Rev. Hist., N° 28, vol. 1, Enero-Junio 2021: 254-288
ISSN 0717-8832
https://doi.org/10.29393/RH28-10CIMG10010

Conflictos internacionales, modernización y cambios en las rutas ganaderas circumpuneñas. Salta, Tarija y Taltal, 1850-1930*

International conflicts, modernization and changes in the circumpuneñas cattle routes. Salta, Tarija and Taltal, 1850-1930

Milton Godoy Orellana**

RESUMEN

El artículo analiza la incidencia de los conflictos limítrofes y el proceso de modernización en los circuitos circumpuneños, en ambas vertientes de la cordillera de Los Andes, a partir de los cambios en los flujos comerciales de las últimas dos décadas del siglo XIX. Para el efecto, se considera el caso de Salta, Tarija y Atacama meridional, puntualmente la región de Taltal. El objetivo central es el estudio de los cambios en las rutas y el impacto que tuvieron en la sociedad regional, intentando identificar otros factores que se sumaron a estos cambios en las dinámicas económicas regionales y en rutas del comercio interregional trasandino.

Palabras clave: Guerra del Pacífico, comercio trasandino, Atacama.

ABSTRACT

The article analyzes the incidence of the border conflicts and the modernization process in the circumpuneños circuits, in both slopes of the Andes, starting from the changes in the commercial flows of the last two decades of the 19th century. For this purpose, it considers the case of Salta, Tarija and southern Atacama, punctually the region of Taltal. The main objective is to study the changes in routes and the impact they had on regional society, trying to identify other factors that added to these changes in regional economic dynamics and trans Andean interregional trade routes.

Keywords: War of the Pacific, trans-Andean trade, Atacama.

Recibido: febrero 2021

Aceptado: mayo 2021

---

* Esta investigación es resultado del Proyecto Fondecyt Regular Nº 1200297.
** Doctor en Historia. Investigador Asociado Museo Regional de Atacama, Chile. ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2528-8461. Correo electrónico: mgodoyorellana@gmail.com.

Introducción

"Andar siempre, caminar noche y día, es el afán constante del arriero, pues a cada legua la novillada merma el peso y es necesario llegar a Chile en las condiciones exigidas por los contratos"[1], escribió Juan Carlos Dávalos en *Viento blanco*, al inicio de la década de los veinte en el siglo pasado. Estas palabras, eran parte de las cavilaciones del legendario Antenor Sánchez, cuando arriaba con sus trabajadores una manada de 300 novillos a las salitreras de Atacama.

El autor, testigo de la preparación del viaje allende Los Andes, resume las vicisitudes, prácticas y rutas usadas por los arrieros que desde el noroeste argentino trasladaban ganado vacuno y mulas a las explotaciones de nitrato en el árido desierto atacameño. Dávalos convirtió una experiencia de vida en literatura, algo similar a la imagen que plasmó un anónimo pintor en la obra El arriero, que custodia el Museo Histórico de Salta.

Desde el periodo tardocolonial la producción y comercio de mulas en Salta fue un negocio lucrativo que consolidó fortunas. En la región, el alcance de este comercio era de antigua data y alcanzaba su punto máximo en Sumalao, una capilla cercana a la ciudad, donde se realizaba entre los meses de febrero y marzo una gran feria de compraventa de acémilas, que concentraba comerciantes de Argentina, Perú, Bolivia y Chile cubriendo la región circumpuneña. Acerca de este importante evento comercial regional escribió Alonso Carrió de la Vandera, conocido con el alias de Concolorcorvo[2], quien señaló en 1773 que era "la asamblea mayor de mulas que hay en todo el mundo"[3].

Esta feria, similar a las de Huari y Vilque en Perú, proveyó las mulas demandadas por la minería del actual Perú, Bolivia y Chile. La documentación de este comerciante, similar a la de muchos otros, permite dimensionar los montos transados y el desplazamiento de sus agentes en Lima, Cusco, Andahuaylas, Junín, Huanta, Ayacucho, Arequipa, Puno, Potosí, Oruro, Cochabamba y numerosos poblados del altiplano[4]. A estos lugares eran trasladadas mediante un contrato de conchavo[5], en tropas que podían alcanzar de dos mil a tres mil mulas. Como ejemplo, baste destacar que, en febrero de 1807, Marcos Martínez, un agente de Domingo de

---

[1] Dávalos, Juan Carlos. 1963. *Viento blanco,* Salta, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, p. 15.

[2] Aunque la obra es adjudicada a Calixto Bustamante Carlos Inca, se reconoce como autor a Alonso Carrió, quien ocultó su autoría usando el nombre de su compañero en el viaje. Ver Herrera, Jerónimo. 2004. "Alonso Carrió de la Vandera, autor del *Lazarillo de Ciegos Caminantes*: Prueba documental", *Cuadernos para la Investigación de la Literatura Hispánica*, N° 29, Madrid, pp. 499-511.

[3] Concolorcorvo. 1942. *El lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*, Buenos Aires Ed. Solar, p. 112.

[4] El epistolario de este comerciante contiene cartas y cuentas de ventas de mulas y remesas de dinero que sus agentes le enviaban de ciudades y recónditos lugares, cubriendo desde Lima a Salta y gran parte del altiplano. Ver Archivo y Biblioteca Dr. Atilio Cornejo [en adelante ABAC], carpetas 1 a 5, Caja 32, documentos sueltos.

[5] Ver Cornejo, Atilio. 2010. *El contrato de conchavo (antecedentes)*, Salta, Edición de la Fundación Atilio Cornejo.

Olavegoya en Cusco, escribía que "de Salta nos anuncian mal año" y que solo había diez tropas conchavadas, quejándose de que "dicen que cuando más saldrán 25.000 mulas"[6].

Sin duda, la consideración de esta cifra como baja, permite imaginar el número de acémilas vendidas a Cusco en lo que estos comerciantes consideraban un año bueno, monto que podría fácilmente duplicar la cifra anterior. De hecho, dos días después otro agente le escribió al mismo Olavegoya desde Salta indicando que "hasta el día tenemos 25 a 26 tropas y pueden salir sobre 50.000 mulas"[7].

La cobertura de los comerciantes salteños incluía relaciones comerciales en la región circumpuneña con clientes y agentes en diversas ciudades, entre las que se incluían Copiapó y San Pedro de Atacama, tal como Pedro Antonio de Gurruchaga, un importante comerciante salteño que falleció en este último poblado[8] y mantenía sólidas relaciones comerciales allende Los Andes, mediante un representante en Copiapó[9]. Por cierto, la importancia del comercio de mulas provenientes de Salta ha sido motivo de numerosos estudios acerca de sus dimensiones, tanto en el periodo colonial, como al inicio del republicano[10].

En el periodo estudiado las relaciones comerciales con Atacama se ampliaron y consolidaron con el tráfico de animales para el consumo de los miles de trabajadores asentados en las oficinas salitreras. No obstante, el comercio en la región circumpuneña también se vio impactado por los cambios suscitados con la consolidación de Estados nacionales y los problemas derivados del proceso. Tras los controles territoriales se imponían las fronteras y aduanas, que administraban las anheladas cargas impositivas con que gravaban los nuevos Estados nacionales a la importación y exportación con los países vecinos[11].

Por cierto, cabe preguntarse ¿Cuál fue el real impacto de los conflictos internacionales en el comercio trasandino?¿Fue esta la única causa de la contracción del periodo? Y, por último,

---

[6] ABAC, Marcos Martínez a Domingo de Olavegoya. Cusco, 12 de febrero de 1807. ABAC, N° de Inventario 15403, Carpeta 1, Caja 32, documentos sueltos, /f.

[7] ABAC, Pedro José de Ibaseta a Domingo de Olavegoya. Cusco, 14 de febrero de 1807. ABAC, N° de Inventario 15403, Carpeta 2, Caja 32, documentos sueltos, s/f.

[8] Cornejo, Atilio. 1979. *Historia de Francisco de Gurruchaga.* Salta, Ed. Instituto de San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta, Tomo II, p. 28.

[9] Ídem, p. 302.

[10] Para el efecto ver Toledo, Estela. 1962-1963. "El comercio de mulas en Salta, 1857-1698", en *Anuario del Instituto de investigaciones Históricas en Salta*, N° 6, Salta, pp. 160-170; Sánchez, Nicolás, 1965. "Extracción de mulas de Jujuy al Perú, fuentes, volumen y negociantes", en *Estudios de Historia Social*, N° 1, Buenos Aires, pp. 107-120; Sánchez, Nicolás; Ottolenghi, Patricia; Urbina, Manuel y Webb, Dorothy. 1965. "La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808", en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Rosario, N° 7-8, pp. 212-312.

[11] En este artículo no se profundiza en la discusión de la frontera, porque este tema ya fue abordado en Milton Godoy Orellana. 2020. "El poblamiento del desierto en una frontera porosa con límites elásticos: mineros y Estados nacionales en Atacama. Bolivia y chile (1840-1879)". *Aldea Mundo. Revista sobre Fronteras e Integración Regional*. 25/50, Táchira, pp. 21-36.

¿Cómo impactaron estos conflictos en los incipientes circuitos generados en la región de Taltal que iniciaba su producción en las últimas décadas del siglo XIX?

Para buscar respuestas a estas preguntas se propone como hipótesis que esta merma, no solo fue resultado de los sucesos bélicos que, sin duda, incidieron en la actividad extractiva del desierto de Atacama. Primero, se propone que hubo incidencia de las políticas económicas implementadas por el gobierno chileno una vez ocupada Antofagasta. Efectivamente, este pujante comercio, se vio impactado por los conflictos internacionales, principalmente, el sostenido por Bolivia, Perú y Chile (1879-1884). Este conflicto tuvo un doble impacto, en tanto, produjo alteraciones en las rutas y cambios de adscripciones de las localidades entre las que se comerciaba, cuyo mejor exponente es el caso de la Puna de Atacama que, en las últimas tres décadas del siglo XIX pasó de la soberanía del Estado de Bolivia, a la ocupación chilena por casi veinte años, para terminar, repartida entre Chile y Argentina, en virtud del Tratado de Límites de 1899, suscrito en Salta.

Segundo, en el proceso también impactaron otros factores, tales como la aplicación de la nueva política impositiva salitrera de 1880 que afectó con mayor intensidad el sector meridional de la Atacama salitrera, provocando una contracción de la producción que impactó en la demanda de animales, disminuyendo el tráfico hacia esta región. Otro elemento a considerar corresponde a la influencia del proceso de modernización en el transporte que significó la irrupción de los trenes en las pampas salitreras, provocando con ello la alteración de los flujos comerciales.

Por último, se analizarán las rutas de Atacama meridional, por las cuales circularon las caravanas de mulares y vacunos hacia Chile.

La importancia de este trabajo radica en la visión de conjunto de la región circumpuneña y la especificidad territorial trabajada para el caso de Atacama meridional. Esto es valedero al considerar que los estudios del salitre y sus relaciones comerciales trasandinas se han limitado al impacto de esta producción en las regiones ocupadas y anexadas después de la Guerra del Pacífico. De esta forma, destaca la escasez de trabajos centrados en estudiar los intercambios económicos en la región circumpuneña con énfasis en Taltal, la única región chilena productora de salitre hasta antes de la anexión territorial del sector septentrional del desierto de Atacama.

La omisión, probablemente, responde a las dimensiones de los intercambios y movimientos comerciales suscitados en los espacios anteriormente mencionados, los que en Taltal fueron un tanto menores, aunque la región hizo un gravitante aporte a ese movimiento.

Comercio y rutas en la región circumpuneña

La extensa macro región andina, posee una cobertura espacial que incluye por el sur, parte de Perú, Bolivia, Chile y Argentina. En este espacio se integraron tempranas economías complementarias basadas en la comercialización de productos provenientes de pisos

ecológicos diversos, sintetizados, por ejemplo, en intercambio de coca del interior por pescado de la costa. En este espacio geográfico, es posible identificar una región designada como circumpuneña, concepto surgido en el mundo académico que intenta reconstruir la organización socio-cultural y económica de esta región de amplio uso en arqueología e historia, designando el espacio que bordea la triple frontera de Bolivia, Chile y Argentina[12]. El área integra desde el sur del Salar de Uyuni, el altiplano de Lípez, la Puna de Jujuy y la Puna de Atacama, incorporando el desierto de Atacama entre el río Loa y el río Salado, hasta Copiapó[13]. La región posee paisajes culturales similares a uno y otro lado de la cordillera andina en que los flujos comerciales y culturales prehispánicos se mantuvieron durante el periodo colonial mediante el intercambio con la costa y un intenso arrieraje entre Buenos Aires, Córdoba, Tucumán, el Alto Perú y el desierto de Atacama.

