



REVISTA INCLUSIONES

HOMENAJE A IHOR POPOVYCH

Revista de Humanidades y Ciencias Sociales

Volumen 8 . Número Especial

Julio / Septiembre

2021

ISSN 0719-4706

CUERPO DIRECTIVO

Director

Dr. Juan Guillermo Mansilla Sepúlveda
Universidad Católica de Temuco, Chile

Editor

Dr. Alex Véliz Burgos
Obu-Chile, Chile

Editores Científicos

Dr. Luiz Alberto David Araujo
Pontificia Universidade Católica de Sao Paulo, Brasil
Drdo. Mario Lagomarsino Montoya
Universidad de Valparaíso, Chile
Universidad Adventista de Chile, Chile

Editor Europa del Este

Dr. Aleksandar Ivanov Katrandzhiev
Universidad Suroeste "Neofit Rilski", Bulgaria

Soporte Técnico

Lic. Rodrigo Arenas López
Obu-Chulr, Chile

Cuerpo Asistente

Traductora: Inglés

Lic. Pauline Corthorn Escudero
Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

Portada

Lic. Graciela Pantigoso de Los Santos
Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

COMITÉ EDITORIAL

Dra. Carolina Aroca Toloza
Universidad de Chile, Chile

Dr. Jaime Bassa Mercado
Universidad de Valparaíso, Chile

Dra. Heloísa Bellotto
Universidad de Sao Paulo, Brasil

Dra. Nidia Burgos
Universidad Nacional del Sur, Argentina

Mg. María Eugenia Campos
Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Francisco José Francisco Carrera
Universidad de Valladolid, España

Mg. Keri González

Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México

Dr. Pablo Guadarrama González
Universidad Central de Las Villas, Cuba

Mg. Amelia Herrera Lavanchy
Universidad de La Serena, Chile

Mg. Cecilia Jofré Muñoz
Universidad San Sebastián, Chile

Mg. Mario Lagomarsino Montoya
Universidad Adventista de Chile, Chile

Dr. Claudio Llanos Reyes
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

Dr. Werner Mackenbach
Universidad de Potsdam, Alemania
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Mg. Rocío del Pilar Martínez Marín
Universidad de Santander, Colombia

Ph. D. Natalia Milanesio
Universidad de Houston, Estados Unidos

Dra. Patricia Virginia Moggia Münchmeyer
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

Ph. D. Maritza Montero
Universidad Central de Venezuela, Venezuela

Dra. Eleonora Pencheva
Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria

Dra. Rosa María Regueiro Ferreira
Universidad de La Coruña, España

Mg. David Ruete Zúñiga
Universidad Nacional Andrés Bello, Chile

Dr. Andrés Saavedra Barahona
Universidad San Clemente de Ojrid de Sofía, Bulgaria

Dr. Efraín Sánchez Cabra
Academia Colombiana de Historia, Colombia

Dra. Mirka Seitz
Universidad del Salvador, Argentina

Ph. D. Stefan Todorov Kapralov
South West University, Bulgaria

COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL

Comité Científico Internacional de Honor

Dr. Adolfo A. Abadía

Universidad ICESI, Colombia

Dr. Carlos Antonio Aguirre Rojas

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Martino Contu

Universidad de Sassari, Italia

Dr. Luiz Alberto David Araujo

Pontificia Universidad Católica de Sao Paulo, Brasil

Dra. Patricia Brogna

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Horacio Capel Sáez

Universidad de Barcelona, España

Dr. Javier Carreón Guillén

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Lancelot Cowie

Universidad West Indies, Trinidad y Tobago

Dra. Isabel Cruz Ovalle de Amenabar

Universidad de Los Andes, Chile

Dr. Rodolfo Cruz Vadillo

Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México

Dr. Adolfo Omar Cueto

Universidad Nacional de Cuyo, Argentina

Dr. Miguel Ángel de Marco

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Dra. Emma de Ramón Acevedo

Universidad de Chile, Chile

Dr. Gerardo Echeita Sarrionandia

Universidad Autónoma de Madrid, España

Dr. Antonio Hermosa Andújar

Universidad de Sevilla, España

Dra. Patricia Galeana

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dra. Manuela Garau

Centro Studi Sea, Italia

Dr. Carlo Ginzburg Ginzburg

Scuola Normale Superiore de Pisa, Italia

Universidad de California Los Angeles, Estados Unidos

Dr. Francisco Luis Girardo Gutiérrez

Instituto Tecnológico Metropolitano, Colombia

José Manuel González Freire

Universidad de Colima, México

Dra. Antonia Heredia Herrera

Universidad Internacional de Andalucía, España

Dr. Eduardo Gomes Onofre

Universidade Estadual da Paraíba, Brasil

+ Dr. Miguel León-Portilla

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Miguel Ángel Mateo Saura

Instituto de Estudios Albacetenses "Don Juan Manuel", España

Dr. Carlos Tulio da Silva Medeiros

Diálogos em MERCOSUR, Brasil

+ Dr. Álvaro Márquez-Fernández

Universidad del Zulia, Venezuela

Dr. Oscar Ortega Arango

Universidad Autónoma de Yucatán, México

Dr. Antonio-Carlos Pereira Menaut

Universidad Santiago de Compostela, España

Dr. José Sergio Puig Espinosa

Dilemas Contemporáneos, México

Dra. Francesca Randazzo

Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Honduras

Dra. Yolando Ricardo

Universidad de La Habana, Cuba

Dr. Manuel Alves da Rocha

Universidade Católica de Angola Angola

Mg. Arnaldo Rodríguez Espinoza

Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica

Dr. Miguel Rojas Mix

*Coordinador la Cumbre de Rectores Universidades
Estatales América Latina y el Caribe*

Dr. Luis Alberto Romero

CONICET / Universidad de Buenos Aires, Argentina

Dra. Maura de la Caridad Salabarría Roig

Dilemas Contemporáneos, México

Dr. Adalberto Santana Hernández

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Juan Antonio Seda

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Dr. Saulo Cesar Paulino e Silva

Universidad de Sao Paulo, Brasil

Dr. Miguel Ángel Verdugo Alonso

Universidad de Salamanca, España

Dr. Josep Vives Rego

Universidad de Barcelona, España

Dr. Eugenio Raúl Zaffaroni

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Dra. Blanca Estela Zardel Jacobo

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Comité Científico Internacional

Mg. Paola Aceituno

Universidad Tecnológica Metropolitana, Chile

Ph. D. María José Aguilar Idañez

Universidad Castilla-La Mancha, España

Dra. Elian Araujo

Universidad de Mackenzie, Brasil

Mg. Romyana Atanasova Popova

Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria

Dra. Ana Bénard da Costa

*Instituto Universitario de Lisboa, Portugal
Centro de Estudios Africanos, Portugal*

Dra. Alina Bestard Revilla

*Universidad de Ciencias de la Cultura Física y el Deporte,
Cuba*

Dra. Noemí Brenta

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Ph. D. Juan R. Coca

Universidad de Valladolid, España

Dr. Antonio Colomer Vialdel

Universidad Politécnica de Valencia, España

Dr. Christian Daniel Cwik

Universidad de Colonia, Alemania

Dr. Eric de Léséulec

INS HEA, Francia

Dr. Andrés Di Masso Tarditti

Universidad de Barcelona, España

Ph. D. Mauricio Dimant

Universidad Hebrea de Jerusalén, Israel

Dr. Jorge Enrique Elías Caro

Universidad de Magdalena, Colombia

Dra. Claudia Lorena Fonseca

Universidad Federal de Pelotas, Brasil

Dra. Ada Gallegos Ruiz Conejo

Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú

Dra. Carmen González y González de Mesa

Universidad de Oviedo, España

Ph. D. Valentin Kitanov

Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria

Mg. Luis Oporto Ordóñez

Universidad Mayor San Andrés, Bolivia

Dr. Patricio Quiroga

Universidad de Valparaíso, Chile

Dr. Gino Ríos Patio

Universidad de San Martín de Porres, Perú

Dr. Carlos Manuel Rodríguez Arrechavaleta

Universidad Iberoamericana Ciudad de México, México

Dra. Vivian Romeu

Universidad Iberoamericana Ciudad de México, México

Dra. María Laura Salinas

Universidad Nacional del Nordeste, Argentina

**REVISTA
INCLUSIONES** M.R.
REVISTA DE HUMANIDADES
Y CIENCIAS SOCIALES

Dr. Stefano Santasilia

Universidad della Calabria, Italia

Mg. Silvia Laura Vargas López

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México

Dra. Jaqueline Vassallo

Universidad Nacional de Córdoba, Argentina

**CUADERNOS DE SOFÍA
EDITORIAL**

Dr. Evandro Viera Ouriques

Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil

Dra. María Luisa Zagalaz Sánchez

Universidad de Jaén, España

Dra. Maja Zawierzeniec

Universidad Wszechnica Polska, Polonia

Indización, Repositorios Académicos/Universitarios y Bases de Datos Académicas

Revista Inclusiones, se encuentra indizada en:





REX



UNIVERSITY OF SASKATCHEWAN



Universidad de Concepción



BIBLIOTECA UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN



ORES



uOttawa

Bibliothèque Library



LA ARRIERÍA ANTOFAGASTA, CHILE. BASES PARA SU INVESTIGACIÓN¹
DROVING IN ANTOFAGASTA, CHILE. FOUNDATIONS FOR ITS INVESTIGATION

Dr. Carlos María Chiappe

Universidad Católica del Norte, Chile
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1760-6004>
carlos.chiappe@ucn.cl

Dr. Hans Gundermann Kroll

Universidad Católica del Norte, Chile
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1844-4713>
hgunder@ucn.cl

Dra. Alejandra Ramos

Universidad Católica del Norte, Chile
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1373-0523>
alejandraramos_@hotmail.com

Fecha de Recepción: 30 de abril de 2021 – **Fecha Revisión:** 10 de mayo de 2021

Fecha de Aceptación: 13 de junio de 2021 – **Fecha de Publicación:** 01 de julio de 2021

Resumen

Investigar la arriería es una forma de comprender las dinámicas económico-sociales de un territorio en sus conexiones interiores y exteriores. Esto es particularmente cierto para el período anterior a la incorporación de los modernos medios de transporte, pero lo sigue siendo para después, aunque de forma más restringida y para casos específicos. Investigamos el desarrollo de la arriería en la actual región de Antofagasta entre los siglos XVIII y XX haciendo uso de fuentes etnográficas, documentales y arqueológicas. En este artículo, a través de ejemplos concretos, mostramos cómo la articulación de fuentes permite llenar vacíos, complementarse e inspirar hipótesis. Desde nuestra perspectiva, analizar la región de Antofagasta como espacio vital de articulación local, regional y transnacional, contribuye a la discusión de un imaginario persistente que la inscribe en la noción de Despoblado de Atacama.

