICIPALIDAD
DE SANTIAGO



ACOGIDO A LEY DE DONACIONES CULTURALES