Uno de los principales productos trasportados durante el siglo XVII era la yerba mate procedente de Paraguay, que se conducía de Jujuy a Potosí, circuito que se complementó durante el siglo XVIII con el transporte a Jujuy de productos desde Cuyo, La Rioja y Catamarca[14]. Estas rutas se integraban a la comunicación que existía entre Potosí y la costa del Pacífico a través de Arica, en lo que se denominaba la Ruta de la plata[15] o con el puerto boliviano de Cobija, fundado en 1825[16].

La regularidad de los intercambios se plasma en las palabras de Francisco Burdett O´Connor, quien, en 1838, durante la ocupación boliviana de Iruya en Salta, buscó "hombres prácticos de los caminos de Chile", conocedores de una ruta que en dieciocho jornadas permitía trasladarse desde Tupiza hasta Copiapó cruzando la quebrada de Antofagasta hacia la costa por un abra "tan honda, que se puede pasar en carruaje y por la cual se llevan corderos desde la provincia de Atacama a Copiapó"[17].

---

[12] González, Sergio. 2009. "El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile)", en *Cuadernos Interculturales*, vol. 7, N° 13, Viña del Mar, pp. 27-42.

[13] Para una discusión del concepto ver: Benedetti, Alejandro. 2007. "La región circumpuneña. Algunas consideraciones para iniciar el debate", en Corder, Alejandro ed., *Actas del VI Seminario internacional de integración sub-regional: sociedades de frontera, montaña y desierto*. Iquique, Edición INTE, pp. 14-26. Del mismo autor. 2009. "Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. vol. XIII, nº 286, Barcelona. http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-286.htm (Consultado el 20 de agosto de 2020).

[14] Conti**,** Viviana y Sica, Gabriela**.** 2011. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* (online), Débats, mis en ligne le 31 janvier 2011 (Consultado el 09 agosto, 2020). URL: http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560

[15] López, Clara. 2016. *La Ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico, caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX*. La Paz, Plural Editores, p. 26.

[16] Ver Cajías de la Vega, Fernando. 1975. *La Provincia de Atacama, 1825-1842*, La Paz, Instituto Boliviano de Cultura, La Paz.

[17] Burdett O´Connor, Francisco. 1915. *Independencia Americana. Recuerdos de Francisco* Burdett O´Connor*,* Madrid, Editorial América, p. 398.

Como otros centros productivos latinoamericanos, durante la segunda mitad del siglo XIX la región sur de Bolivia se vinculó estrechamente a la economía mundo, usando circuitos comerciales coloniales. Bolivia posee tres salidas naturales de flujo comercial hacia los mercados mundiales: hacia el oeste puede llegar al océano Pacífico; hacia el este, mediante los ríos Beni y Madeira, afluentes del Amazonas, puede, a través de este último, alcanzar el Atlántico; destino al que, por el sur, se puede arribar mediante la navegación por los ríos Paraguay y Pilcomayo, en la cuenca del Río de la Plata. De estas, la ruta preponderante fue la salida al Pacífico a través de Atacama o Tarapacá.

El conjunto de estas localidades nucleadas en torno a la región circumpuneña tuvo complejos flujos comerciales e intercambios que se vieron influidos por factores políticos, económicos que incidieron en los cambios de rutas entre 1850 y 1930. A lo anterior, se sumó la carga impositiva de los Estados nacionales que compartían la región y los procesos de modernización que se sustentaron en el conjunto con particularidades que ralentizaron, aceleraron o cerraron antiguas rutas e intercambios entre, principalmente, el noroeste argentino, el sur boliviano y el desierto de Atacama.

Rafael Valentín Valdivieso, recorrió el sector meridional del desierto de Atacama en 1840, señalando que existía un regular comercio de congrio seco vendido en Copiapó y Perú y que la zona comprendida entre la costa y la cordillera de Los Andes era "muy poco frecuentada y aun puede decirse desconocida". Sin embargo, en su texto se infiere que las relaciones de intercambio no eran escasas, existiendo personas en Paposo que comentaban haber viajado a Bolivia y República Argentina "por los caminos que pasan por allí, nos dijeron: que hay sierras ásperas, algunos valles y llanos muy dilatados; pero que todo es seco y de poco provecho"[18].

El sacerdote destacó que Miguel Gallo, propietario de la hacienda de Paposo había formado una "regular masa" de ganado que "condujo desde las provincias limítrofes de Argentina"[19]. Otro elemento que denotaba el tráfico e intercambios con el mundo andino fue la afirmación de Valdivieso acerca de que los habitantes de la costa "tienen gran afición a la coca".

Una década después, Rodolfo Amando Philippi, fue testigo de estos intercambios cuando buscaba cabalgaduras para viajar desde la costa de Paposo hasta San Pedro de Atacama. El arriendo de dos burros lo consiguió a cambio de productos que debía adquirir en Cachinal de La Sierra:

> "…una libra de coca que yo debía comprar en Cachinal de la Sierra a los atacameños que esperaba hallar, un poco de harina cruda, de harina tostada, un poco de grasa, de galleta, charqui, hierba y azúcar […]. Los víveres que recibió habrían costado apenas 3 pesos y la coca importada 2 pesos. El negocio con la vieja era muy divertido. Más de veinte veces

[18] Valdivieso, Rafael Valentín. 1981. "Misión del norte", en *Teología y vida*, vol. 22, nº 1, Santiago, p. 39.
[19] Ídem, p. 55.

decía: sé que es un vicio el mascar coca, pero soy vieja y no puedo dejarlo. Sí, yo soy la viciosa, pero cómpreme usted la coca; hágame este favor por vida suya, etcétera."[20]

Estos movimientos interregionales, con características de tránsito premoderno de productos, se mantuvieron con su dinámica similar, hasta el momento de eclosión del creciente proceso extractivo de minerales y fertilizantes en el desierto y la costa. Desde mediados del siglo XIX, la expansión del capitalismo minero, generó un flujo mayor de comerciantes trasandinos que conducían ganado cruzando la cordillera mediante arreos de mulas que se dirigían a San Pedro de Atacama, donde había numerosas praderas que, según Dalence, servían "de primera escala a los argentinos, para invernar sus tropas de mulas" y, luego, conducirlas a la costa, Perú y Copiapó"[21]. El intenso tráfico en la región circumpuneña, principalmente, en las rutas comerciales entre Salta, Tarija, San Pedro de Atacama y Copiapó han sido profusamente estudiadas[22], existiendo escasa información para el sector meridional del desierto de Atacama, aunque las fuentes registran estos desplazamientos.

El citado Philippi, en su viaje de mediados de siglo, encontró en Paposo una pastora que había establecido su habitación cerca de uno de los escasos pozos de agua, que proveía de bastante pasto en la vecindad. Cuando el científico arribó compartió con ella y observó a "unos indios de Atacama" que comerciaban con congrios secos, acampando en las inmediaciones de la aguada, donde alimentaban sus mulas pagando el talaje al administrador de Paposo. Philippi escribió que:

---

[20] Philippi, Rodolfo. 1860. *Viaje al desierto de Atacama,* Halle, Librería de Eduardo Anton, p. 49.

[21] Dalence, José. 1852. *Bosquejo estadístico de Bolivia*, La Paz, Imprenta de Sucre, p. 67.

[22] Para el efecto, ver Pimentel, Gonzalo y Barros, Alonso. 2020. "La memoria de los senderos andinos. Entre huacas, diablos, ángeles y demonios", en *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, vol. 25, nº 1, Santiago, pp. 201-225; Richard, Nicolás; Moraga, Jorge y Saavedra, Adrián. 2016. "El camión en la Puna de Atacama (1930-1980). Mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal", en *Estudios Atacameños,* nº 52, San Pedro de Atacama, pp. 89-111; Conti, Viviana. 2003. "El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX", en Benedetti, Alejandro ed., *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera.* Editorial Alción, Córdoba, pp. 21-52; Del Valle, Azucena y Parrón, Gustavo. 2006. "La Región de los nortes; Salta y el Comercio de Ganado Vacuno con Chile. 'Ilusiones y desencantos' del ferrocarril Huaytiquina (1946-1955)", en *Estudios Transandinos,* nº 13, pp. 29-53. San Juan; Pérez Torrico, Alexis. 2017. "Bolivia en el siglo XIX y su desempeño económico (1880-1910)", en Velásquez-Castellanos, Iván comp. *Un siglo de economía en Bolivia (1900-2015)*, La Paz, Ediciones de la Fundación Konrad Adenauer, tomo II, pp. 429-462; Conti, Viviana. 2002. "Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del norte argentino, 1830-1930", en Conti, Viviana y Lagos, Marcelo, *Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930*, Jujuy, Ediciones de la Universidad Nacional de Jujuy, pp. 119-149; Michel, Azucena y Savic, Elizabeth. 1999. "Comerciantes-ganaderos y propietarios en Salta (1880 a 1920)", en *Cuadernos de Humanidades*, nº 11, Salta, pp. 179-210; Langer, Erick y Hames, Gina L. 1994. "Commerce and credit on the periphery: Tarija merchants, 1830-1914", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 74, nº 2, Duke, pp. 285-315; Langer, Erick. 1991. *Economic change and rural resistance in Southern Bolivia, 1880-1930*, Stanford University Press, Stanford; Langer, Erick y Conti, Viviana. 1991. "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centro meridionales (1830-1930)", *Desarrollo Económico*, vol. 31, nº 121, Buenos Aires, pp. 90-11.

"Habiendo la guerra entre Perú y Bolivia hecho imposible el comercio entre Cobija y Atacama, estos indios habían pensado emplear sus mulas en una expedición a Paposo para cambiar por coca –el uso de mascar las hojas de coca, tan general en Bolivia y Perú, está igualmente esparcido entre los changos– congrios y mariscos secos y vender éstos en las provincias argentinas. Llegados a la costa hallaron, sin embargo, sus esperanzas en gran parte frustradas, porque la mayor parte de los changos, en vez de dedicarse a la pesca, habían preferido trabajar en las minas; los atacameños, pues habían podido comprar solamente una cantidad pequeña de pescado."[23]

Este ejemplo, permite constatar un conjunto de relaciones comerciales al interior de las tierras altas de Bolivia y Argentina, en el eje norte-sur, actividad que se proyectaba hacia Atacama, en un proceso que en el periodo estudiado tuvo dos fases importantes. En una primera etapa, los flujos se dirigieron hacia Copiapó y la región minera aledaña hacia donde se conducían las recuas de mulas destinadas al trabajo extractivo del ciclo cupro-argentifero que se desarrolló en la región. Como indicó la Memoria del departamento de Hacienda argentino en 1871, "la exportación es casi exclusivamente de ganados, particularmente mulas"[24]. En esta fase de intercambio trasandino se usaron los pasos al sur del desierto de Atacama, para conducir a Copiapó mediante la aduana de Salta que controlaba el comercio con Chile "que hace su tráfico a lomo de mula por el boquete de Paipote"[25].

Después de más de tres décadas de esplendor copiapino, en 1866, se inició una caída que tuvo un hito en 1873, debido a la rudeza de la crisis económica de aquel año que, con vaivenes, sus consecuencias y nuevas crisis se extenderían hasta el fin del siglo XIX[26].

Paralelamente, se abrió en el desierto de Atacama un nuevo mercado configurado por la explotación de las pampas salitreras, un ciclo que se extendería, aproximadamente, entre 1880 y 1930. Hacia esta región los comerciantes salteños no exportaron solo acémilas, puesto que durante el ciclo salitrero diversificaron sus ventas convirtiéndose en proveedores del ganado bovino y ovino destinado al consumo cárnico de los trabajadores de la pampa. La apertura de este potente mercado fue formado por cientos de oficinas salitreras que fueron instalándose en el desierto para alimentar a miles de trabajadores.

Con el descubrimiento de nuevas explotaciones se instalaron pequeños poblados mineros que generaron una nueva dinámica, articulando, en un movimiento sucesivo, una serie de nodos que respondieron a los requerimientos de la costa. Si bien es cierto, hubo una secuencia

---

[23] Philippi, Rodolfo Amando. 1860. *Viaje al desierto de Atacama,* p. 23.