Palabras Claves

Centro sur andino – Circulación – Movilidad – Interdisciplina – Etnohistoria

Abstract

Investigating *droving* is a way of understanding the economic-social dynamics of a territory in its internal and external connections. This is particularly true for the period before to the incorporation of modern means of transportation, but it remains so far, although in a more restricted way and for specific cases. We investigate the development of droving in the current region of Antofagasta between 18th and 20th centuries using ethnographic, documentary and archaeological sources. In this article, we show how the articulation of sources allows filling gaps, complementing each other and inspiring hypotheses through concrete examples. From our perspective, analyzing the region of

¹ Proyecto AIND-FONDECYT N° 11190023 “Del espacio económico peruano a la rigidificación de las fronteras nacionales: el proceso de la arriería en la actual región de Antofagasta, Chile (siglos XVIII-XX)”.

Antofagasta as a vital space of local, regional and transnational articulation contributes to the discussion of the persistent imaginary that inscribes it in the notion of Despoblado de Atacama.

Keywords

South central Andes – Circulation – Mobility – Interdiscipline – Ethnohistory

Para Citar este Artículo:

Chiappe, Carlos María; Gundermann Kroll, Hans y Ramos, Alejandra. La arriería Antofagasta, Chile. Bases para su investigación. Revista Inclusiones Vol: 8 num Esp. (2021): 01-25.

Licencia Creative Commons Attribution Non-Comercial 3.0 Unported
(CC BY-NC 3.0)

Licencia Internacional



Introducción

El territorio de Antofagasta es históricamente un espacio singular, identificado tempranamente por su potencial minero y su posición en el Centro sur andino, entre las regiones interiores y el Océano Pacífico. Pero, a la vez, sujeto a restricciones impuestas por el hecho de encontrarse en el corazón del Desierto de Atacama y las dilatadas extensiones que lo recorren para su conexión con el sur de Bolivia o el Noroeste de Argentina; o desde el Pacífico hacia su área interior y las regiones vecinas. Las opciones y los límites para el transporte, la movilidad y las comunicaciones adquieren entonces una importancia fundamental, mayor y de manera más crítica en el pasado. Ello envuelve a localidades, pueblos, comunidades, centros urbanos, factorías industriales, faenas mineras y puertos distribuidos en y alrededor de este territorio. Suponiendo además la existencia de rutas, redes de transporte y comunicación, medios técnicos y agentes que objetivan relaciones internas y externas de todo tipo (económicas, políticas y socioculturales) entre los términos de la extensa red desplegada.

La arriería es, en la historia regional, el dispositivo (social, económico y tecnológico de relación) de más dilatada presencia en la región de Antofagasta (antes del transporte en carretas, ferrocarriles o camiones) y que se sostiene prácticamente hasta el presente, cuando otros han declinado. Ciertamente, es el más 'antropológico', y -también- el que de modo más directo permite apreciar los vínculos y procesos que conectan asentamientos muy locales (comunidades indígenas, poblados, sitios con producción agropecuaria, faenas dispersas por la geografía andina), con economías y procesos regionales, nacionales o globales. Como esas relaciones mudan históricamente, su estudio resulta también un medio provechoso para conocer transformaciones sociales locales mediadas por nexos cambiantes con esferas más amplias de las que participan.

Abordamos el estudio de la arriería en la actual región chilena de Antofagasta entre los siglos XVIII y XX mediante una mixtura de técnicas en la que intervienen fuentes documentales, etnográficas y arqueológicas (Figura 1). Denominamos a esta forma de investigación etnohistórica, en tanto adherimos a la postura de consistente en que la etnohistoria se constituye en un lugar equidistante entre la arqueología y la etnología, donde las fuentes escritas abren un espacio de colaboración en el marco del cual se produce la combinación de diferentes estrategias.²

Esta región fue parte, bajo diferentes denominaciones, del Virreinato del Perú hasta fines del siglo XVIII, del Virreinato del Río de la Plata entre 1776 y 1810, de la República de Bolivia entre 1825 y 1879 y de la República de Chile, desde entonces hasta el presente. Nos centramos en Antofagasta sin perder de vista, en primer lugar, que esta es una organización político-administrativa moderna y, en segundo lugar, que su espacio se inserta en un ámbito geográfico y antropológico mayor, los Andes sur centrales.

La especificidad de Antofagasta, en cuanto a su economía, posición geopolítica y circuitos mercantiles que la recorren, se expresó en la arriería desarrollada allí y a través de sí. Sin embargo, esto no debe llevar a desmembrar el análisis del espacio de interacción territorial e histórico-social mayor dentro del cual el proceso en cuestión debe ser estudiado.

² John Murra, "Las investigaciones en etnohistoria andina y sus posibilidades en el futuro", en Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino, editado por John Murra (Perú: Instituto de Estudios Peruanos, 1975), 275-312.

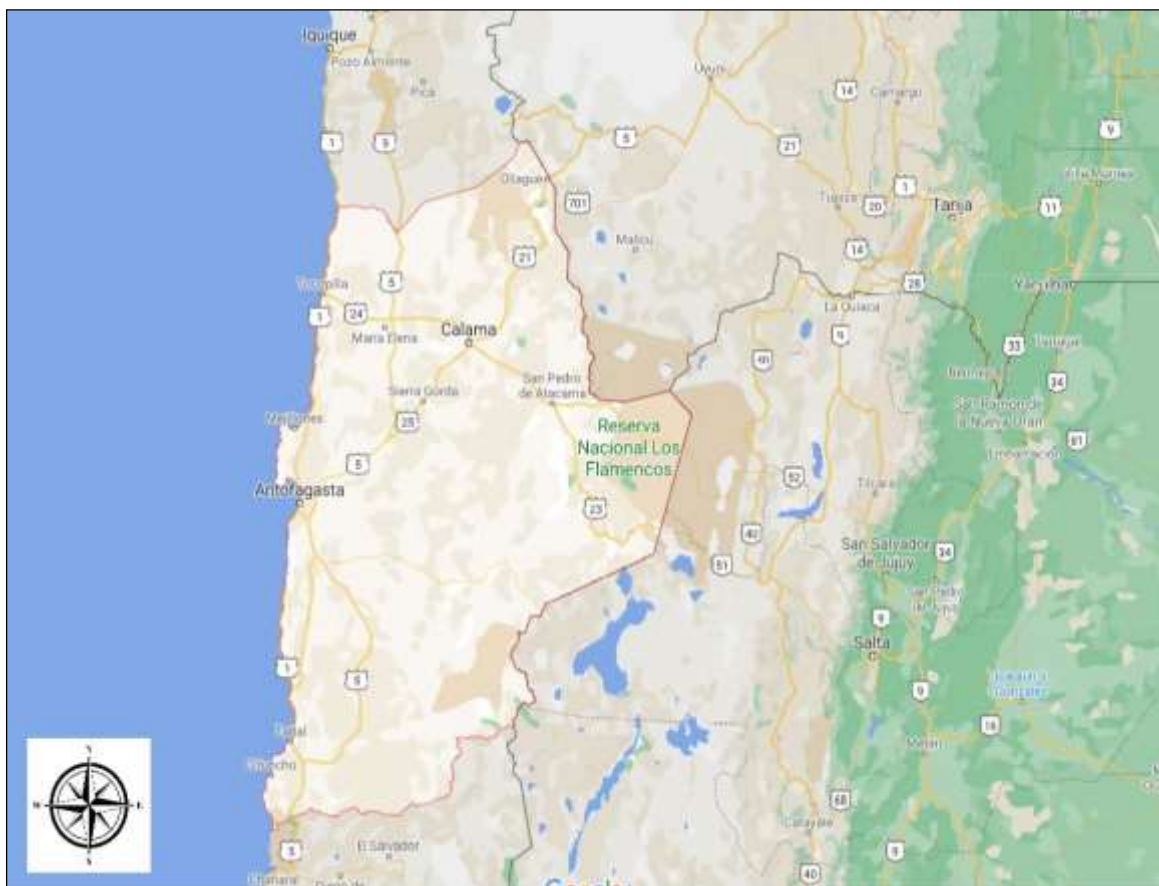


Figura 1

Ubicación de Antofagasta, II Región de Chile. Al Oeste, el Océano Pacífico, al Este, Bolivia y Argentina. Al Norte, la Región de Tarapacá y, al Sur, la de Atacama
Fuente: *Google Maps* intervenida por los autores

Nuestro encuadre temporo-espacial permite un abordaje novedoso al integrar las dimensiones procesual, relacional y comparativa para el estudio de la arriería.

La dimensión procesual es estudiada mediante el tratamiento de diferentes etapas de la arriería, establecidas de acuerdo con la variación de las formaciones políticas y las orientaciones económicas, los usos del espacio regional y las vinculaciones con ámbitos extra regionales. Analizamos las transformaciones durante la última parte del periodo colonial y a lo largo del período republicano con respecto a mercados, bienes y productos transportados, así como también en relación con las especializaciones y las formas de intercambio. Asimismo, importa reconstruir de qué manera se entrelazaron los circuitos, rutas y poblados regionales con los grandes flujos extra regionales (Andes centro sur, resto de América, metrópolis, sistema-mundo).

