



HAL
open science

Infraestructuras industriales, policiales y materialidades patrimoniales en la construcción de la frontera chileno-boliviana en Ollagüe (Chile, 1879-2020)

Francisco Rivera Amaro, Damir Galaz-Mandakovic

► To cite this version:

Francisco Rivera Amaro, Damir Galaz-Mandakovic. Infraestructuras industriales, policiales y materialidades patrimoniales en la construcción de la frontera chileno-boliviana en Ollagüe (Chile, 1879-2020). On Surveillance and Control at Borders and Boundaries. Landscape, Infrastructures and Architecture, Tab Edizioni, 2022. hal-03728037v2

HAL Id: hal-03728037

<https://hal.science/hal-03728037v2>

Submitted on 29 Apr 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Infraestructuras industriales, policiales y materialidades patrimoniales en la construcción de la frontera chileno-boliviana en Ollagüe (Chile, 1879-2020)

Francisco Rivera, Damir Galaz-Mandakovic

abstract: This chapter explores the historical process of border consolidation in Ollagüe, a town located in the north of Chile, based on three mechanisms: a first economic and political mechanism with the installation of mining industries, a second policing mechanism with the control of migration and smuggling, and a third cultural mechanism with the creation of heritage spaces (natural and cultural). Between 1887 and 1993, an economic model based on mining local resources was established in Ollagüe. The mining industry was both a project of regional economic development driven by Chilean capitalists and a political project driven by the State that served as a mechanism of control and consolidation of the Chilean-Bolivian border. During the 1970s, the border strengthening project was essentially based on national security and was deployed through heightened police control of migration and of smuggling and traffic. Since the 1990s, with the abandonment of most local mining industries, the border is symbolically constructed through discernible cultural markers. In Ollagüe, the Chilean State imposed border consolidation devices with the creation of heritage materialities. The natural (e.g., tourist trails) and the cultural heritage (e.g., archaeological sites, monuments) thus become other mechanisms that ensure sovereignty, channeling the national discourse and asserting the presence of the Chilean State at the border. Now considered National Monuments, abandoned architectural and industrial remains of the mining industry are transformed into symbolic spaces of border control. The historical development of three mechanisms of border control (political-economic, police, and cultural) is approached through the analysis of unpublished documents, architectural remains and infrastructures.

Keywords: industrial infrastructures, mining heritage, northern Chile.

Introducción

El 28 de marzo de 1891, durante la Guerra Civil ocurrida en Chile, un inusual movimiento de tropas militares se produjo en Ollagüe, localidad situada en la frontera internacional que separa a Chile de Bolivia. El entonces intendente de la provincia de Antofagasta, Enrique

Villegas, escribió al coronel boliviano Adolfo Flores, subprefecto de la ciudad de Uyuni (Bolivia) con el fin de solicitar permiso para entrar en territorio boliviano con un contingente armado y luego poder regresar a Chile por otro sector de la región. La carta señala:

«Los acontecimientos políticos que se están desarrollando en el país obligan

al informante, Intendente de la Provincia de Antofagasta a retirarse de este territorio y penetrar al de la República de Bolivia con las fuerzas que guarnecen dicha Provincia para dirigirlas nuevamente a territorio chileno por donde pueda encontrar las facilidades del caso. Siendo V.S. la primera autoridad boliviana con quien tendrá el honor de encontrarme en mi marcha, me permito darle el presente aviso a la vez que manifestarle que serán entregadas a V.S. en (... ilegible) ciudad de su residencia ó donde V.S. lo estime conveniente, las armas y municiones que dichas fuerzas traen consigo. Como las circunstancias son apremiantes, me permito dirigirme a V.S. por telégrafo, rogando a V.S. se sirva contactarme por la misma vía» (Villegas 1891, pp. 1-2).

Acorralado por fuerzas enemigas, para Villegas la frontera internacional era una línea imaginaria que no podía cruzarse. Al menos no sin permiso. Esta carta ilustra cómo la nueva frontera chileno-boliviana había transformado las relaciones sociales en la región. Solo siete años antes, la nueva línea fronteriza se había impuesto como resultado del fin de los conflictos bélicos que enfrentó a ambos países, entre 1879 y 1884, en la llamada Guerra del Pacífico.