[24] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1871*. 1871. Buenos Aires, Imprenta de Mayo, p. 21.

[25] Ibíd.

[26] Godoy, Milton. 2017. *Mundo minero y sociabilidad popular en el Norte Chico, 1780-1900,* Santiago, Ed. Mutante - IDEPA - CNRS, p. 23.

lineal desde los puertos para integrar nuevos nodos al interior del desierto, este movimiento también impactó allende Los Andes, donde esta suerte de "efecto dominó" de la demanda, reforzó la relación con los intercambios trasandinos, iniciando entre estos un nueva dinámica que creó una sólida demanda de bienes, principalmente recursos cárnicos, trasladados "en pie" mediante extensas y prolongadas jornadas de arreos que trasvasijaron, no solo productos, sino experiencias, cercanías e intercambios culturales.

Este nuevo mercado y sus ingentes demandas generó profundos cambios en la economía agroganadera salteña. Se reemplazó parte de cultivos como la vid, para aumentar las hectáreas destinadas a la producción de alfalfa para "engorda" del ganado que se concentraba en la región para conducirse a través de los pasos de la cordillera de Los Andes a las diversas oficinas emplazadas en el desierto de Atacama.

Así, la fase temprana, que persistió con la integración capitalista, se incorporó a sistemas más amplios y diversificados de circulación e intercambio. Esta nueva etapa estuvo marcada por la incorporación al sistema capitalista periférico y sus requerimientos de minerales: plata, oro, cobre y, más tarde, salitre. De esta forma, mientras el capitalismo demandaba minerales de los puertos del desierto, sus habitantes expandían sus requerimientos allende Los Andes, creando un amplio circuito comercial este-oeste que, si bien, existió en el periodo anterior, no había tenido parangón en sus magnitudes por efecto de la concentración de trabajadores en torno a la producción cuprífera, argentífera y salitrera.

Guerra, modernización y comercio trasandino

En este contexto de inicio de la expansión capitalista en la región, la Guerra del Pacífico (1879-1884) alteró los circuitos comerciales con Atacama, cerrando las antiguas rutas a medida que el ejército chileno avanzaba hacia el norte. En el océano Pacífico, se produjo el cierre de los puertos para el comercio con las naciones en disputa. Ya en enero de 1880, Mariano Donato Muñoz, encargado de la Agencia Aduanera de Bolivia, informaba al ministro de Relaciones Exteriores de su país que el puerto de Mollendo había sido cerrado por una corbeta de guerra chilena, concediendo diez días para la carga y descarga de los buques neutrales existentes en la bahía, estableciendo el bloqueo y prohibiendo de allí en adelante todo comercio con el interior[27]. Desde la costa se informaba a las autoridades militares en La Paz que "los buques de la escuadra enemiga barloventean al sur y norte de las costas, examinando las caletas y los fondeaderos"[28].

Cabe destacar que, la preocupación central de las autoridades tarijeñas en el lustro correspondiente a la guerra, no estaba basada en su relación con el comercio hacia el Océano

[27] *Diario Oficial de Bolivia (*La Paz de Ayacucho), 12 de enero de 1880.
[28] *Diario Oficial de Bolivia* (La Paz de Ayacucho), 25 de enero de 1880.

Pacífico, sino que giraba en torno a la situación de colonización en el este, puntualmente en la provincia del Gran Chaco, considerada "continuamente amenazada por los salvajes"[29].

En 1881, según David Saravia, funcionario del gobierno salteño, uno de los principales efectos que tuvo la Guerra del Pacífico en el noroeste argentino fue "favorecer los propósitos y conveniencias de esta República, sirviendo de un poderoso elemento para atraer a nuestros mercados el comercio de Bolivia"[30]. Como se ha constatado, el impacto más importante de la guerra fue temporalmente breve, debido a que la pérdida de acceso al mar de Bolivia significó retomar los circuitos tradicionales "favoreciendo a Jujuy y, en general al noroeste, como punto de tránsito obligado de todas las exportaciones e importaciones"[31], que ese país realizaba en el quinquenio de la guerra.

En efecto, la disminución del flujo de mercaderías desde y hacia los puertos del océano Pacífico, obligó a los comerciantes y mineros bolivianos a buscar nuevas rutas para el envío de sus productos al extranjero, volviendo su mirada a los caminos que a través del noroeste argentino le permitían alcanzar el océano Atlántico. En Salta, las autoridades consideraban que la Guerra del Pacífico "ha venido a favorecer los propósitos y conveniencias de esta República, sirviendo de un poderoso elemento para atraer a nuestros mercados el comercio de Bolivia"; por su parte, Argentina hizo lo posible para que persistiera el uso de sus rutas "estableciendo vías fáciles de comunicación y cuantas franquicias sean compatibles con la percepción regular de la Renta"[32].

Iniciada la guerra y cerrados los vínculos bolivianos con el oeste, se retomaron los caminos hacia Argentina a través del sur boliviano, para acceder al océano Atlántico por rutas terrestres y fluviales. Así, la guerra impactó de forma positiva el comercio tarijeño. Este impacto fue indirecto y estuvo asociado a las modificaciones en torno a los abastecimientos y redes de intercambio que se habían generado. En efecto, antes del conflicto, los comerciantes tarijeños no abastecían los mercados mineros bolivianos, salvo alguna presencia al sur de Potosí, situación que se revirtió durante los años de la guerra con Chile, cuando –según Erick Langer– "se cortó el comercio con el Pacífico, que antes era preponderante en Bolivia", iniciándose "el verdadero auge para Tarija"[33], al abastecer a los centros productores de plata en el sur

---

[29] Archivo Histórico de Tarija [en adelante AHT], Libro de correspondencia al Interior, 1883-1884. AHT/3/64, vol. HST00538, Tarija, 11 de octubre de 1884, f. 75.

[30] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1881*. 1882. Buenos Aires, Imprenta de El Nacional, p. 218.

[31] Teruel, Ana. 2010. "Panorama económico y socio-demográfico en la larga duración (siglos XIX y XX)", en Teruel, Ana y Lagos, Marcelo. *Jujuy en la historia. De la colonia al siglo XX*, Jujuy, Ediciones de la Universidad Nacional de Jujuy, p. 301.

[32] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1881*. Imprenta Porvenir, Buenos Aires, 1882, p. 218-219.

[33] Langer, Erick. 1988. *Historia de Tarija (corpus documental)*, Tarija, Ediciones de la Universidad Autónoma Juan Misael Camacho, p. XIII.

boliviano, dinamismo que se mantuvo cuando el ejército chileno cortó el vínculo comercial con el Pacífico. De hecho, Tarija fue de gran importancia en el comercio boliviano, principalmente, desde la década del periodo de la guerra con Chile hasta inicios del siglo XX. En ese periodo, como señaló Langer, los comerciantes de Tarija terminaron con las relaciones de dependencia de los intermediarios salteños para relacionarse directamente con las empresas europeas en las costas del Atlántico y del Pacífico[34],

Cerradas las rutas con la costa del Pacífico, las relaciones comerciales con Salta se consolidaron con la instalación, el 21 de diciembre de 1882, de una Agencia del Banco Nacional de Bolivia en Salta[35]. Así, durante la guerra, los comerciantes tarijeños tuvieron la oportunidad de consolidar sus fortunas mediante la rearticulación del comercio con Argentina, actividad que solo en el primer año de la guerra se triplicó. Este eje devino en la única ruta que ofrecía seguridad para las exportaciones e importaciones del sur boliviano, objetivo para el cual se crearon numerosas sociedades, de breve duración, destinadas a este comercio[36], las que contaban con la presencia de experimentados comerciantes, quienes usaron sus redes y vínculos en Buenos Aires y Rosario, "así como la experiencia en traer mercadería a través de Argentina", contactos también usados por el gobierno boliviano para la compra de armamentos por esta ruta, a lo menos, en dos ocasiones durante el conflicto[37].

En la Memoria del Departamento de Hacienda argentino, correspondiente al año 1884 se afirmaba que el comercio de las provincias andinas "abandona el mercado chileno a medida que se facilitan las vías de comunicación con el litoral argentino de donde se surten después de haber abonado los derechos de importación"[38]. En el mismo documento se destacaban las facilidades "que desde años atrás se viene dando al comercio de Bolivia con la República Argentina, y que en el último año se han ampliado han dado en la práctica los más satisfactorios resultados" y aquel año se realizaba el positivo balance ante las medidas consideraras muy acertadas, que posibilitaban el buen momento que enfrentaban en este tráfico, acerca del que se consideraba:

> "Ha adquirido tal importancia que puede decirse que el mercado boliviano se surte, exclusivamente del argentino, o en tránsito por su territorio no siendo aventurado asegurar que, dentro de poco, si se continúa usando de las mismas liberalidades que al presente, y

[34] Langer, Erick y Hames, Gina. 1994. "Commerce and credit on the periphery: Tarija merchants, 1830-1914", pp. 285-316.
[35] Benavides, Julio. 1955. *Historia bancaria de Bolivia*, La Paz, Editorial Arrieta, p. 55.
[36] Langer, Erick. 1988. *Historia de Tarija*, p. 173.
[37] Langer, Erick y Hames, Gina. 1994. "Commerce and credit on the periphery: Tarija merchants, 1830-1914", p. 299.
[38] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1884*. 1885. Buenos Aires, Imprenta Talleres de La Tribuna Nacional, Tomo II, p. 162.

de otras que la experiencia enseñe, las importaciones y exportaciones de Bolivia se efectuarán exclusivamente por esta República."[39]

La consolidación de las rutas comerciales desde Bolivia a Argentina potenció el mercado salteño, generando importantes cambios en la ciudad y los sectores productivos aledaños. Salta se convirtió en un centro comercial por donde transitaban productos hacia y desde el altiplano boliviano, además del constituirse en el centro aglutinador del ganado que se enviaba a Chile.

El impacto de la Guerra en la agricultura y ganadería de Salta

Desde mediados del siglo XIX y debido a la tranquilidad política suscitada con la consolidación de la unidad argentina, Salta retomó su crecimiento y transformación urbana, estimulándose además la búsqueda de nuevos mercados para sus productos a Bolivia, Chile, Perú y especialmente a la región salitrera[40].

En un documento oficial dirigido a una autoridad nacional argentina Anacleto Gil, Gobernador de San Juan, escribía en 1880 que "La exportación de animales en pie que se hace a la República de Chile, que es su principal comercio, ha sufrido en estos últimos años una baja considerable", incluyendo en la misma las causas que esta autoridad consideraba para explicar el fenómeno. En primer lugar, se destacaba el negativo efecto que había tenido la crisis económica de 1878 en la demanda de animales procedentes de la región, los que hasta antes de este año se vendían en un precio que oscilaba entre los 60 y 80 pesos, para descender producto de la crisis en un monto que fluctuaba entre 20 y 25 pesos. Un segundo elemento considerado por Gil era la Guerra del Pacífico, cuyas consecuencias económicas, estaban "aniquilando y reduciendo a una completa paralización todos sus elementos de industria, y muy particularmente las que sirven a su comercio, reduciendo su moneda circulante á Billetes de Banco inconvertibles, que tienen un 35% de depreciación con relación al metálico"[41].

Los primeros días de 1886, el intendente de Rosario de la Frontera, Martin Güemes, un joven político conocedor de la realidad regional –quien en abril del mismo año sería elegido Gobernador de la provincia de Salta– escribió junto a Luis Costas, su Ministro de Hacienda, un detallado informe enviado al presidente de la Cámara de Diputados, analizando los problemas que enfrentaba la agricultura de la región. Aunque su preocupación se centraba en la necesidad de regular el acceso y distribución al agua de regadío, realizaron un extenso análisis de la situación de la producción y las transformaciones que visualizaban en el decenio precedente.

---

[39] Ibíd., p. 219.

[40] Gómez, Manuel. 2017. *La ciudad de Salta: urbanismo, arquitectura y sociedad*, Salta, Ediciones Universidad Católica de Salta, p. 137.

[41] Gil, Anacleto. 1881. "Al Señor Director General de Rentas Nacionales", en *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1879*, Buenos Aires, Imprenta de El Nacional, p. 389.