Por ello, analizamos en términos relacionales las conexiones entre la situación geopolítica y los recursos productivos de Antofagasta. Se ven así integradas las orientaciones económicas predominantes, las formaciones políticas y los intercambios de tipo complementario entre comunidades andinas, a lo largo de los tres grandes subperiodos que cubre la investigación. El primero de ellos, el siglo XVIII, bajo la dominación española, tomando a Antofagasta como zona de especialización productiva a través de sus recursos ictícolas y a la circulación de bienes y productos, principalmente atada al espacio económico

peruano.³ El segundo, el período boliviano (1825-1879), haciendo hincapié en los circuitos establecidos entre el puerto de Cobija, el altiplano boliviano y el NO argentino, orientados predominantemente por la explotación minera en crecimiento. El tercero, el período chileno (1879-ad.), en donde la circulación de bienes y productos se ligó al ciclo del salitre, la ganadería de hacienda, el auge de la minería y se vio transformada por la implementación del ferrocarril y -posteriormente- del transporte automotriz.

El estudio comparativo es prioritariamente interno; es decir, entre las diferentes etapas identificadas conforme a sus similitudes y divergencias en relación con: a) la organización espacial de la circulación, en base a las rutas y circuitos involucrados; b) el tipo de intercambio y/o comercio; c) los modos de producción y consumo, visibles en el tipo de bienes y mercancías transportadas; d) las características tecnológicas, tales como los diferentes animales utilizados para el arriaje y otros medios de transporte y e) las diferentes relaciones, campo de actuación, intereses, prácticas y estrategias de los actores. Pero también externo, aunque sólo en la medida que el conocimiento de otros espacios regionales con arriería en los Andes permita ganar precisión respecto de las similitudes y diferencias con la desarrollada en la región de Antofagasta. Por ejemplo, respecto de los circuitos mercantiles estudiados para Perú.⁴

Pensar desde la arriería a la región de Antofagasta como espacio vital de articulación, con su debida complejidad de organización, interconexión con otras áreas y manejo estratégico de recursos, contribuirá a la discusión de un imaginario persistente que la inscribe en la noción de despoblado.⁵ Se busca así echar luz sobre algunas facetas de los procesos sociales que se desarrollaron en ella.

Nos referimos ahora a la información que brindan los estudios precedentes con respecto a la arriería en los tres grandes periodos indicados. Seguidamente, presentamos tres ejemplos de la estrategia de investigación que estamos realizando para determinados momentos históricos, a través de diversas fuentes de información y con metodologías acordes a ellas. En primer lugar, nos ocuparemos de las vías de comunicación en el periodo boliviano a través de las fuentes documentales y prospección en terreno. Segundo, mostraremos cómo la sistematización de información arqueológica e histórica, sumada a tareas de teledetección, permiten reconstruir una red de caminos de arriería poco estudiada, utilizada entre finales del siglo XIX y principios del XX. En tercer lugar, comentamos el empleo de la historia oral para acceder a fenómenos arrieros de diferentes momentos y espacios.

Antecedentes

La arriería andina fue un oficio -y un tipo de servicio, cuando se prestó a terceros- desarrollado en diferentes regiones que unió espacios económicos mediante circuitos

³ Carlos Assadurian, *El Sistema de la Economía Colonial. Mercado Interno, Regiones y Espacio Económico* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982).

⁴ Magdalena Chocano, "Circuitos comerciales y auge minero en la sierra central", *Allpanchis* Vol: 18 num 21 (1983): 3-26.

Luis Glave, "Trajines: un capítulo en la formación del mercado interno colonial", *Revista Andina* num 1 (1986): 9-76.

Jaime Rosenblitt, "De arrieros a mercaderes. Orígenes de los comerciantes de la región Tacna-Arica, 1776-1794", *Revista de Indias* Vol: LXXIV num 260 (2014): 35-66.

⁵ Raúl Molina, "El desierto-despoblado de Atacama: geografía e imaginarios coloniales" (Tesis de Maestría en Antropología, Universidad de Chile, 2010).

regionales y extra-regionales. En ausencia de mecanización, se transformó en un medio indispensable para el transporte de bienes manufacturados, productos de la tierra y ganado en pie, siendo también una importante forma de complementación ecológica y de relacionamiento social. Por el papel vital que le cupo, incidió en la articulación entre estructuras económicas, políticas e ideológicas y entre diferentes niveles y sectores de la sociedad.⁶

Para nuestra zona de estudio, aprecia la existencia de una arriería de llamas y caravanas, una arriería de transporte de ganado, y 'otra arriería' que operó fuera de las rutas ganaderas tradicionales y se sustentó en lazos y redes de parentesco, compadrazgo y amistad.⁷ Otra autora realiza la distinción entre una arriería de corte más tradicional -en donde los animales de carga y los bienes transportados eran generalmente propiedad de los arrieros y parte de los recorridos diferían de los caminos establecidos por las autoridades- y una arriería profesional, dependiente de los centros urbanos y de los grandes comerciantes, que utilizaba las rutas y pasos legales.⁸ Nuestra investigación etnográfica da cuenta de la variabilidad de tales categorizaciones. Hay informantes que distinguen entre llameros (cuando se habla del transporte desde Bolivia), arrieros (cuando se trata de la arriería mular) y de remeseros (al referirse al ganado en pie traído de Argentina). Otros, entienden que cada una de estas prácticas constituyen una forma de arriería. Para nosotros, estas son tipologías de partida que debemos revisar a la par que ensayamos una clasificación propia que cubrirá el lapso temporal completo de nuestra investigación.

La arriería mantuvo su vigencia a la vez que sufrió modificaciones durante las tres etapas que pueden distinguirse *a priori* en base a la relación entre formaciones políticas y estructuras económicas: espacio económico peruano (siglo XVIII), período boliviano (1825-1879) y período chileno (1879-1970). Acudiendo a una parte de toda la bibliografía relevante para nuestro tema de investigación, reseñamos las principales características de la arriería en cada etapa. La culminación de la investigación demostrará si esta división es adecuada para organizar los procesos vinculados a la arriería y, con ello, identificar con mayor claridad los elementos distintivos de cada etapa. Perteneciendo al Virreinato del Perú y en tanto integrante del espacio económico peruano, Antofagasta fue una zona de especialización económica por sus recursos ictícolas. La pesca y un comercio intermitente con participación de atacameños y changos, o pescadores indígenas no atacameños, en tiempos de la colonia se remonta al siglo XVI.⁹ Gran parte de esta producción, como la del resto del Centro sur andino, se movilizó a través de la arriería hacia las necesidades de Potosí, centro dinamizador de la economía colonial.¹⁰ Secundariamente, también otros centros de minería

⁶ Jesús Contreras, "Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre articulación económica en la región de Ayacucho", Boletín Americanista num 37 (1987): 49-72.

Cecilia Sanhueza, "Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: El Siglo XVI". Estudios Atacameños num 10 (1992): 169-182.

Viviana Conti y Gabriela Sica "Arrieros andinos de la colonia a la independencia". Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En ligne] (2011). <http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560> (9/1/2018).

⁷ Raúl Molina, "Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama", Chungara Vol: 43 num 2 (2011): 177-187.

⁸ Javiera Letelier, "Entre la costa de Cobija y tierras altas. El tráfico arriero a inicios de la República Boliviana", Diálogo andino num 49 (2016): 225-234.

⁹ José Martínez, "Información sobre el comercio de pescado entre Cobija y Potosí, hecha por el Corregidor de Atacama, Don Juan de Segura (19 de julio de 1591)", Cuadernos de Historia num 5 (1985): 161-171.

¹⁰ Viviana Conti y Gabriela Sica, "Arrieros andinos de...", Nuevo Mundo Mundos Nuevos (2011) <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560> (9/1/2018).

activaron espacios y redes económicas a las que articularon producciones y arrieros indígenas.

Los indígenas de Atacama tuvieron participación en el comercio arriero. Así accedieron al metálico necesario para insertar a las comunidades locales en el proceso de mercantilización creciente y pagar tributo. En este marco, articularon estrategias mercantiles y estrategias tradicionales de movilidad, por medio de lo cual la arriería integró actividades agrícolas, ganaderas, mineras y pesqueras.¹¹



Figura 2

Pescadores chango en su balsa acercándose a la playa de una caleta. Obsérvese los barcos mercantes anclados al fondo. Se ha señalado la articulación entre changos y atacameños para el comercio del congrio seco con los territorios del interior¹²

Las Guerras de Independencia de comienzos del siglo XIX abrieron un período de inestabilidad y turbulencia que impactó en la actividad económica al producirse un desplome en la circulación del metálico y aparecer otros centros que disputaron el poder macro regional, como Buenos Aires en el Atlántico, lo que llevó a desarticular el espacio económico peruano colonial.¹³ Una vez producida la independencia de Bolivia en 1825, el comercio fue asistido por el accionar estatal a través del fomento a la compra de mulas, el cultivo de alfalfa, las importaciones y el tráfico hacia el interior de Bolivia. Cobró importancia entonces el puerto de Lamar o Cobija (Figura 3) en conexión con el puerto chileno de Valparaíso y también las relaciones con el NO argentino¹⁴. El puerto de Arica, tanto o más

¹¹ Cecilia Sanhueza, “Tráfico caravanero y...”, Estudios Atacameños num 10 (1992): 169-182.

¹² Fuente: Rodolfo Philippi, Viage al desierto de Atacama: hecho de orden del gobierno de Chile en el verano de 1853-54 (Halle de Sajonia, Eduardo Antón, 1860).

¹³ Susana Bandieri, “La noción de “espacio económico” en Carlos Sempat Assadourian y sus posibilidades de uso en historias regionales de lugares y tiempos diferentes”, Revista Estudios del ISHIR Vol: 2 num 4 (2012): 27-42.

¹⁴ Cecilia, Sanhueza, “Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina”, en Temporalidad, Interacción y Dinamismo

importante que Lamar para el comercio boliviano de ultramar, pertenecía a Perú, mientras que sobre Lamar se mantenía soberanía.

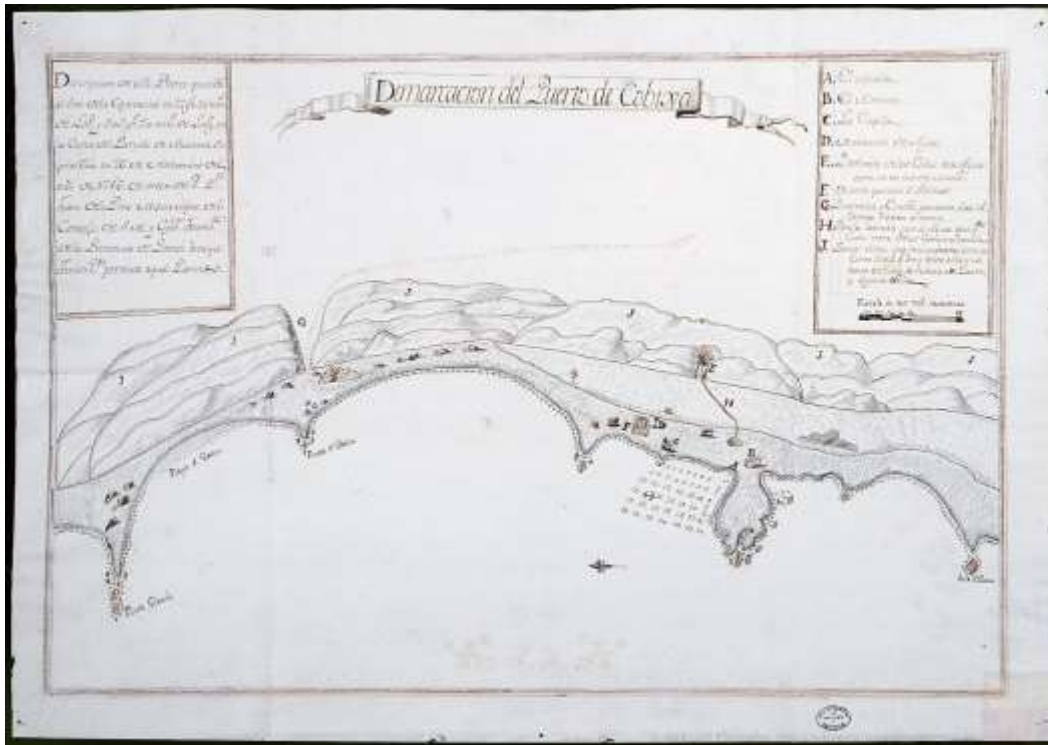


Figura 3

Conocido mapa del puerto de Cobija en 1786 durante la época en que pertenecía al Virreinato del Río de la Plata. Se observan instalaciones, lugares de aprovisionamiento de recursos básicos y el camino hacia el interior (G) que, tomaba rumbo norte hacia Gatico para luego internarse al este en ruta hacia Potosí

Fuente: Archivo General de Indias

Durante el Período boliviano (1825-1879), la comercialización y transporte de las mercancías introducidas por Cobija eran manejados por casas comerciales con asiento en el litoral y agentes en Calama, articulados con arrieros mestizos del interior de la región. Las familias destacadas, criollas e indígenas de Chiu Chiu, Calama y San Pedro de Atacama, se beneficiaban combinadamente del comercio, la arriería y la minería. La población de menores recursos subsistía en base a tareas agrícolas y arriería, involucrándose en el tráfico interregional y comerciando paralelamente, independientemente y en pequeña escala con los enclaves mineros, la costa y el interior.¹⁵ Hacia mediados del siglo XIX se descubrió el salitre en la región, de gran utilidad para fines bélicos y de agricultura, lo que llevó -luego de la Guerra del Pacífico- a que se experimentase un gran auge en su explotación (Figura 4). Esta época llenó de oficinas salitreras las pampas antofagastinas provocando un aumento explosivo de su población y la consecuente necesidad de abastecimiento de los nuevos centros productivos. Entre

Cultural. La Búsqueda del hombre, editado por André Hubert, José González y Mario Pereira (Antofagasta, Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2011), 289-321.

¹⁵ Cecilia Sanhueza y Hans Gundermann, "Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928)", Estudios atacameños num 34 (2007): 113-136.

mediados del siglo XIX y principios del XX fue importante también la extracción de bórax en Ascotán, de plata en Caracoles y de cobre y plata en Collahuasi.¹⁶ Las labores de extracción impulsaron fuertemente la actividad arriera, como comentaremos brevemente en el apartado sobre nuestra investigación en Quebrada de los Arrieros.



Figura 4

Acarreo de caliche en la pampa salitrera en 1906 en una carreta tirada por mulas
Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile

La anexión de Antofagasta a Chile en 1879 llevó a la implementación de un modelo económico marcadamente liberal, caracterizado por la delegación de la orientación del desarrollo productivo regional a la iniciativa e intereses particulares. El tendido de vías férreas fue indispensable para el incremento del capital a gran escala, lo que inició una crisis de la arriería de largas distancias. La supervivencia del oficio fue posible por la demanda regional de bienes campesinos, implicó un uso más visible de burros y camélidos (de menor costo y crianza local) y el establecimiento de circuitos alternativos más restringidos, que vinculaban pueblos, campamentos mineros, asentamientos agrícolas, estaciones de ferrocarril y oficinas salitreras. Las continuidades siguieron dándose en torno al comercio e intercambio complementario, peculiar de las comunidades andinas.¹⁷

¹⁶ Oscar Bermúdez, *Breve Historia del Salitre: Síntesis Histórica desde sus Orígenes hasta Medios del siglo XX* (Santiago: Pampa Desnuda, 1987).

Guillermo Chong, Juan Pueyo y Cecilia Demergasso, “Los yacimientos de boratos en Chile”, *Revista geológica de Chile* Vol: 27 num 1 (2020): 99-119.

Cecilia Sanhueza, “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”, en *Atacama*, editado por Carlos Aldunate (Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, 2012), 236-255.

¹⁷ Cecilia Sanhueza y Hans Gundermann, “Estado, expansión capitalista...”, *Estudios atacameños* num 34 (2007): 113-136.

Desde el inicio del siglo XX y hasta el cierre de nuestro marco temporal, la arriería quedó restringida cada vez más a circuitos menores y a fines de intercambios complementarios. Se sostiene que la unión de Antofagasta y Salta por medio del ferrocarril (ca. 1940) llevó al ocaso de la arriería entre Argentina y Chile.¹⁸ Sin negar la importancia de tal hito, planteamos que el establecimiento de regímenes dictatoriales en la década de 1970 resulta un factor clave para entender la declinación del tipo de arriería que aún subsistía pese a los cambios tecnológicos. Los controles fronterizos, en el marco de las hipótesis de conflicto con países vecinos,¹⁹ dificultaron en extremo los movimientos arrieros.

Sin embargo, a inicios de la década de 1980 una arriería de intercambio campesino y comercio a pequeña escala todavía estaba vigente. Durante esos años, la crisis económica que vivió Chile estimuló el consumo urbano de carnes alternativas de bajo costo (camélidos domésticos, burros, mulas y caballos) lo que activó flujos de animales desde la puna de Argentina. Sin embargo, por ese entonces los controles sanitarios chilenos se activaron fuertemente (país libre de fiebre aftosa; búsqueda de certificaciones internacionales para exportaciones hortofrutícolas, etc.). Desde entonces, y pese a que las hipótesis de conflicto se atenuaron, el control fronterizo se mantiene activo hasta hoy y las minas antipersonales han inhabilitado antiguos pasos, como el de Huaytiquina.

En síntesis, la idea fuerza más persistente a la hora de investigar la arriería ha sido el plantear una íntima relación entre diferentes formas de organización política y tipos de orientación económica; y, en este marco, tipos particulares de inserción de los diversos actores del oficio/servicio. Esto permite ver la persistencia a través del cambio de la arriería, esbozando un proceso posible de ser periodificado y comparado internamente. Sin embargo, las investigaciones precedentes no han sido encaradas con el propósito de cubrir la larga duración propuesta en esta investigación. Por lo tanto, las dimensiones analíticas (procesual, relacional y comparativa) que elegimos para estudiar la arriería se han explorado solo parcialmente. Además, la arriería en Antofagasta ha sido mayormente tratada como derivado de otros temas más inclusivos²⁰ y la integración de las diversas fuentes de información disponibles ha sido escasamente implementada, salvo excepciones.²¹

La elección del estudio de caso centrado en la región de Antofagasta en el espacio y tiempo considerados se potencia entonces porque a la fecha no hay estudios integrales sobre el tema. El análisis de la arriería en la larga duración es factible en tanto los cambios político-administrativos a través de los siglos no impidieron que esta mantuviese una

¹⁸ Cecilia Sanhueza, “La tradición arriera...”, en Atacama, editado por Carlos Aldunate (Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, 2012), 236-255.

¹⁹ Francisco Leal, “La Doctrina de Seguridad Nacional: materialización de la Guerra Fría en América del Sur”, *Revista de Estudios Sociales* num 15 (2003): 74-87.

²⁰ Cecilia Sanhueza y Hans Gundermann, “Estado, expansión capitalista...”, *Estudios atacameños* num 34 (2007): 113-136.

²¹ Cecilia Sanhueza, “Tráfico caravanero y”, *Estudios Atacameños* num 10 (1992): 169-182.

Cecilia, Sanhueza, “Tráfico caravanero, arriería...”, en *Temporalidad, Interacción y Dinamismo Cultural. La Búsqueda del hombre*, editado por André Hubert, José González y Mario Pereira (Antofagasta, Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2011), 289-321.