A juicio de ambas autoridades, la agricultura sin apoyo ni estímulo estatal se sustentaba solo en el esfuerzo particular, adecuándose a las fluctuaciones del mercado. Los agricultores, los años anteriores a la Guerra del Pacífico, se habían dedicado principalmente a la producción de acémilas para enviar a los mercados de Chile, Perú y Bolivia. Este mercado regional dominado por la producción minera demandaba grandes cantidades de mulas destinadas a los procesos productivos y transporte de las mercaderías a los puertos, provocando –según Güemes y Costas– que:

> "Cuando Chile, Perú y Bolivia consumían grandes cantidades de mulas en el transporte de las mercaderías que alimentaban el comercio interior y exterior todos los salteños se convirtieron en troperos que desde la provincia de Entre Ríos hacían grandes arreos de animales que conducían al interior de aquellas naciones y las negociaban con ventajas en las costas del Pacífico o en las ferias de Guari y Vilque."[42]

El positivo impacto del comercio de ganado hacia Chile generó grandes fortunas entre los propietarios de las casas comerciales, específicamente dedicadas al transporte de animales allende Los Andes. El informe destacaba que: "más tarde, cuando la aglomeración de trabajadores en las salitreras del Perú y en las minas de Chile demandara un consumo enorme de carne, que no podían abastecer las provincias de Cuyo ni los ganaderos chilenos y peruanos la industria de la ganadería en la provincia llegó a su apogeo"[43].

El ganado era "invernado" en praderas artificiales de alfalfa, sembradas para la alimentación de mulas y ovinos, debido a que "las engordas de campo", no fueron suficientes para las demandas de miles de animales que debían ser robustecidos para llegar en condición de ser negociables y soportar el traslado a enormes distancias. Baste considerar que el viaje de Salta a San Pedro de Atacama implicaba recorrer 750 kilómetros, y significaba 15 días; mientras el viaje a Copiapó demandaba 23 días para recorrer 1.157 km, duplicándose el tiempo de viaje en verano[44].

El efecto de las ingentes demandas de bovinos, mulares y ovinos de la región salteña fue un profundo proceso de reconversión económica que implicó una alteración en los tipos de cultivos y sus ritmos productivos que le caracterizaron, a saber: viñas, alfalfa, maíz y trigo. Resultado de lo anterior, uno de los primeros impactos en la región, debido a la alta demanda de pastos para la alimentación del ganado destinado a la exportación trasandina, fue la readecuación de la producción agrícola, destinándose más hectáreas al cultivo de alfalfa, en desmedro de otros productos. En el periodo, esta era cultivada principalmente en los valles

---

[42] Archivo y Biblioteca Históricos de Salta Dr. Joaquín Castellanos, "Gobierno Interior al presidente de la Cámara de Diputados", s/vol., Salta, 12 de enero de 1886, f. 36.
[43] Ídem.
[44] Solá, Manuel. 1889. *Memoria descriptiva de la provincia de Salta.* Buenos Aires, Imp. y Lit. Mariano Moreno, p. 70.

calchaquíes, expandiéndose debido al aumento de la demanda por el valle de Lerma y parte baja de los cerros de Iruya, Santa Victoria y por los campos del Rosario de la Frontera y Metán. En los valles en que la alfalfa era duradera, solo producía tres cortas al año, mientras, en el valle de Lerma, duraba de ocho a diez años permitiendo cinco cortas y en Rosario de la Frontera y Metán producía seis cortes anuales.

En el periodo, el cultivo de la alfalfa era el que producía mayores utilidades a los agricultores, porque su durabilidad aseguraba años de cultivo y después de un año, con una inversión de $ 20, rentaba $ 500 por hectárea, invirtiendo solo en riego y deshierbe. Esto produjo que en 1886, las reconversiones productivas se dieran, específicamente, en el Valle de Lerma y en la frontera de los valles calchaquíes de Salta, cuyos agricultores, en virtud de la demanda, priorizaron el cultivo de alfalfa, llegando a cubrir más de 10.000 hectáreas de terreno[45], que permitía alimentar alrededor de cinco cabezas de ganado por hectárea a un costo de $ 15[46].

El asentamiento de un importante porcentaje de monocultivo provocó carencias y alteraciones en los precios de los productos agrícolas. La demanda obligó a obtenerlos en regiones aledañas, trasladándose azúcar de Tucumán, vinos y aguardientes de Cuyo o harina y cereales de las provincias del litoral argentino[47]. Particularmente, el monocultivo impactó en la producción de maíz, que no cubría la demanda interna, debido a la escasa producción local, realizada por trabajadores bolivianos y a precios exorbitantes, debiendo traerse de zonas aledañas a la provincia de Salta. Al respecto, el informe de Güemes y Costas, señala que "más de una vez ha sucedido que el maíz conducido en carros desde Tucumán se vendía en plaza más barato que el producido en los suburbios de la ciudad"[48].

La vid, fue otro cultivo perjudicado por la demanda de alfalfares, en una región en que la industria vinícola era considerada "el verdadero porvenir industrial de toda la provincia, tanto por la calidad de la uva y del vino, cuanto por el rendimiento y larga utilidad de la planta", que era cultivada en pequeños viñedos destinados primero al consumo interno, para consumo placentero "y después por especulación"[49]. Durante la década de los ochenta del siglo XIX, se produjo una expansión de los cultivos y establecimientos vitivinícolas en los valles calchaquíes, producción que debió enfrentar la saturación del mercado local y la competencia de los vinos procedentes de Buenos Aires y Europa.

Es posible que, en este proceso de contracción de los viñedos, también incidiera la expansión de la filoxera, un insecto parásito de la vid que causaba estragos en los cultivos, como aconteció

[45] Ibídem, p. 121.
[46] Ibídem, p. 145.
[47] "Gobierno Interior al presidente de la Cámara de Diputados", Archivo y Biblioteca Históricos de Salta Dr. Joaquín Castellanos. s/vol., Salta, 12 de enero de 1886, f. 37.
[48] Ídem.
[49] Ibíd., f. 38.

en el sur peruano, especialmente en el valle de Moquegua durante la Guerra del Pacífico, afectando la producción de pisco, el principal negocio de exportación del valle[50].

La instalación de los alfalfares tuvo las proporciones de un verdadero monocultivo con duras consecuencias a largo plazo. Alrededor del fin de siglo, en 1894, Antonio Diaz evaluó la situación de la agricultura regional y destacó la escasa modernización productiva que le caracterizaba, la que –a juicio del ministro y desde 1896, Gobernador de Salta– "en más de medio siglo" no había generado cambios importantes en torno al tipo de cultivos y la forma de producirlos:

> "En los años transcurridos desde la dominación española hasta el presente. Si se exceptúa la mayor extensión de los cultivos, estos se conservan en el estado que los dejó la colonia, con esos procedimientos rudimentales y primitivos, y la monótona repetición de las mismas producciones que explotaron los primeros plantadores del país […], sin que la incuria de sus descendientes haya procurado la aclimatación de semillas y de plantas que aumentaran el catálogo de las introducidas por aquellos."[51]

Las innovaciones en productos solo se realizaron alrededor de una década después, cuando las autoridades intentaron la introducción de nuevos cultivos forrajeros, que según escribió el ministro regional David Saravia era "adaptable al suelo y clima secos de esta provincia"[52].

Comercio, legislación y modernización en el transporte

Las relaciones comerciales en la región no solo se vieron impactadas por la Guerra del Pacífico, sino incidieron en ello otros factores que alteraron, las rutas, montos y flujos de este proceso. Baste considerar el ejemplo de factores tales como el cambio monetario y la existencia de circulante en Bolivia, elementos que, como escribió una autoridad regional de Salta en 1887, permitían comprender "que más bien prefieran llevar sus productos y artefactos a Chile que traerlos acá, y esta es, a mi ver, la causa de la falta de internaciones que ha habido en este año anterior"[53].

Otros factores que entorpecían el comercio con Chile eran las condiciones climáticas que dificultaban o, directamente, durante los inviernos impedían el desplazamiento por pasos que se cerraban debido a la acumulación de nieve en la cordillera. Los desplazamientos de animales

---

[50] Jacobsen, Nils (2019). "Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: la economía del sur peruano, 1821-1932". En Martín *Monsalve, Historia económica del sur peruano*, Lima, BCRP-IEP. p. 180.

[51] Antonio Díaz, A la honorable Cámara de Diputados de la Provincia. Salta, 4 de septiembre de 1894. Archivo y Biblioteca Históricos de Salta Dr. Joaquín Castellanos, vol. 30, Fs. 144-145.

[52] ABHS, Daniel Saravia al director de la Sección Agricultura de la Nación, vol. 44, Salta, 29 de mayo de 1901, fs. 235-236.

[53] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1886*. 1887. Buenos Aires, Imprenta Talleres de La Tribuna Nacional, tomo II, p. 596.

también se veían trabados por la recurrente apelación a la existencia de fiebre aftosa, ya fuese en Argentina o en Chile[54].

Como complemento se deben considerar tres elementos de importancia: el impuesto al salitre, el tratado de tregua chileno-boliviano y la modernización en el transporte que implicó la instalación de extensas redes ferroviarias.

La incidencia de la legislación promulgada por el Estado de Chile fue un factor de importancia, afectando en diferentes grados a toda la región salitrera. Después de la ocupación de Antofagasta el Estado chileno impuso un tributo a la producción mediante la ley promulgada el 1 de octubre de 1880, conocida como de Derechos de Exportación del Salitre que gravaba con un peso sesenta centavos el quintal producido en las salitreras ubicadas entre Tarapacá y Taltal, con la excepción de las oficinas ubicadas al sur del paralelo 24° Latitud Sur, donde la ley estaría vigente desde el 11 de septiembre de 1881[55].

Las repercusiones de la legislación aplicada tuvieron un impacto diferenciado, siendo Taltal la región más dañada. La comunidad reaccionó con diversos calificativos frente a lo que se avecinaba, entendiéndolo como "un golpe de muerte", que terminaba con la expansión salitrera, determinando que, como escribió Ludwig Darapsky, "la ruina de Taltal estaba sellada"[56].

En 1880 había siete oficinas en construcción y quince salitreras funcionando. El cobro del impuesto hizo que el número de oficinas en funcionamiento disminuyera en un 40% y significó la pérdida de cientos de puestos de trabajo en todos los puntos de la cadena productiva y de transporte, despidiéndose trabajadores de la pampa, de las plantas procesadoras, obreros portuarios y toda la más amplia gama de labores ligadas al salitre. La caída continuó, permaneciendo tres oficinas en funcionamiento, las que al inicio del año 1882 se habían reducido a la producción de la oficina Lautaro, complejizándose la situación económica y social, al provocarse una reacción en cadena que generó la disminución de los barcos que llegaban a cargar salitre, ralentizando toda la actividad de los establecimientos del puerto.

Los vaivenes de la realidad salitrera tuvieron repercusiones allende Los Andes. Como se manifestó en un documento oficial del gobierno salteño en 1886: "Ha sido necesario que las salitreras y las minas de Chile se destruyeran disminuyendo en gran parte la exportación de los ganados para que los agricultores buscaran otras especulaciones que el cultivo de la alfalfa, considerado durante algún tiempo como el único productivo"[57].

---

[54] "Chile", *La Unión* (Buenos Aires), 1 de diciembre de 1914.

[55] Godoy, Milton. 2016. "Los prolegómenos de una crisis episódica: el cantón de Taltal y la ley de impuesto a la producción salitrera, 1873-1881", *Historia,* vol. 49, nº II, Santiago, p. 471.

[56] Ver ambas citas en Godoy, Milton. 2016. "Los prolegómenos…", pp. 471 y 474.

[57] "Gobierno Interior al presidente de la Cámara de Diputados". Salta, 12 de enero de 1886, Archivo y Biblioteca Históricos de Salta Dr. Joaquín Castellanos, s/vol., Fs. 39.

Como se ha señalado, un segundo elemento que alteró las rutas comerciales fue la guerra y los procesos posteriores. Si bien, el inicio del conflicto significó el cierre de las rutas al océano Pacífico, su fin hizo que se retomaran, proceso que se consolidó con la firma del Tratado de Tregua con Bolivia el 4 de abril de 1884, estableciendo una serie de acuerdos con respecto a la finalización de la beligerancia. Para el caso estudiado, el artículo 5°, restablecía las relaciones comerciales acordando que los productos naturales y "los elaborados del mismo modo", de ambos países se internaran libres de todo derecho aduanero, franquicia que mantenían los productos bolivianos importados y exportados por puertos chilenos[58].