Cecilia Sanhueza, “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”, en Atacama, editado por Carlos Aldunate (Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, 2012), 236-255.

Javiera Letelier, “Entre la costa...”, *Diálogo andino* num 49 (2016): 225-234.

Raúl Molina, “Los otros arrieros...”, *Chungara* Vol: 43 num 2 (2011): 177-187.

Raúl Molina, “En la huella está el Peligro”. *Arrierías de puna y Desierto* (San Pedro de Atacama: Qillqa, 2017).

presencia notoria, lo que se ve reflejado en fuentes documentales, publicadas e inéditas. Sumado a ello, el territorio contiene restos de importantes núcleos de producción, extracción y consumo unidos a través de una vasta red de rutas vinculadas a circuitos mercantiles internos y externos con estructuras asociadas factibles de prospectar mediante trabajo de campo.

Asimismo, persisten individuos, familias y núcleos poblacionales que formaron parte del proceso bajo estudio, a los que es posible abordar etnográficamente, al menos para las últimas décadas de nuestra investigación o hasta donde la memoria oral llega.

La arriería es una actividad permanente en la temporalidad seleccionada y es posible abordarla a través de distintas fuentes de información. Por un lado, el tipo de registro más abundante varía de acuerdo con la etapa a analizar y una primera vía de entrada sigue asociaciones de temporalidad-tipo de fuente. Por otro lado, para cada una de las etapas, complementamos fuentes de información, ya sea supliendo entre ellas vacíos, inspirando hipótesis a explorar o directamente dialogando entre sí. Presentamos aquí las posibilidades y los desafíos metodológicos que brinda esta complementación en la larga duración.

El Período Boliviano, vías de comunicación y actores: una aproximación desde las fuentes documentales y el trabajo en terreno

Entre 1825 y 1879 la actual región de Antofagasta perteneció a Bolivia. Una red vial vinculaba el territorio con el altiplano boliviano, Chile, Tarapacá (Perú) y el noroeste argentino. En esta época cobró importancia el camino que unía Lamar (Cobija) con Potosí; es decir, el único puerto soberano con el principal centro económico del país (Figura 5). Se hizo preciso entonces mejorar la actividad portuaria y las comunicaciones en torno al mismo.

El Estado alentó su desarrollo designando autoridades y generando políticas de fomento mediante la inyección de recursos. Además, impulsó la actividad arriera por medio de la instalación de casas comerciales, el crédito para la compra de animales de tiro, el incremento de los cultivos y la mejora del camino, lo que incluyó el levantamiento o la refacción de postas para salvar las grandes distancias.²²

²² Cristian Borie, Victoria Castro, Varinia Varela y Carlos Aldunate, “Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama: desde la Colonia hasta la Guerra del Salitre”, *Diálogo Andino* num 49 (2016): 209-223.

Fernando Cajías, *La provincia de Atacama, 1825-1842* (La Paz: Instituto Boliviano de Cultura, 1975). Cecilia Sanhueza, “Tráfico caravanero, arriería...”, en *Temporalidad, Interacción y Dinamismo Cultural. La Búsqueda del hombre*, editado por André Hubert, José González y Mario Pereira (Santiago, Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2011), 289-321. Eduardo Téllez y Osvaldo Silva, “Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832”, *Cuadernos de historia* num 39 (2013): 171-178.



Figura 5

Situación de las postas y poblaciones del antiguo camino Cobija-Potosí que están en actual territorio chileno. Desde Santa Bárbara a Chacance la curvatura señala el curso del río Loa a través del territorio. Desde Cobija a Chacance y desde Santa Bárbara a Ascotán las postas eran la única certeza de concretar la travesía debido a la ausencia de agua (en el primer caso) y a la altitud, que se hacía sentir particularmente en invierno, en el segundo caso

Fuente: *Google Earth*. Imagen intervenida por los autores

Esta temática es foco del trabajo que realizamos en base a fuentes del Archivo Nacional de Bolivia, especialmente de los fondos del Ministerio de Hacienda y el Ministerio del Interior. La documentación, en gran parte inédita, permite analizar las políticas estatales para el impulso del comercio, los actores intervinientes, los bienes y mercancías transportados, las características de las postas y caminos, así como su transformación a lo largo de medio siglo (1820-1870).

Concluida la catalogación total del corpus, se está implementando una transcripción selectiva. De la digitalización y transcripción en progreso, y con el objetivo de realizar una prospección inicial, se seleccionaron 40 documentos que se refieren a las postas durante el periodo 1827-1860. Este corpus fue procesado a través del software de análisis cualitativo *Atlas.ti*, que permite trabajar con datos no estructurados. En primer lugar, se realizó un análisis de frecuencias de las palabras en los documentos (Figura 6) que requirió la elaboración de una base de datos depurada. Inicialmente se eliminaron palabras de uso frecuente que no aportan contenido (p. ej. de, con, los, etc.). El siguiente paso fue la identificar distintas grafías de la misma palabra (por ejemplo, gobernador/governador) y singulares y plurales, para unificar el conteo de frecuencia. Luego, y dado que el objetivo es exploratorio, se unificaron variantes de un mismo verbo (p. ej. dar incluye dio, dadas, dieron). Por último, se identificaron y unificaron variantes en la grafía de las toponimias y nombres propios (por ejemplo, chacance, chacancy, chacanse, chacansi, chacansí, chancanse, las cuales aluden al nombre de la posta más corrientemente denominada Chacance).



Figura 6

Resultado del análisis de frecuencia en disposición de nube de palabras. El tamaño de la letra es indicador de la mayor o menor frecuencia de los términos

En segundo lugar, se inició el proceso de codificación recursiva. Para la primera etapa de marcación se tuvo en cuenta el resultado del conteo de palabras y el agrupamiento de términos a, lo que se sumó una serie de categorías que *-a priori-* se habían establecido como significativas vinculadas a toponimia, minerales, animales o asociadas a los caminos.

Esto orientó una nueva etapa de codificación, en términos de disposiciones y servicios indígenas y de caracterización de los espacios como páramos o desiertos y sus potencialidades para la agricultura. A partir de allí, iniciamos una tercera fase de recategorización para el establecimiento de agrupamientos supra categoriales (familias) acompañada por el análisis de co-ocurrencias de códigos (Figuras 7 y 8).

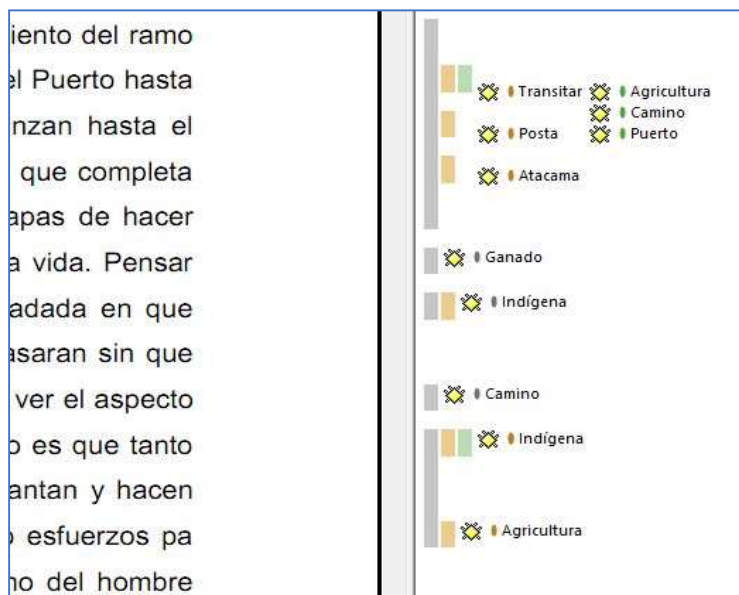


Figura 7

Primera etapa de codificación de un documento

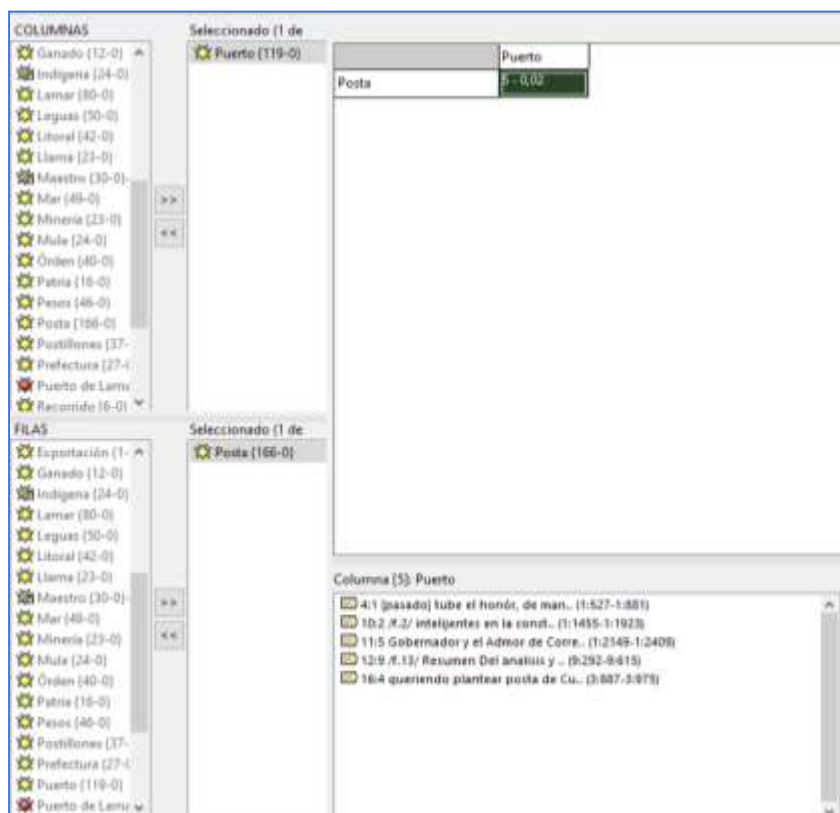


Figura 8

Un ejemplo de co-ocurrencia de códigos (puerto-posta). Nótese, en el recuadro inferior, la facilidad para retornar al contexto original de la cita

Las fuentes dejan claro que el sistema de postas constituyó un elemento indispensable para poder concretar las actividades arrieras, en particular por las grandes distancias y la escasez de refugio, aguas y pasturas con que se enfrentaba aquél que quisiera desplazarse entre el altiplano y la costa del Pacífico. También destacan las múltiples dificultades que las autoridades tuvieron para avanzar con su proyecto modernizador, el que se vio afectado por las convulsiones políticas, las enormes limitaciones económicas (se trataba de un

Estado dependiente del tributo y, por tanto, neocolonial) y la dependencia del trabajo indígena para el mejoramiento de rutas.

Los avances realizados en esta línea iluminan nuevas pesquisas de archivo. La utilización de esta herramienta no se agota en la instancia exploratoria. Uno de sus principales beneficios –junto con la codificación recursiva– es que permite procesar audios e imágenes de manera conjunta con los textos escritos.

El trabajo está siendo complementado con prospecciones arqueológicas en el tramo de la vía Cobija-Potosí (Figura 9). Los abordajes más clásicos, basados en la relación entre datos documentales y restos materiales, son la base para que otros integrantes del equipo implementen enfoques particulares, como el de paisajes sonoros.²³

²³ Cristian Baeza, “Un nuevo Paisaje Sonoro en la Antofagasta del ciclo salitrero”, Tsantsa, Revista de Investigaciones Artísticas num 9 (2020): 39-62.



Figura 9

Sector sur del salar de Ascotán. Por la ladera sur del volcán trepa el camino que se ve también a la derecha de la foto. Los relictos de la posta se encuentran a 3924 msnm, aproximadamente en el lugar que marca el vértice inferior del detalle, cerca de la frontera con Bolivia

Fuente: fotografía de los autores, el detalle fue tomado de *Google Earth*

Un sistema de información geográfica para Quebrada de los Arrieros

El interés sobre Quebrada de los Arrieros antecede al proyecto de investigación. En un viaje a terreno con el arqueólogo Lautaro Núñez, dialogamos sobre la arriería de remesas entre Argentina y Chile, fenómeno importante entre finales del siglo XIX y principios del XX. Surgió entonces la idea de estudiar esta posible vía de abastecimiento de ganado en pie, en forma similar a lo ya realizado para la ruta Catarpe-Calama que corría paralela algo más norte.²⁴

Quebrada de los Arrieros inicia al pie del cerro Quimal y termina a la altura de Sierra Gorda, en sentido E-O, a lo largo de más de 100 km. Vincula los oasis del Salar con la mina de plata de Caracoles y la zona salitrera. Pese a que presenta mucha evidencia arqueológica,²⁵ no existen trabajos científicos que la hayan tomado como caso de estudio.

Por las pocas referencias en fuentes históricas, memoria oral y bibliografía científica, entendimos que la estrategia metodológica más adecuada para prospectar el área de 500

²⁴ Yerko Araneda, "Habitar un paisaje de movimiento. Arqueología de la ruta Catarpe-Calama en tiempos de las remesas, Región de Antofagasta (1870-1940)" (Tesis de Licenciatura en Arqueología, Universidad de Chile, 2018).

²⁵ Lautaro Núñez, "Informe de impacto ambiental arqueológico-antropológico Proyecto Río Chilex S.A." (San Pedro de Atacama, 1999). Manuscrito en posesión de los autores.

km2 era el análisis espacial y la geoinformática (Figura 10). En base a una primera sistematización y actualización de la información disponible en Núñez (1999), utilizamos técnicas y herramientas geográficas diversas, como la teledetección a través de imágenes satelitales, la georreferenciación de cartografía antigua y la creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) específico.

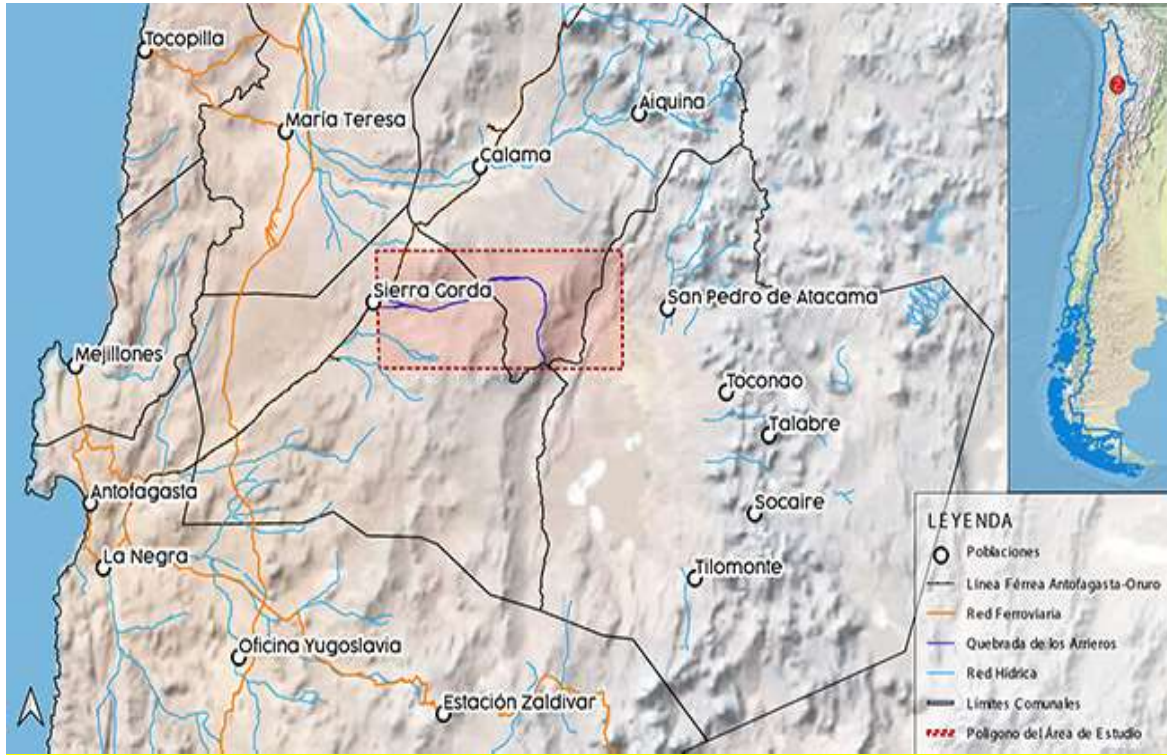


Figura 10
Ubicación del Área de Quebrada de los Arrieros
Imagen de los autores

Desde este abordaje, configuramos una metodología para disponer de información geoespacial útil para analizar y construir hipótesis sobre nuestro problema de estudio. En total se relevaron 170 km de camino carretero y 250 km de huellas troperas, identificándose -además- 160 estructuras de diferente tipo. El SIG permitió evidenciar una compleja red que, mediante caminos de importancia variable, conectó diferentes estructuras (habitacionales, ganaderas y de otro tipo) (Figura 11).

Esto nos llevó a plantear hipótesis sobre 1) la incidencia de los accidentes geográficos (cerros, pampas y quebrada) en la distribución de la red; 2) la racionalidad de la red en relación con las actividades productivas dominantes (extracción de plata y salitre) que demandaban productos agropecuarios de los pueblos del Salar y allende los Andes; y 3) las anomalías con respecto a la racionalidad dominante, presentes en huellas y estructuras que no estarían directamente asociadas a la orientación principal, lo que parece indicar que el uso del área incluyó otras funcionalidades, con arreglos a fines específicos.



Figura 11

Área de Quebrada de los Arrieros con sitios en prospección (círculos rojos y siglas), camino carretero (verde), huellas troperas (amarillo), la quebrada en sí misma (azul) y líneas férreas (violeta). También las poblaciones de San Pedro de Atacama y Sierra Gorda que están en los extremos del área

Fuente: *Google Earth*. Imagen intervenida por los autores

Los trabajos en terreno iniciaron en 2019 y siguen en marcha, prospectándose los diversos sitios tele detectados (Figura 12) para entender las asociaciones entre estructuras, caminos y geomorfología y avanzar así en la comprensión de las formas de transitar y habitar este paisaje.

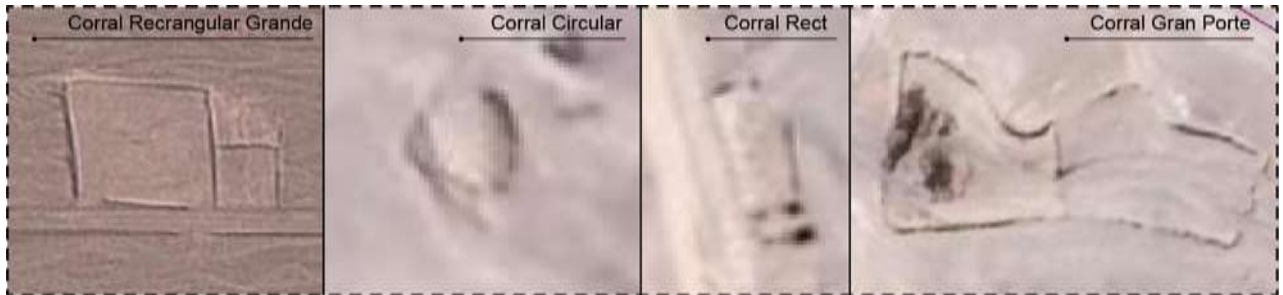


Figura 12

Detalle de estructuras ganaderas en Quebrada de los Arrieros

Fuente: *Google Earth*. Imagen intervenida por los autores.