En Salta, el impacto se manifestó en la economía regional después de finalizada la guerra y firmado el pacto de tregua. El factor más sensible fue, como se señaló, la disminución de la rentabilidad de la alfalfa y la variación del comercio con Bolivia. Los efectos del fin del conflicto, la consecuente tregua y la apertura comercial chileno-boliviana se hicieron sentir en la región trasandina, alcanzando todos los rubros mercantiles que comerciaban hacia Chile. Al respecto, en un documento oficial se ponía énfasis en que "el origen de tan excesiva disminución, proviene de que el comercio de Salta ha abandonado por completo el mercado chileno", sumado a que la mayor parte de las mercaderías que se introducían, era "de removido", es decir, solo transitaban por Salta, pagando los derechos en las Aduanas de Buenos Aires y Rosario"[59].

Los beneficios que reportaba el comercio "de tránsito" por Salta se traducía en consumo y comisiones e impuestos que eran "muy considerables", principalmente respecto del que se dirige hacia Bolivia. Las autoridades argentinas tenían plena conciencia de la transitoriedad de esta actividad comercial. De hecho, en la Memoria del Departamento de Hacienda se constataba los cambios que se empezaban a dibujar en 1884:

> "Habiendo desaparecido las causas que durante un tiempo nos ha permitido monopolizar, hasta cierto punto, este comercio, no nos sorprenderá que decline algo su importancia, pero pienso que esto será momentáneo, y que los esfuerzos que hemos hecho y hacemos para favorecerlo, harán que radique una parte importante del comercio de esa República"[60].

En efecto, el acuerdo entre Chile y Bolivia alteró el comercio regional. Según escribió en 1899, Manuel Solá, en su Memoria descriptiva de la provincia de Salta, desde el tratado de tregua, "el comercio del norte de Bolivia volvió a transitar sus antiguas vías hacia el Pacífico, el movimiento de transporte ha disminuido considerablemente en esta provincia"[61]. Su

---

[58] Ver *Pacto de tregua entre Bolivia y Chile.* En Miguel Rodríguez. *Lejislación aduanera: compilación de leyes i disposiciones vigentes.* Imp. Gutemberg, Santiago, p. 435.
[59] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1883.* 1884. Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna Nacional, p. 257.
[60] Ídem, p. 68.
[61] Solá, Manuel. 1889. *Memoria descriptiva de la provincia de Salta.* pp. 70-71.

afirmación se sostenía en la ostensible disminución del flujo en el tráfico comercial entre el sur boliviano y el noroeste argentino que se redujo desde las 50.000 mulas empleadas en 1881, a 12.000 mulas y 1.200 arrieros, en 1889, cayendo en un 76% el ganado mular usado en el comercio caravanero.

Acorde con el desarrollo del conflicto, después de la ocupación de Antofagasta, las autoridades del noroeste argentino se apresuraron a tomar las medidas que pudieran agilizar esta ruta comercial. La idea era consolidarla frente a lo que se consideraba el inminente fin de la guerra, como se suponía en 1881, después de la ocupación de Lima, temiéndose la readecuación de los circuitos que, a través del desierto de Atacama, alcanzaban los puertos del Pacífico:

> "Al hablar de este comercio, porque conceptúa que es digno de dedicarle la más preferente atención, si se quiere que la favorable corriente que se ha establecido no se interrumpa, haciéndola desviar y seguir otra ruta, por cuyo hecho ha de trabajar incesantemente otra República que es la directamente interesada en que el mercado boliviano no se surta del argentino. En la actualidad el peligro enunciado es palpitante, pues siendo la Guerra del Pacífico una de las causas que más han contribuido a aumentar el comercio de Bolivia con la República Argentina y estando está por terminar, no es difícil que Chile por medio de medidas liberales y construcciones de caminos de fierro que tiene en proyecto consiga atraerlo[62].

Los temores de las autoridades salteñas no fueron errados. En el contexto de la segunda Revolución Industrial (1840-1895), la simbiosis minería y ferrocarril, generó una particular relación de interdependencia, marcada por la necesidad de movilizar grandes cantidades de minerales desde el interior a los puertos de embarque, desplazando o minimizando la importancia del transporte en mulas. Los ejemplos en los principales países mineros en Latinoamérica se repiten, en Perú, comerciantes, mercaderes y empresarios, de diferentes cuantías pecuniarias, participaron en la red de transporte e intercambio de productos que proveía a la minería, junto a llameros y arrieros, quienes con sus recuas de llamas y mulas cumplían la función de transportistas de la minería, siendo "desplazados parcialmente" por el trazado de líneas férreas, intensificado después de 1870[63].

En Chile, la relación del ferrocarril y la minería fue sólida y esta última actividad fue el leitmotiv de la instalación de redes ferroviarias asociadas a este rubro. Así, se establecieron trenes en Patagonia, en las minas de carbón en Lota, además de las instalaciones pioneras

---

[62] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1881*, Tomo II, Imp. de El Porvenir, Buenos Aires, 1882, p. 220.

[63] Deustua, José. 2009. *El embrujo de la plata. La economía social de la minería en el Perú del siglo XIX*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Banco Central de Reserva del Perú, p. 140.

ligadas al ciclo cupro-argentífero. En el caso de las pampas salitreras hubo una triada de ferrocarriles que dinamizaron y alteraron los traslados y sistemas de transporte en la región. La principal característica de estas empresas es que se constituyeron en Londres, la primera en 1881 y las dos restantes, en 1888. Estas redes ferroviarias se instalaron en el eje latitudinal integrando territorios allende los andes, tal como en el caso de The Antofagasta and Bolivia Railway Company Ltd. (FCAB), o regionales como lo hizo The Taltal Railway Company Limited, en Taltal y de Anglo-Chilean Nitrate and Railway Company Limited, en Tocopilla.

Las redes dendríticas de las líneas férreas cubrieron la región sentando nodos en estaciones, oficinas salitreras y puntos de explotación. De las líneas principales se desprendían a la vez ramales y extensiones de pequeños ferrocarriles del sistema conocido como Decauville, que reemplazaron, en parte, el trabajo de las carretas con mulas[64]. Si bien es cierto, los efectos de la instalación de estas redes sobre el comercio trasandino fueron gravitantes para toda la región, en el caso del sector meridional del desierto de Atacama, estos se hicieron sentir con fuerza.

La instalación en 1882 de la línea férrea al interior de Taltal, alcanzando hasta Cachinal de La Sierra, permitió establecer un flujo constante y permanente de vituallas, maquinarias y ganado. La demanda de animales provocó que la compañía ferroviaria integrara los Cattle trucs, carros diseñados para transportar importantes cantidades de animales en pie, tanto bovinos como ovinos, destinados a suplir las demandas de los centros productivos de nitrato dispersos en la pampa.

Acorde con la documentación de ingreso de animales al puerto y su posterior traslado en el ferrocarril, la cantidad no solo aumentó, sino se diversificó. En efecto, el transporte no se limitó a mulas, corderos y ganado en pie, tales como bueyes, vacas, terneros y corderos –limitado por la capacidad de desplazarse en arreos de cientos de kilómetros–, sino que se amplió el espectro del consumo cárnico a cabras, aves y cerdos[65], reduciendo la dependencia de los mercados trasandinos. Un efecto colateral fue que los animales al no exponerse a las largas jornadas no enfrentaban la pérdida de peso resultado del cruce de la cordillera y parte del desierto.

Otro factor que benefició el transporte ferroviario del ganado proveniente del sur de Chile fue la Ley N° 980 del 23 de diciembre de 1897, que impuso un impuesto específico a la internación de ganado, redundando en un decrecimiento de la importación, en particular, de ganado proveniente de Argentina que, en 1895, alcanzó 108.005 cabezas y en 1899 descendió a 27.561 cayendo en un 74,5%[66].

---

[64] Godoy, Milton. 2021. *The Taltal Railway Company Limited*. *Historia global de su impacto en el desierto de Atacama, 1880-1980*, m/s, p. 21. Ver también Bailly, Roger. 1989. *Decauville, ce nom qui fit le tour du monde*, Lys, Éd. Amattéis, 1989.

[65] Swett, Ricardo. 1925. *Guía marítima de Chile, 1923-1924,* Valparaíso, Imprenta Victoria, p. 789.

[66] *Estadística comercial de la República de Chile*. 1900. Valparaíso, Imprenta Universo, pp. XXI-XXII.

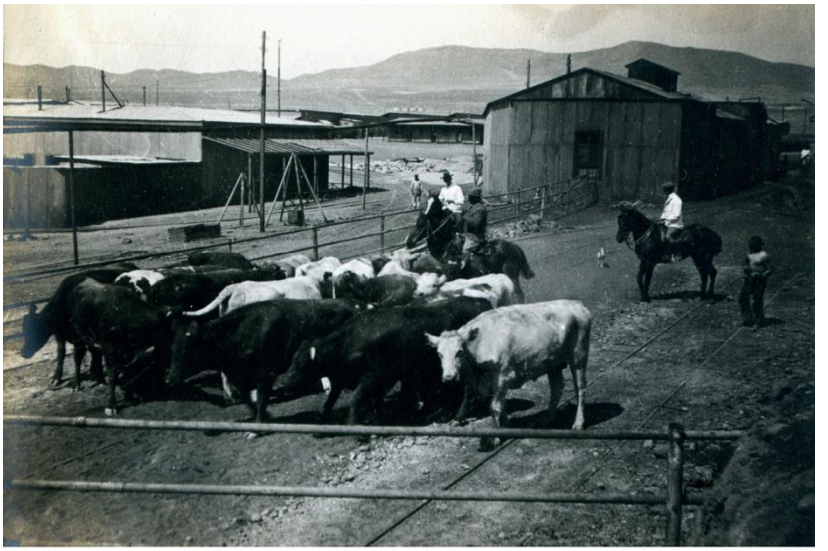


Figura 1. “Parte de una vacada llegada desde Salta a la Oficina Chile. Marzo de 1917”. Colección Museo Augusto Capdeville de Taltal.

Figura 2. “Alimentación de ganado en la oficina Chile”, Taltal *C.* 1910. Colección Museo Augusto Capdeville de Taltal.

Como no había evidencia en la disminución del consumo, principalmente, en las salitreras donde la carne formaba parte esencial de la dieta del trabajador, se suponía que la diferencia se obtuvo desde el mercado nacional[67]. Esta era una idea que, en la época, se consideraba inexacta, debido a que no existía la capacidad de los hacendados de Chile para suplir la gran demanda que se produjo.

El negocio de la venta de carne se amplió desde inicio del siglo XX con el establecimiento de un conjunto de empresas ganaderas y colonizadoras en el sur de Chile[68], beneficiadas por la disminución de la importación desde Argentina. Aparte de los consabidos problemas sociales, el encarecimiento del precio de la carne se manifestó en la eclosión de motines y huelgas, con diferentes niveles de violencia, en todo el país desde 1904, alcanzando el punto más álgido en octubre de 1905, con la "Huelga de la carne"[69], constituyéndose este bien de consumo en el elemento que gatilló una explosión de descontento acumulado.

Con el alza de los precios de la carne los grandes beneficiados fueron los hacendados, provocando que la necesidad de abastecimiento a un precio accesible "inducen a reputar verdadera la creencia de los que afirman hallarse en el contrabando la clave del enigma". En efecto, la extensa frontera compartida y las decenas de pasos o "boquetes" y el reducido personal que resguardaba la cordillera producía un control laxo que no impedía el contrabando de ganado[70].

Los periódicos argentinos destacaban que el ganado se introducía a Chile por ochenta pasos "por donde se suelen contrabandear", debido a que existía resguardo solo en veinticuatro "en los demás no hay nadie que vigile y los ganados suelen pasar sin abonar derechos de ninguna clase demás no hay nadie que vigile"[71].