Historia oral sobre los movimientos arrieros

La estrategia etnográfica sigue varias líneas. La principal nace de la confluencia con los intereses de la Comunidad Lickanantay de Toconao (CLT) que tiene por finalidad acreditar posesión y dominio sobre salares, aguas superficiales y vegas del sector Alto Andino. Esta unión se ha visto facilitada entre 2019 y 2020 por la existencia de un convenio entre la CLT y la Universidad Católica del Norte que comprende investigación conjunta, transferencia tecnológica y formación.

Tomando como base la memoria oral, hemos sumado trabajo de terreno para relacionar los datos etnográficos con materialidad que dé cuenta de presencia y ocupación (Figuras 13 y 14). Este trabajo se ha demostrado útil para identificar los desplazamientos de personas, mercancías, bienes y productos por un amplio territorio, desde y hacia el núcleo de la comunidad, poniéndolo en comunicación con los actuales SO de Bolivia y NO de Argentina.

Estos desplazamientos han ido configurando patrones de ocupación que se vinculan también con otras estrategias de supervivencia, como el pastoralismo. En este sentido, la arriería debe entenderse en relación con múltiples formas de vivir el territorio y con los diferentes escenarios sociopolíticos que han ido reconfigurando el mapa regional y la situación de los habitantes dentro del mismo.



Figura 13

Equipo de investigación (al centro), cerro Zapaleri (al fondo, zona de triple frontera entre Chile, Bolivia y Argentina) y los restos de Casa Colorada (a la derecha, al amparo del promontorio rocoso), sector habitacional señalado por informantes como de estrecha relación con la arriería entre 1930 y 1970

Fuente: fotografía de los autores



Figura 14

Valle de Soncor, punto de una de las principales rutas de remesas.²⁶ En este lugar, parte de las 'tropas' que llegaban desde el NO argentino descansaban antes de su jornada final hasta la zona de engorde en San Pedro de Atacama

Fuente: fotografía de los autores

Por fuera del trabajo colaborativo, interactuamos también con diversos informantes vinculados con la arriería, ya sea por relaciones familiares o por implicación directa. Es el caso de un *entrepreneur* de la ciudad de Calama que contrabandearo ganado en pie desde Susques (Argentina) a Calama (Chile) a través de rutas que conectaban esa localidad argentina con la zona del Salar de Atacama. Esto lo hizo con la ayuda de individuos que conocían el terreno y que tenían relaciones de afinidad y parentesco con diversos pobladores dispersos por el altiplano, los valles y otros pisos ecológicos a ambos lados de la frontera.

Sabido es que la declinación del comercio arriero transfronterizo debe ser atribuida a diversos factores, ya que se cuentan la aparición de los modernos medios de transporte y el desarrollo vial, la rigidificación las fronteras nacionales, las modificaciones residenciales debido a las oportunidades de trabajo asalariado en las ciudades mineras, el establecimiento de comercios y la integración de las zonas periféricas a las economías nacionales.²⁷ Sin embargo, el caso de nuestro informante ilustra que la arriería de remesas

²⁶ Isaiah Bowman, *Desert trails of Atacama* (New York: American Geographical Society, 1924).

²⁷ Alejandro Benedetti, "El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes", *Revista Digital Escuela de Historia* Vol: 1 num 4 (2005): 1-26.

pudo reactivarse tardíamente y a una escala menor frente a coyunturas específicas. En este particular fue la crisis de principios de la década de 1980, cuando la población más pobre del país debió acudir a fuentes más baratas de proteínas (llama y alpaca en Arica e Iquique, burro en Calama) y otros productos campesinos de bajo costo. En este contexto, se asistió a un contrabando fronterizo de insumos básicos y al surgimiento de ferias fronterizas.²⁸ Es sabido que el comercio de burros a plantas de carne muy precarias en el Valle de Aconcagua, provenientes de la precordillera de Tarapacá y Antofagasta, vació de burros cimarrones la cordillera chilena, arrastrando también remesas desde el NO argentino. En este contexto, se activaron circuitos de muy larga distancia con el objeto de proveer de este alimento a las capas sociales más pobres en el centro del país. Todo esto en el marco del freno a los movimientos transfronterizos que impuso la política de fronteras de la dictadura, marcada por una violencia estatal que impactó sobre las comunidades indígenas en contextos de frontera del norte de Chile.²⁹

A través de este caso vemos el rol de personajes que articularon mercantilmente con la frontera. Estos agentes de comercio requirieron de baqueanos indígenas y sus redes de relaciones locales, fronterizas y transfronterizas. En el caso presentado tenemos la unión entre un individuo con conocimiento del terreno y una red de parentesco y amistad extendida (aprovisionamiento / oferta) y otro con práctica empresarial y conexiones urbanas, en donde está el centro de demanda y consumo. Asimismo, remarca la importancia del trueque como forma de intercambio en este comercio. Un intercambio que remeda lo tradicional, pero que está penetrado por referencias de mercado, locales y nacionales.

Se encuentra también en proyección un trabajo con otra comunidad del Salar de Atacama, la de Socaire (CAS). En este caso, el interés de la CAS no se ha planteado tanto en dependencia con sus territorios al Oeste, sino con sus relaciones históricas con la costa, específicamente con las poblaciones chango. Esto cobra un interés destacado dado el proceso de reemergencia de este colectivo y su reciente reconocimiento por el Estado chileno mediante la Ley N° 21.273. Este proyecto ayudará a concretar la organización de un archivo audiovisual, sonoro y documental para conservar la memoria de abuelas y abuelos, tarea que se entiende como fundamental desde la misma comunidad y que aporta mucha información sobre movilidad territorial. También, como en el caso de la CLT, realizamos trabajos de terreno para complementar los datos orales con la materialidad remanente. Sin embargo, las tareas de relacionamiento entre la dirigencia étnica y la academia se ven afectadas por las cambiantes condiciones políticas del campo étnico atacameño y por la compleja relación histórica con la investigación científica (relación entre

Jorge D’Orcy, “¿A cuánto cambia? Análisis sobre las relaciones histórico-sociales de las ferias de intercambio entre las comunidades y organizaciones atacamas/atacameñas de la puna y salar de Atacama (1930-2019)” (Tesis de Maestría en Antropología, Universidad de Tarapacá-Universidad Católica del Norte, 2020).

Nicolás Richard, Damir Galaz-Mandakovic, Javier Carmona y Consuelo Hernández, “El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la puna de Atacama (1930-1980)”, *Historia* Vol: 396 num 1 (2018): 163-192.

Cecilia Sanhueza y Hans Gundermann, “Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928)”, *Estudios atacameños* num 34 (2007): 113-136.

²⁸ Hans Gundermann, “Comunidades ganaderas, mercado y diferenciación interna”, *Chungara* num 16-17 (1986): 233-250.

²⁹ Hans Gundermann, Jorge Vergara y Héctor González, “The Andean order in Northern Chile and violence against Indigenous Peoples in the Twentieth Century. *Urban Anthropology*” Vol: 48 num 3-4 (2018): 413-480.

investigador e investigado, procesos de patrimonialización, etc.), tema sobre el que no nos extenderemos aquí pero sobre el que hay abundante bibliografía.³⁰

Los registros de esta sub-línea de investigación están siendo generados a partir de métodos, problemas y parámetros teóricos concretos comprendidos dentro de lo que se denomina historias de vida. Este conocimiento de primera mano puede permitirnos acceder a aspectos desconocidos de nuestro problema de estudio mediante los testimonios que los propios actores -o los receptores de su memoria- tienen sobre el mismo.³¹

Conclusiones: en el camino, algunas Hipótesis

La idea general que guía nuestra investigación es que la región de Antofagasta se mantuvo a través de los siglos como espacio de articulación de los Andes centro sur debido a su situación como nexo entre el litoral Pacífico, el NO argentino, el sur de Bolivia y el centro-sur de Chile. La región se insertó en estos circuitos a través de recursos naturales propios, como la actividad minera y salitrera en las zonas intermedias y altas y la explotación pesquera en el litoral. De manera que, en una época previa a la aparición de los modernos medios de transporte, la importancia de arriería en esta articulación parece innegable.

Las diferentes organizaciones político-administrativas (Corregimiento de Atacama, Departamento del Litoral, Provincia de Antofagasta, Región de Antofagasta) y los momentos de interfase (Guerras de Independencia, Guerra del Pacífico, crisis del salitre) impactaron en la organización económica del territorio antofagastino y, por lo tanto, en la arriería. Sin embargo, entendemos que la conexión entre cambios de coyuntura y cambios en la arriería no implicaría determinación estructural del primer al segundo elemento. Esto es así porque los reordenamientos político-territoriales sucedidos entre la colonia y la formación de los Estados nacionales incidieron diferencialmente en el desarrollo de la arriería a causa de períodos de auge y de reflujo económico vinculados a momentos de paz y de beligerancia o a la activación o inhibición de diferentes circuitos comerciales y rutas específicas debido al establecimiento de nuevas fronteras. El impulso o declinación del comercio de determinados bienes y mercancías por los costos de fletes y demandas de época y la reorganización del espectro productivo de los diferentes enclaves afectados también se vieron alterados por las modificaciones en las orientaciones económicas. Esta heterogeneidad no puede restringirse a una relación mecánica, por lo que es preciso analizarla con la debida flexibilidad de criterio.

En segundo lugar, parece posible estimar que, en su desarrollo histórico, la arriería se vio absorbida por la creciente mercantilización de la economía, lo que llevó a una diferenciación interna del oficio que incluyó especialización y diferenciación laboral de los actores intervinientes. Así, habría dejado paulatinamente de ser un emprendimiento familiar o comunal para ser absorbido en gran medida por la burguesía comercial, con un consecuente fenómeno de proletarianización. Esto, sumado a los cambios en los efectos transportados (como el ganado en pie desde el NO argentino a las zonas salitreras), habría llevado a que el oficio arriero se diferenciase internamente en forma jerárquica, por las

³⁰ Patricia Ayala Rocabado, *Políticas del Pasado. Indígenas, arqueólogos y estado en atacama* (San Pedro de Atacama: Qillqa, 2017).

³¹ María Benadiba, "Historia oral: reconstruir historias únicas desde la diversidad", *Confluências culturais* Vol: 4 num 2 (2015): 90-99.
Alejandro Portelli, "El uso de la entrevista en la historia oral". *Anuario Escuela de Historia* num 20 (1996): 35-48.

relaciones de propiedad involucradas, el tipo de labores realizadas por cada individuo y las diferentes responsabilidades asumidas. Sin embargo, es lícito suponer que no siempre la burguesía comercial -aun cuando articuló a los actores de la arriería en términos mercantiles- los habría proletarizado directamente, pues convenía trasladar los costos de salarios a las economías domésticas y comunitarias.

Cabe reconocer, entonces, estrategias de tipo mixto, como aquella que la burguesía puede haber implementado haciendo uso de la proletarización y los arreglos comerciales. Esto no impide que siguieran subsistiendo las bases familiares de la arriería por cuenta propia o en relación por tratos o contratos de servicios con empresas. Se hace por lo tanto necesario abordar los cambios como no teleológicos, pudiendo ver las marchas y contramarchas, las adaptaciones y peculiaridades a través del aumento de la complejidad del comercio arriero.

En tercer lugar, los circuitos menores de la arriería regional son centrales en el proceso a estudiar. Su persistencia se explica por el requerimiento de satisfacer necesidades locales, campesinas, históricamente relacionadas con la complementariedad. Los circuitos arrieros menores, que enlazaban pequeños poblados y centros de producción/extracción, expresarían demandas específicas de abastecimiento y comunicación entre núcleos humanos unidos por lazos de reciprocidad y también mercantiles. Los actores intervinientes habrían desplegado diferentes estrategias y prácticas para aprovechar las cambiantes coyunturas históricas. Si, para los grandes flujos de bienes, productos y ganado, relacionados con las orientaciones predominantes de la economía, se habría experimentado una declinación de la importancia de las relaciones tradicionales de complementariedad, interetnicidad y parentesco, para los movimientos relacionados con el abastecimiento de pequeños poblados situados en diferentes nichos ecológicos, estas relaciones habrían mantenido su vigencia. Por dentro de este proceso general, no puede dejarse de analizar los posibles encadenamientos combinados, en donde el comercio arriero involucró intercambios mercantiles a escala campesina con intercambio complementario.

Para una adecuada reconstrucción diacrónica del proceso de la arriería por medio de la cual podremos realizar una comparación entre las etapas identificadas es necesaria una aproximación holística al fenómeno, tornándose imprescindible el auxilio combinado de diversas fuentes de información. Frente a la heterogeneidad de los materiales empleados, es necesario recurrir a herramientas específicas para cada tipo de fuente y, a la vez, elaborar criterios de procesamiento compartido. Esto implica un doble desafío: por un lado, conocer las potencialidades y los límites de cada tipo de registro y realizar preguntas pertinentes; por el otro, utilizar herramientas de procesamiento que permitan recuperar información de más de un tipo de fuente (como, por ejemplo, la creación de un SIG o de una unidad hermenéutica en *Atlas.ti*) y establecer cuáles categorías son transversales y cuáles no. Este proceso investigativo se haya en marcha y estas páginas son una muestra de los avances realizados.

Bibliografía

Araneda, Yerko. “Habitar un paisaje de movimiento. Arqueología de la ruta Catarpe-Calama en tiempos de las remesas, Región de Antofagasta (1870-1940)”. Tesis de Licenciatura en Arqueología, Universidad de Chile. 2018.

Ayala Rocabado, Patricia. Políticas del Pasado. Indígenas, arqueólogos y estado en Atacama. San Pedro de Atacama: Qillqa. 2017.

Assadourian, Carlos. El Sistema de la Economía Colonial. Mercado Interno, Regiones y Espacio Económico. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1982.

Baeza, Cristian. “Un nuevo Paisaje Sonoro en la Antofagasta del ciclo salitrero”. Tsantsa, Revista de Investigaciones Artísticas num 9 (2020): 39-62.

Bandieri, Susana. “La noción de “espacio económico” en Carlos Sempat Assadourian y sus posibilidades de uso en historias regionales de lugares y tiempos diferentes”. Revista Estudios del ISHIR Vol: 2 num 4: 27-42.

Benadiba, María. “Historia oral: reconstruir historias únicas desde la diversidad”. Confluências culturais Vol: 4 num 2 (2015): 90-99.

Benedetti, Alejandro. “El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes”. Revista Digital Escuela de Historia Vol: 1 num 4 (2005):1-26.

Bermúdez, Oscar. Breve Historia del Salitre: Síntesis Histórica desde sus Orígenes hasta Mediados del siglo XX. Santiago: Pampa Desnuda. 1987.

Borie, Cristian; Castro, Victoria; Varela, Varinia y Aldunate, Carlos. “Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama: desde la Colonia hasta la Guerra del Salitre”. Diálogo Andino num 49 (2016): 209-223.

Bowman, Isaiah. Desert trails of Atacama. New York: American Geographical Society. 1924.
Cajías, Fernando. La provincia de Atacama, 1825-1842. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura. 1975.

Chocano, Magdalena. “Circuitos comerciales y auge minero en la sierra central”. Allpanchis Vol: 18 num 21 (1983): 3-26.

Chong, Guillermo; Pueyo, Juan y Demergasso, Cecilia. “Los yacimientos de boratos en Chile”. Revista geológica de Chile Vol: 27 num 1 (2000): 99-119.

Conti, Viviana y Sica, Gabriela. “Arrieros andinos de la colonia a la independencia”. Nuevo Mundo Mundos Nuevos (2011) <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560> (9/1/2018).

Contreras, Jesús. “Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre articulación económica en la región de Ayacucho”. Boletín Americanista num 37 (1987): 49-72.

D’Orcy, Jorge. “¿A cuánto cambia? Análisis sobre las relaciones histórico-sociales de las ferias de intercambio entre las comunidades y organizaciones atacamas/atacameñas de la puna y salar de Atacama (1930-2019)”. Tesis de Maestría en Antropología, Universidad de Tarapacá-Universidad Católica del Norte, 2020.

Glave, Luis. “Trajines: un capítulo en la formación del mercado interno colonial”. Revista Andina 1 (1986): 9-76.

Gundermann, Hans. "Comunidades ganaderas, mercado y diferenciación interna". *Chungara* num 16-17 (1986): 233-250.

Gundermann, Hans.; Vergara, Jorge. y González, Héctor. "The Andean order in Northern Chile and violence against Indigenous Peoples in the Twentieth Century". *Urban Anthropology* Vol: 48 num 3-4 (2019): 413-480.

Leal, Francisco. "La Doctrina de Seguridad Nacional: materialización de la Guerra Fría en América del Sur". *Revista de Estudios Sociales* Vol: 15 (2003): 74-87.

Letelier, Javiera. "Entre la costa de Cobija y tierras altas. El tráfico arriero a inicios de la República Boliviana". *Diálogo andino* num 49 (2016): 225-234.

Martínez, José. "Información sobre el comercio de pescado entre Cobija y Potosí, hecha por el Corregidor de Atacama, Don Juan de Segura (19 de julio de 1591)". *Cuadernos de Historia* num 5 (1985): 161-171.

Molina, Raúl. "El desierto–despoblado de Atacama: geografía e imaginarios coloniales". Tesis de Maestría en Antropología, Universidad de Chile, 2010.

Molina, Raúl. "Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama". *Chungara* Vol: 43 num 2 (2011): 177-187.

Molina, Raúl. "En la huella está el Peligro". *Arrierías de puna y Desierto*. San Pedro de Atacama: Qillqa. 2017.

Murra, John. "Las investigaciones en etnohistoria andina y sus posibilidades en el futuro", en *Formaciones Económicas y Políticas del mundo Andino*, editado por John Murra. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1975. 275-312.

Núñez, Lautaro. Informe de impacto ambiental arqueológico-antropológico Proyecto Río Chilex S.A. San Pedro de Atacama. 1999. Manuscrito en posesión de los autores.

Philippi, Rodolfo. *Viage al desierto de Atacama: hecho de orden del gobierno de Chile en el verano de 1853-54*. Halle de Sajonia: Eduardo Antón. 1860.

Portelli, Alejandro. "El uso de la entrevista en la historia oral". *Anuario Escuela de Historia* num 20 (1996): 35-48.

Richard, Nicolás; Galaz-Mandakovic, Damir; Carmona, Javier. y Hernández, Consuelo. "El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la puna de Atacama (1930-1980)". *Historia* Vol: 396 num 1 (2018): 163-192.

Rosenblitt, Jorge. "De arrieros a mercaderes. Orígenes de los comerciantes de la región Tacna-Arica, 1776-1794". *Revista de Indias* Vol: LXXIV num 260 (2014): 35-66.

Sanhueza, Cecilia. "Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: El Siglo XVI". *Estudios Atacameños* num 10 (1992): 169-182.

Sanhueza, Cecilia. “Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina”, en *Temporalidad, Interacción y Dinamismo Cultural. La Búsqueda del hombre*, editado por André Hubert, José González y Mario Pereira. Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte. 2011. 289-321.

Sanhueza, Cecilia. “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”, en *Atacama*, editado por Carlos Aldunate. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino. 2012. 236-255.

Sanhueza, Cecilia. y Gundermann, Hans. Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928). *Estudios atacameños* num 34 (2007): 113-136.

Téllez, Eduardo. y Silva, Osvaldo. “Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832”. *Cuadernos de historia* num 39 (2013): 171-178.

REVISTA
INCLUSIONES M.R.
REVISTA DE HUMANIDADES
Y CIENCIAS SOCIALES

CUADERNOS DE SOFÍA
EDITORIAL

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de la **Revista Inclusiones**.

La reproducción parcial y/o total de este artículo debe hacerse con permiso de **Revista Inclusiones**.