El problema también se provocaba en la región trasandina, donde las autoridades hacían hincapié en la insignificancia de los ingresos producto de la exportación de ganado a Chile. La Dirección de Aduanas investigó la situación, buscando establecer las causas "que podían producir resultados tan negativos". El punto central era la condición de Salta como:

---

[67] González, Sergio. 2018. "De espacio heterológico a posición estratégica: el papel político de la cocina pampina en la minería del nitrato chileno. El caso de 'la huelga de las cocinas apagadas' (1918-1946)", en *Estudios Atacameños*, N° 48, San Pedro de Atacama, pp. 191-208; ver también Silva, Claudia. 2018. "Pulperías y alimentación desde la basura pampina: lo que muestra la Colección Histórica del Museo de Antofagasta". Colecciones Digitales Dibam http://www.museodeantofagasta.cl/sitio/Contenido/Objeto-de-Coleccion-Digital/83716:Pulperias-y-alimentacion-desde-la-basura-pampina-lo-que-muestra-la-Coleccion-Historica-del-Museo-de-Antofagasta (consultado el 15 de agosto de 2020).

[68] Martinic, Mateo. 1977. "Ocupación y colonización de la región septentrional del antiguo territorio de Magallanes entre los paralelos 47º y 49º Sur", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, nº. 8, Punta Arenas, pp. 5-57.

[69] Izquierdo Fernández, Gonzalo. 1976. "Octubre de 1905: Episodio en la historia social chilena", en *Historia*, Nº 13, Santiago, p. 91.

[70] *Estadística Comercial de la República de Chile*. 1900. Valparaíso, Imp. Universo, pp. XXI-XXII.

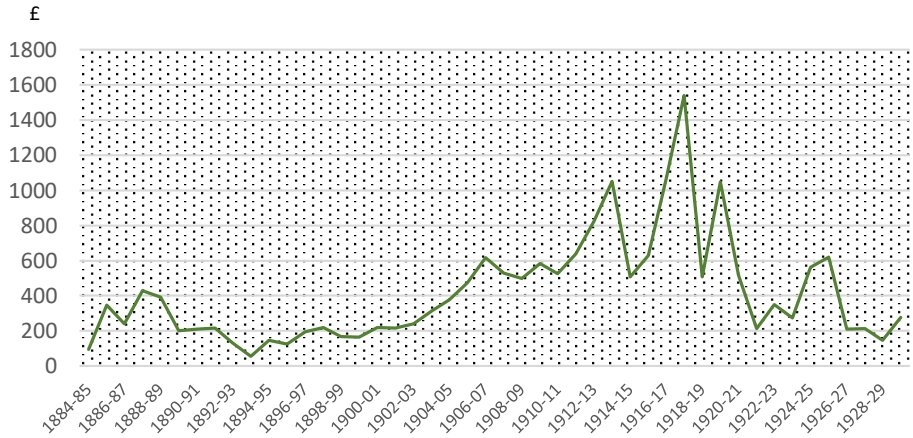
[71] "El ganado en Chile", *La Idea* (Salta), 17 de noviembre de 1905.

"…el punto preciso por donde se exportan grandes cantidades de ganado en pie para la República de Chile procedentes de las Provincias de Catamarca, la Rioja y Salta, engordados previamente en los invernaderos de Gualpin, Santa Maria, Los Sauces, Belén, Londres y Copacabana, no se podía explicar lo reducido de las recaudaciones de esa Aduana, sino por la incuria o culpabilidad del empleado que la administraba."[72]

El tráfico legal y el contrabando permitieron proveerse de carne en la región salitrera, aumentando la importancia del ferrocarril como medio de abastecimiento ya asentado una década antes. Como escribió Frank Henderson, en su informe anual de 1890 a los accionistas de The Taltal Railway Company, "los animales son menos requeridos en la Sierra, debido a la extensión de nuestra línea a la mayoría de los principales centros de la industria en el interior"[73].

Gráfico 1

The Taltal Railway Company. Ingresos por transporte de ganado, 1885-1930.



Fuente: *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts* (años respectivos). Hasta 1904 las cifras estaban expresadas en moneda nacional para hacerlo desde aquel año en libras esterlinas. La conversión se hizo basándose en Wagner, Gert y Díaz, José. 2008. "Inflación y Tipo de Cambio: Chile 1810-2005". Documento de Trabajo, N° 328, Santiago, Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 85-88.

El traslado de animales desde el sur de Chile fue en constante crecimiento. Por una parte, hubo un aumento de los montos recibidos por traslado de ganado desde el puerto a la pampa, hasta el año 1914, para descender con la crisis del periodo y volver alcanzar su máximo histórico en el periodo de crecimiento de la actividad extractiva que implicaba una mayor concentración

[72] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año* 1883. Buenos Aires, Imp. del Porvenir, 1883, p. 279-280.

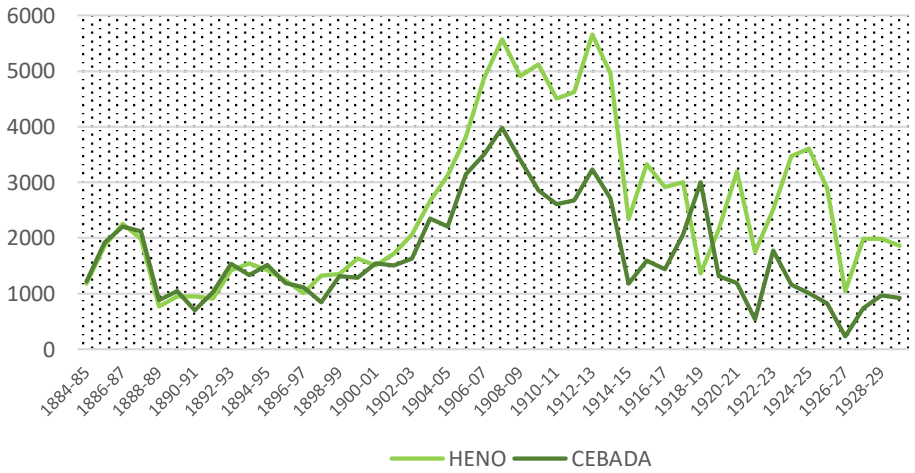
[73] *The Taltal Railway Company. Reports of the directors.* 1890. Alabastor, Lassmore and Sons Printers, Londres, p. 11.

de trabajadores en las oficinas. El transporte de animales siguió el ritmo de la actividad exportadora del salitre, tal como lo indica el gráfico 1.

Un segundo elemento, que denota un crecimiento del número de animales demandados fue el aumento del transporte de heno y cebada para alimentar el ganado. La curva de abastecimiento presenta algunas variaciones, como en 1892, principalmente por la caída de la producción de cobre[74], aunque mantenía una línea similar a la del monto por animales ingresados, mostrando un crecimiento exponencial hasta 1914, para descender en la Primera Guerra Mundial y alcanzar el peak en 1918, cuando se inicia un movimiento con altibajos que, como lo indica el gráfico siguiente, tienden a descender.

Ambos gráficos permiten dimensionar los cambios suscitados en la demanda de ganado al crecer exponencialmente los montos percibidos por la empresa en el transporte de animales. Por otra parte, como se aprecia en el gráfico 2, el ferrocarril permitió aumentar la cantidad de alimento destinado al ganado, disminuyendo los costos de transporte. Es interesante destacar que las curvas representan con claridad la relación con los procesos extractivos y el movimiento poblacional que tiene peaks y valles similares.

Gráfico 2
Toneladas de Heno y Cebada transportadas del Puerto a la Pampa, 1884-1930.



Fuente: *The Taltal Railway Company Limited. Report of the Director and Statement for Accounts* (años respectivos).

[74] *The Taltal Railway Company. Reports of the Directors.* 1892, p. 10.

Hasta 1904 las cifras estaban expresadas en el llamado quintal español que tenía una equivalencia de 46,0093 kilos, acorde con lo cual se realizó la conversión a toneladas[75].

No obstante, el envío de ganado desde Argentina persistió. Ante la imposibilidad de dimensionar el monto del contrabando se puede afirmar que el traslado de animales desde Argentina descendió, sin terminar, siendo un complemento del ganado que, de forma principal, ingresaba por el puerto y se trasladaba en el tren. Los registros de traslado de animales cruzando la cordillera son dispersos y las escasas cifras no son seriales, aunque permiten comprender el descenso manifiesto en el comercio de ganado hacia Chile. En la Memoria de Hacienda del gobierno argentino, correspondiente al año 1884, se consignaron 18.104 cabezas de ganado enviadas desde Jachal a Chile, las que el año siguiente descendieron a 13.981, significando en un año una merma del 23%[76]. Hacia el fin del siglo, en julio de 1894, el ministro de Hacienda de Chile ordenaba al gobernador de Taltal que "diera todas las facilidades posibles para la internación de ganado que se hace de la república Argentina por esa provincia"[77].

Por último, es posible sostener que las cantidades movidas en cada arreo eran variables e inconstantes. Al respecto la prensa de Salta resaltaba que a inicio de 1905 "don Miguel de los Ríos ha sacado una guía para exportar 60 cabezas de ganado vacuno con destino a Atacama"[78]. En 1912, un informe consular resumía el regular ingreso de ganado al mercado de las oficinas salitreras, indicando que dos años antes se habían enviado desde Salta a Taltal 2.760 cabezas de ganado[79].

En Taltal, en 1911, mediante el periódico se ofrecían mulas mestizas para las oficinas salitreras, provenientes de la Estancia "La Salitrera" de Córdoba, las que eran conducidas a Calama y desde allí se atendía "cualquier pedido por contrato, puestos donde se soliciten"[80]. Posteriormente, la publicidad es menos frecuente y estaba más asociado a la reventa, como en el caso de la oficina Santa Luisa, cuya administración ofrecía en 1931 la venta de 35 mulas "en regular estado a un precio muy conveniente"[81]. El corolario del problema fue que, en 1920, el principal proveedor de animales para las salitreras era Juan Goich, un comerciante con su casa

---

[75] Ver Cardarelli, François. 1999. *Scientific Unit Conversion: A Practical Guide to Metrication*, London, Springer, 1999.

[76] *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1883*. 1886. Buenos Aires, Tipografía La Razón, p. 268.

[77] Archivo Histórico Pontificia Universidad Católica del Norte, Comunicaciones Ministerio de Hacienda, 1894-1899. "Al gobernador de Taltal". Santiago, 9 de julio de 1894.

[78] "Aduana Nacional", *La Idea* (Salta), 3 de octubre de 1905.

[79] Citado en Conti, Viviana. 2003. "El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX", en Benedetti Alejandro comp. *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Córdoba, Editorial Alción, pp. 21-52.

[80] "Mulas argentinas". *La Voz del Obrero,* Taltal 26 de diciembre de 1911.

[81] "Mulas". *La Razón.* Taltal 6 de noviembre de 1931.

comercial en Valparaíso[82] y una década después el principal comerciante de ganado era Pascual Baburizza, quien había proveído los 494 animales faenados en el matadero de Santa Luisa y su administrador afirmaba que "no se ha internado vacunos vía cordillera en 1930"[83].

Figura 3. Fotografía de Max Uhle, Taltal, 1916. *Descarga de corderos al puerto*. "Chile: Küstenorte, Topografische Ansichten und Grabungsanlagen", Colección Instituto Iberoamericano de Berlín.

Debido a los efectos de la crisis de 1929, la distribución y precios de la carne se reglamentó desde agosto de 1932, cuando se promulgó el Decreto Ley N° 520 que creaba el Comisariato General de Precios y Subsistencias, cuyo objetivo, entre otros, fue el control de la producción, importación y distribución para regular el alza injustificada de los artículos de primera necesidad "o de uso o consumo habitual"[84]. Esta institución tuvo un importante despliegue en la región salitrera, realizando un fuerte control de los animales provenientes de Salta, incidiendo en los flujos y la demanda. Este accionar tuvo un correlato en el aumento del contrabando y el comercio clandestino de animales y carne.

[82] Valenzuela, Juvenal.1920. *Álbum zona norte de chile. Informaciones salitreras.* Santiago, Ed. Juvenal Valenzuela, p. 56.

[83] Archivo Histórico Pontificia Universidad Católica del Norte, Fondo Santa Luisa, Caja 24, s/f. G. Beeche. "Datos sobre matadero". Oficina Santa Luisa, 24 de marzo de 1931,

[84] *La Nación.* Santiago, 29 de agosto de 1932. Para la especificidad del tema ver Artículo 22, "Comisariato General de Subsistencias y Precios". Decreto Ley 520, Ministerio del Trabajo, promulgado el 30 de agosto de 1932. Ver https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=6157.

Figura 4. Vista aérea de las ruinas del Matadero o Camal de Santa Luisa con ruinas de abrevaderos adosados a las murallas. Fotografía de Gabriel Godoy Sandoval. Taltal, febrero 2021.

Comercio por los caminos de la Puna

Durante el siglo XIX la Puna fue un territorio mayoritariamente inexplorado y una región en conflicto. En el contexto de la Guerra del Pacífico, Chile ocupó militarmente la zona, iniciando las disputas con Argentina por la soberanía. En paralelo, este último país negociaba con Bolivia acordando la renuncia de Argentina a sus pretensiones sobre Tarija a cambio de la Puna de Atacama, consolidándose el acuerdo en el Tratado Quirno Costa-Vaca Guzmán de 1889. Mientras, las tensiones chileno-argentinas finalizaron con el tratado de 1898, acordando la división del territorio que, mayoritariamente, quedó bajo soberanía trasandina, debido a lo que Eliodoro Yáñez consideró la insuficiencia de los títulos chilenos[85]. Estas tensiones tuvieron un

[85] Según señaló "hemos visto que antes del periodo de los tratados nuestros títulos a la Puna no eran suficientes para dar este hecho por establecido sin contradicción y que, durante el ejercicio de esos pactos, si bien la condición geográfica de la demarcación oriental podía dar a Chile el dominio de una parte de la Puna, ello no se confirmó por actos concretos de soberanía ni por declaraciones precisas y claras de los Gobiernos contratantes". Yáñez, Eliodoro.

impacto en el comercio trasandino, pues, como escribió el gerente del ferrocarril de Taltal, "la aprehensión de la guerra entre Chile y Argentina y una nueva emisión de papel moneda por parte del gobierno chileno, han provocado desde entonces una fuerte caída en el tipo de cambio"[86], impactando en el movimiento comercial de la región.

Con tensiones y altibajos, la Puna de Atacama fue un territorio de tránsito comercial que tuvo diferentes intensidades, acentuándose durante el ciclo cupro-argentifero y el ciclo salitrero. Como antes se indicó, el movimiento principal del ganado se realizaba desde el noroeste argentino, siendo el punto principal de partida, la ciudad de Salta, para dirigirse hacia el desierto de Atacama por arrieros que, según Hans Seckt eran en su mayoría habitantes de los pueblos puneños "indígenas", enfatizando que eran "indios de la raza de los calchaquíes", según este científico alemán:

> "Viven de un poco de ganadería y agricultura que ejercen lo mínimo posible, trabajan como peones en una de las pocas minas de cobre o se ganan su mantención como vaqueros en los numerosos transportes de ganado vacuno u ovejuno que se realizan a Chile o Bolivia. Los cazadores de vicuñas y chinchillas pasan por las sierras difícilmente accesibles y viven una vida dura, rica en privaciones y retirada del mundo civilizado, y los vaqueros precitados atraviesan el territorio, desde Salta al norte por San Antonio de Los Cobres o al oeste por Antofagasta de La Sierra."[87]

En la zona meridional del desierto y la Puna, los arreos se conducían por diversos senderos ancestrales. Isaiah Bowman, señaló que eran tres las principales rutas que cruzaban la Puna de Atacama, señalando que la ubicada más al sur se desprendía desde la línea férrea a Tinogasta, derivando hacia Fiambalá. Luego, al noroeste seguía por la parte superior del valle de Chascuil, continuando hacia el volcán San Francisco, en la parte superior del río Copiapó, para descender a la ciudad. Este camino tenía un uso de larga data y conectaba mediante caminos tributarios con el noroeste argentino que, antes de la instalación de la línea férrea, ofrecía el acceso directo al mar.

Otro sendero iba de Poma a Antofagasta de la Sierra, con antelación, un sendero usado para el transporte de mercancías varias. Desde inicio del siglo XX, era casi exclusivamente destinado a conducir ganado desde las estancias de Salta en Argentina hasta el desierto de nitratos de Chile. Bowman señala una ruta considerada de menor importancia, que se extendía desde Rosario de Lerma a Antofagasta de La Sierra, para cruzar el Salar de Antofalla hacia Lorohuasi y

---

1898. *Apuntes sobre la Puna de Atacama. Recopilación de artículos publicados en "El Ferrocarril" de Santiago*, Santiago, Imprenta Barcelona, p. 22.

[86] *The Taltal Railway Company. Reports of the Directors.* 1898, p. 7.

[87] Seckt, Hans. 1912. "Contribución al conocimiento de la vegetación del noroeste de la república Argentina (valles de Calchaquí y Puna de Atacama)", en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, vols. 73-74, Buenos Aires, p. 191.

desde allí continuaba hacia Aguas Calientes, en dirección al paso de Aguada de la Falda, para atravesar la cordillera de Domeyko, por el portal de El Chaco y descender a las pampas calicheras en el desierto y alcanzar la oficina Ballena[88].

Esta ruta comunicaba el noroeste argentino con el sector meridional del desierto de Atacama, usado intensamente desde el periodo prehispánico por cazadores de vicuñas y caravaneros. Sabido es que en los sectores aledaños hubo un *chaccu*, término quecha que designa una técnica de captura envolvente, basada en la creación de un cierro donde se atrapaban las vicuñas para su esquila. Según el mapa elaborado en 1775 por Juan de La Cruz Cano y Olmedilla, este sitio estaba al interior de la región de Taltal, localidad que en su mapa denominó el Juncal, al norte de cuya bahía se ubicaban los "indios que cogen vicuñas", quienes se trasladaban hasta el lugar conocido como Chaco Alto donde "había una cerca para coger vicuñas"[89]. En su historia de Copiapó, Carlos María Sayago, insistió en que el nombre "fue aplicado a ese paraje por haber existido allí una especie de corral, destinado a la cacería de vicuñas"[90], específicamente ubicado –escribió Astaburuaga– dentro de una quebrada que cae en dirección al suroeste del volcán del Chaco, conocido como volcán del azufre y, más tarde, Lastarria[91]. Ergo, esta variante fue intensamente recorrida desde el periodo prehispánico, encontrándose además en las cercanías del camino del Inca que comunicaba San Pedro de Atacama con Copiapó.

Desde mediados del siglo XIX este sector fue profusamente recorrido por baqueanos y pirquineros que buscaban nuevas vetas mineras, ante la indicada situación adversa que se iniciaba en Copiapó y la región aledaña. Un ejemplo es el paraje conocido como Sandon, que hace referencia a las explotaciones un minero copiapino de apellido Ossandón.

En su trabajo Bowman omite una variante de esta ruta que ingresaba al desierto por el sector meridional de la Puna, que fue la recorrida a mediados de diciembre de 1909 por el botánico Hans Seckt y el geógrafo Franz Kühn, quienes cruzaron la Puna de Atacama, hasta Taltal. Cabalgaron desde Salta a la placilla de Aguada de Cachinal, siguiendo la ruta de los arrieros que "atraviesan el vasto territorio elevado" [92], desde Salta al norte por San Antonio de Los Cobres o al oeste por Antofagasta de La Sierra. Su objetivo era colectar y estudiar la flora nativa de la región, permitiendo reconocer en su viaje la ruta más usada para cruzar a la región meridional del desierto de Atacama.

---

[88] Bowman, Isaiah, 1942. *Los senderos del desierto de Atacama.* E. Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Santiago, p. 287.

[89] *Mapa geográfico de América Meridional, 1775*. Publicado por Guillermo Faden, Londres, 1799. Ver también Ristow, Walter, "The Juan de la Cruz map of South America, 1775". Festschrift: Clarence F. Jones, ed. By Merle C. Prunty. *University Studies in Geography*, N° 6, 1962.

[90] Sayago, Carlos. 1874. *Historia de Copiapó*, Copiapó, Imprenta de El Atacama, p. 35.

[91] Solano, Francisco. 1899. *Diccionario geográfico de Chile,* Leipzig, Imp. de F. A. Brochaus, p. 215.

[92] Seckt, Hans. 1912. "Contribución al conocimiento de la vegetación del noroeste de la república Argentina". p. 191.

Al abandonar Salta, continuaron hasta el poblado de Rosario de Lerma, dirigiéndose por el valle del río Escoipe y por la cuesta del obispo hasta el pueblo de Cachi y seguir el valle hasta La Poma, entrando a la alta cordillera por el valle de Peñas Blancas a Santa Rosa de los Pastos Grandes. Desde allí, tomaron rumbo sureste hasta Antofagasta de La Sierra y siguieron al noroeste cruzando el salar de Antofalla en las cercanías de la vega de Botijuelas (ruta provincial 44) para caer a la vega de Potrero Grande y continuar por la Quebrada Honda e ingresar a Chile[93].

Figura 5. Vista del Paso del azufre que comunicaba Salta y las salitreras de Taltal. Fotografía del autor. Taltal, noviembre del año 2020.

A inicio de la década del treinta esta ruta se reconocía como el Paso del azufre, que se complementaba con el portezuelo del Chaco, a través de los cuales se conducía ganado desde Argentina a la oficina salitrera Ballena[94]. En su desplazamiento hacia el este atraviesa el salar de Pajonales, luego bordea por el norte el salar de Aguas Calientes y continua por el sur de la Laguna de la Azufrera, ubicada a dos kilómetros del límite con Argentina, en el Hito XVI-6, para dirigirse a diferentes poblados del noroeste argentino.

[93] Esta ruta fue reconocida y prospectada durante noviembre de 2020 por el equipo del Proyecto FONDECYT Regular N° 1200297, relevando y posicionando mediante GPS sus principales hitos.
[94] Vila, Tomás. 1936. *Recursos no-metálicos de* Chile, Santiago, Imprenta Rapid, p. 65.

Es importante destacar que esta fue la ruta de mayor uso y, según el gobernador en la Memoria de la Gobernación de Taltal de 1923, destacaba que para trasladarse a Argentina "tenemos un buen camino tropero, susceptible a transformarse en una buena huella carretera, con toda clase de recursos en su trayecto, aguadas con abundante forraje para animales, conduce a Fiambala por el sur en la provincia de Catamarca y a Antofagasta de la Sierra en la Puna de Atacama"[95].

Conclusiones

Entre mediados del siglo XIX y las primeras décadas del XX, la región circumpuneña fue un espacio intensamente transitado por arrieros y comerciantes que trasladaban sus productos entre valles de economías locales que funcionaron como complementarias. El principal nodo en esta densa red de intercambios fue Salta, ya fuese articulando los flujos de comercio del sur boliviano, integrando productos del noroeste argentino o constituyéndose en el centro proveedor de acémilas y ganados para las faenas mineras cupro-argentíferas y salitreras de Copiapó y Atacama.

El amplio movimiento comercial de la región estuvo marcado por las vicisitudes políticas de los estados fronterizos en proceso de formación y consolidación estatal, factor que influyó a través de sus acciones políticas de soberanía traducidas en conflictos bélicos, tal como la Guerra del Pacífico; o en tensiones que limitaron los intercambios, como aconteció con las disputas chileno-boliviano-argentinas por el dominio de la Puna de Atacama. A este factor geopolítico se sumaron otros elementos que incidieron o modificaron los flujos de intercambios. Entre estos, las políticas arancelarias sobre el salitre o el ganado ingresado a Chile jugaron un importante papel en el desarrollo de estas relaciones comerciales. Aunque es difícil cuantificar el nivel que alcanzó el contrabando de ganado, cualitativamente y por extrapolación de la demanda cárnica y la capacidad chilena de abastecer el mercado, no es peregrino afirmar que la incidencia de este fenómeno fue altamente gravitante.

No obstante, es dable afirmar que los procesos de modernización, tal como la inserción del ferrocarril en el transporte salitrero y minero en el desierto de Atacama, jugó un papel preponderante en terminar con la suerte de monopolio en que había devenido el mercado salteño.

Sin duda, el ferrocarril, icono central de la modernización decimonónica se convirtió en el principal proveedor de bienes para una economía regional que recibía todo desde mercados externos y el medio para proveerse de animales de tiro o destinados al consumo humano en

[95] Archivo Nacional de la Administración, Intendencia de Antofagasta. *Memoria de la Gobernación de Taltal correspondiente al año 1923*, Taltal, [si mes, ni día], 1924., vol. 24, s/f.

las decenas de oficinas salitreras y explotaciones mineras auríferas y cupro-argentíferas dispersas en el desierto de Atacama.

Las nuevas líneas férreas y puertos se convirtieron en los nodos principales de articulación de una economía volcada hacia las redes del capitalismo mundial, alterando los antiguos flujos trasandinos que no se agotaron, sino, continuaron correlacionando ambas regiones trasandinas, aunque sin la condición protagónica del periodo anterior al arribo del ferrocarril.

La pérdida de importancia de los antiguos senderos y rutas respondió a elementos multifactoriales que incidieron en la alteración del sentido de los flujos de intercambio trasandino, algunos cayeron en desuso, se cerraron o redireccionaron, perdiendo el protagonismo que les caracterizó en el periodo anterior a la irrupción capitalista.

Referencias citadas

Albornoz, Nicolás, Ottolenghi, Patricia, Urbina, Manuel y Webb, Dorothy. 1965. "La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808", en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Rosario, N° 7-8, pp. 212-312.

Archivo Nacional de la Administración. 1924. *Memoria de la Gobernación de Taltal correspondiente al año 1923*, Taltal, [sin mes, ni día], 1924., Intendencia de Antofagasta, vol. 24, s/f.

Bailly, Roger. 1989. *Decauville, ce nom qui fit le tour du monde*, Lys, Éd. Amattéis.

Benavides, Julio. 1955. *Historia bancaria de Bolivia*, La Paz, Editorial Arrieta.

Benedetti, Alejandro. 2007. "La región circumpuneña. Algunas consideraciones para iniciar el debate", en Corder, Alejandro (ed.), *Actas del VI Seminario internacional de integración sub-regional: sociedades de frontera, montaña y desierto*, Iquique, Edición INTE, pp. 14-26.

Benedetti, Alejandro. 2009. "Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. vol. XIII, nº 286, Barcelona.

Bowman, Isaiah. 1942. *Los senderos del desierto de Atacama.* Santiago, E. Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

Burdett O´Connor, Francisco. 1915. *Independencia Americana. Recuerdos de Francisco Burdett O´Connor,* Madrid, América.

Cajías de la Vega, Fernando. 1975. *La Provincia de Atacama, 1825-1842*, La Paz, Instituto Boliviano de Cultura.

Cardarelli, François. 1999. *Scientific Unit Conversion: A Practical Guide to Metrication*, London, Springer.

Concolorcorvo. 1942. *El lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*, Buenos Aires, Ed. Solar.

Conti, Viviana y Sica, Gabriela. 2011. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Disponible en: https://journals.openedition.org/nuevomundo/60560. https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560.

Conti, Viviana. 2002. “Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del norte argentino, 1830-1930”, en Conti, Viviana y Lagos, Marcelo*, Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930*, Jujuy, Ediciones de la Universidad Nacional de Jujuy, pp. 119-149.

Conti, Viviana. 2003. “El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX”, en Benedetti, Alejandro (ed.), *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera,* Córdoba, Editorial Alción, pp. 21-52.

Conti, Viviana. 2003. “El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX”, en Benedetti Alejandro (comp.), *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Córdoba, Editorial Alción, pp. 21-52.

Cornejo, Atilio. 1979. *Historia de Francisco de Gurruchaga,* Salta, Ed. Instituto de San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta.

Cornejo, Atilio. 2010. *El contrato de conchavo (antecedentes)*, Salta, Edición de la Fundación Atilio Cornejo.

Cruz Cano y Olmedilla, Juan de la. 1799. *Mapa geográfico de América Meridional, 1775*. Londres, Publicado por Guillermo Faden.

Dalence, José María. 1852. *Bosquejo estadístico de Bolivia*, La Paz, Imprenta de Sucre.

Dávalos, Juan Carlos. 1963. *Viento blanco,* Salta, Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Del Valle, Azucena y Parrón, Gustavo. 2006. “La región de los nortes; Salta y el comercio de ganado vacuno con Chile. ‘Ilusiones y desencantos’ del ferrocarril Huaytiquina (1946-1955)”, en *Estudios Transandinos,* San Juan, nº 13, pp. 29-53.

Deustua, José. 2009. *El embrujo de la plata. La economía social de la minería en el Perú del siglo XIX*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Banco Central de Reserva del Perú.

Superintendencia de Aduanas. 1900. *Estadística Comercial de la República de Chile*. Valparaíso, Imp. Universo, pp. XXI-XXII.

Gil, Anacleto. 1881. “Al Señor Director General de Rentas Nacionales”, en *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1879*, Buenos Aires, Imprenta de El Nacional.

Godoy Orellana, Milton. 2021. *The Taltal Railway Company Limited*. *Historia global de su impacto en el desierto de Atacama, 1880-1980*, ms.

Godoy Orellana, Milton. 2020. “El poblamiento del desierto en una frontera porosa con límites elásticos: mineros y Estados nacionales en Atacama. Bolivia y chile (1840-1879)”, en *Aldea Mundo. Revista sobre Fronteras e Integración Regional*, año 25/Núm. 50, Táchira, pp. 21-36.

Godoy Orellana, Milton. 2016. “Los prolegómenos de una crisis episódica: el cantón de Taltal y la ley de impuesto a la producción salitrera, 1873-1881”, en *Historia,* vol. 49, nº II, Santiago, pp. 455-486.

Godoy Orellana, Milton. 2017. *Mundo minero y sociabilidad popular en el Norte Chico, 1780-1900,* Santiago, Ed. Mutante - IDEPA - CNRS.

Gómez, Manuel. 2017. *La ciudad de Salta: urbanismo, arquitectura y sociedad*, Salta, Ediciones Universidad Católica de Salta.

González Miranda, Sergio. 2009. “El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile)”, en *Cuadernos Interculturales*, vol. 7, N° 13, Viña del Mar, pp. 27-42.

González Miranda, Sergio. 2018. “De espacio heterológico a posición estratégica: el papel político de la cocina pampina en la minería del nitrato chileno. El caso de ‘la huelga de las cocinas apagadas’ (1918-1946)”, en *Estudios Atacameños*, N° 48, San Pedro de Atacama, pp. 191-208.

Herrera, Jerónimo. 2004. “Alonso Carrió de la Vandera, autor del *Lazarillo de Ciegos Caminantes*: Prueba documental", en *Cuadernos para la Investigación de la Literatura Hispánica*, N° 29, Madrid, pp. 499-511.

Izquierdo Fernández, Gonzalo. 1976. “Octubre de 1905: Episodio en la historia social chilena”, en *Historia*, nº 13, Santiago, pp. 55-96.

Jacobsen, Nils. 2019. “Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: la economía del sur peruano, 1821-1932”, en Monsalve, Martín, *Historia económica del sur peruano*, Capítulo III, Lima, BCRP-IEP.

Langer, Erick y Conti, Viviana. 1991. “Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centro meridionales (1830-1930)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 31, nº 121, Buenos Aires, pp. 90-111.

Langer, Erick y Hames, Gina L. 1994. “Commerce and credit on the periphery: Tarija merchants, 1830-1914”, en *Hispanic American Historical Review*, vol. 74, nº 2, Duke, pp. 285-315.

Langer, Erick. 1988. *Historia de Tarija (corpus documental)*, Tarija, Ediciones de la Universidad Autónoma Juan Misael Camacho.

Langer, Erick. 1991. *Economic change and rural resistance in Southern Bolivia, 1880-1930*, Stanford, Stanford University Press.

López Beltrán, Clara. 2016. *La Ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico, caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX*, La Paz, Plural Editores.

Martinic, Mateo. 1977. “Ocupación y colonización de la región septentrional del antiguo territorio de Magallanes entre los paralelos 47º y 49º Sur”, en *Anales del Instituto de la Patagonia*, nº. 8, Punta Arenas, pp. 5-57.

Michel, Azucena y Savic, Elizabeth. 1999. “Comerciantes-ganaderos y propietarios en Salta (1880 a 1920)”, en *Cuadernos de Humanidades*, nº 11, Salta, pp. 179-210.

Rodríguez, Miguel. 1892. *Lejislación aduanera: compilación de leyes i disposiciones vigentes,* Santiago, Imp. Gutemberg.

Pérez Torrico, Alexis. 2017. “Bolivia en el siglo XIX y su desempeño económico (1880-1910)”, en Velásquez-Castellanos, Iván (comp.), *Un siglo de economía en Bolivia (1900-2015)*, La Paz, Ediciones de la Fundación Konrad Adenauer, tomo II, pp. 429-462.

Philippi, Rodolfo Amando. 1860. *Viaje al desierto de Atacama,* Halle, Librería de Eduardo Anton.

Pimentel, Gonzalo y Barros, Alonso. 2020. “La memoria de los senderos andinos. Entre huacas, diablos, ángeles y demonios”, en *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, vol. 25, nº 1, Santiago, pp. 201-225.

Richard, Nicolas, Moraga, Jorge y Saavedra, Adrián. 2016. “El camión en la Puna de Atacama (1930-1980). Mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal”, en *Estudios Atacameños,* nº 52, San Pedro de Atacama, pp. 89-111.

Ristow, Walter. 1962. "The Juan de la Cruz map of South America, 1775”. Festschrift: Clarence F. Jones, edited by Merle C. Prunty, en *University Studies in Geography*, N° 6, 1962, pp. 49-78.

Sánchez Alborno, Nicolás. 1965. “Extracción de mulas de Jujuy al Perú, fuentes, volumen y negociantes”, en *Estudios de Historia Social*, N° 1, Buenos Aires, pp. 107-120.

Sayago, Carlos María. 1874. *Historia de Copiapó*, Copiapó, Imprenta de El Atacama.

Silva, Claudia. 2018. “Pulperías y alimentación desde la basura pampina: lo que muestra la Colección Histórica del Museo de Antofagasta”, Colecciones Digitales Dibam. Disponible en: https://www.museodeantofagasta.gob.cl/629/articles-83511_archivo_PDF.pdf. (Consultado el 03 de febrero de 2021)

Solá, Manuel. 1889. *Memoria descriptiva de la provincia de Salta,* Buenos Aires, Imp. y Lit. Mariano Moreno.

Solano Astaburuaga, Francisco. 1899. *Diccionario geográfico de Chile,* Leipzig, Imp. de F. A. Brochaus.

Swett, Ricardo. 1925. *Guía marítima de Chile, 1923-1924,* Valparaíso, Imprenta Victoria.

S/A. 1871. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1871*, Buenos Aires, Imprenta de Mayo.

S/A. 1882. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1881*, Buenos Aires, Imprenta de El Porvenir.

S/A. 1882. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1881*, Buenos Aires, Imprenta de El Nacional.

S/A. 1884. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1883,* Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna Nacional, p. 257.

S/A. 1883. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1883*, Buenos Aires, Imprenta del Porvenir.

S/A. 1886. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1883*, Buenos Aires, Tipografía La Razón.

S/A. 1885. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1884*, Buenos Aires, Imprenta Talleres de La Tribuna Nacional.

S/A. 1887. *Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1886*, Buenos Aires, Imprenta Talleres de La Tribuna Nacional.

Teruel, Ana. 2010. “Panorama económico y socio-demográfico en la larga duración (siglos XIX y XX)”, en Teruel, Ana y Lagos, Marcelo, *Jujuy en la historia. De la colonia al siglo XX*, Jujuy, Ediciones de la Universidad Nacional de Jujuy, pp. 295-345.

The Taltal Railway Company. 1890. *Reports of the directors*. Londres, Alabastor, Lassmore and Sons Printersp.

Toledo, Estela. 1962-1963. “El comercio de mulas en Salta, 1857-1698”, en *Anuario del Instituto de investigaciones Históricas en Salta*, N° 6, Salta, pp. 160-170.

Valdivieso, Rafael Valentín. 1981. “Misión del norte”, en *Teología y vida*, vol. 22, nº 1, Santiago, p. 39.

Valenzuela, Juvenal. 1920. *Álbum zona norte de chile. Informaciones salitreras.* Santiago, Editorial Juvenal Valenzuela.

Vila, Tomás. 1936. *Recursos no-metálicos de* Chile, Santiago, Imprenta Rapid.

Wagner, Gert y Díaz, José. 2008. “Inflación y Tipo de Cambio: Chile 1810-2005”, en *Documento de Trabajo*, N° 328, Santiago, Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 85-88.

Yáñez, Eliodoro. 1898. *Apuntes sobre la Puna de Atacama. Recopilación de artículos publicados en “El Ferrocarril” de Santiago*, Santiago, Imprenta Barcelona, p. 22.