Ollagüe es un pueblo situado a 3.660 m.s.n.m, en el norte de Chile. Luego de ser anexada al Estado chileno por efecto de la guerra, esta zona altiplánica transitó hacia la formación de un locus capitalista que implicó una fuerte producción social del espacio, el que se reflejó en la estructuración de un territorio altamente integrado con los flujos del mercantilismo de materias primas, par-

ticularmente el azufre y del bórax. Bajo la administración chilena, las poblaciones locales comenzaron a vincularse con el Estado a través de nuevas formas de tributación (Hanson 1926) y con la industria minera a través de la venta de productos agropecuarios y luego a través de la propia venta de mano de obra para la industria minera (Galaz-Mandakovic, Rivera 2020).

En este capítulo examinaremos el proceso histórico de consolidación fronteriza en Ollagüe por parte del Estado chileno, entendiendo la noción de frontera como un elemento político, económico, social y cultural en constante construcción tanto por el Estado como por los habitantes locales (Perrier Bruslé 2013, 2016; Van Houtum, Van Naerssen 2002). Analizaremos entonces la consolidación fronteriza en Ollagüe a partir de tres mecanismos:

1. un proyecto económico y político que identificamos con la instalación de industrias mineras que, hasta la década de 1990, impusieron nuevas formas de control territorial y fronterizo. Estos esfuerzos industriales fueron declinando y los numerosos campamentos fueron abandonados, el último de ellos en 1993;
2. la frontera es controlada por medio de un segundo mecanismo, de tipo policial y aduanero, cuyo objetivo es exclusivamente el control de la migración y el contrabando;
3. finalmente, identificamos un tercer mecanismo de consolidación fronteriza a través de un proyecto

de tipo cultural con la creación de espacios patrimoniales, como un museo y la transformación de los antiguos sitios industriales, hoy abandonados, como Monumentos Nacionales y en lugares de interés patrimonial. Dicha patrimonialización es el resultado de la agencia denominativa del Estado de Chile.

Discutiremos el desarrollo histórico de estos tres mecanismos de control fronterizo (político-económico, policial y cultural) a través de la integración de documentos inéditos, la historia oral y la hermenéutica sobre las infraestructuras y vestigios arquitectónicos de Ollagüe.

Infraestructuras industriales en la frontera

En Ollagüe, una serie de sitios industriales, con las consabidas inserciones tecnológicas, y de campamentos mineros modificaron el paisaje andino y dieron lugar a flujos migratorios, al aumento de la población, generando una demanda creciente de productos, servicios y mano de obra. Desde fines del siglo XIX, la explotación de las reservas de bórax y azufre remodeló el espacio geográfico, ecológico y social de la región. La explotación minera fue posible luego de la anexión de esta región luego de la llamada Guerra del Pacífico (1879-1884), incorporando a la soberanía chilena un territorio que previamente pertenecía a Bolivia¹. La Provincia de Antofagasta fue

así creada el 12 de julio de 1888 (Espinoza 1897). Se organizó en tres Departamentos como subdivisión de la organización territorial: el Departamento de Tocopilla, de Antofagasta y el Departamento de Taltal (Muñoz 1894), dando un paso fundamental en el plan del Estado chileno para controlar los nuevos territorios incorporados después de la guerra (González Pizarro 2010b; Sanhueza, Gundermann 2007). El extractivismo minero de la posguerra sirvió como eje estructurante de estos procesos de gestión geopolítica del territorio atacameño.

El proceso de integración culturalista y administrativa al Estado-nación conocido como "chilenización", iniciado así a principios del siglo XX, se intensificará durante los años 1910 y 1930, con una nueva organización del espacio geopolítico. La creación de la Provincia de El Loa en 1928 (Decreto n. 8583) se articula en la lógica política y social del Estado implementada en la región (Pumarino Soto 1978; Sanhueza, Gundermann 2007). En este contexto, el Estado buscaba reforzar su control de los espacios periféricos del

1825 hasta 1879. Dicha situación quedó ratificada el 1 de octubre de 2018 cuando la Corte Internacional de Justicia de La Haya respondió a la demanda contra Chile por parte de Bolivia. Así, el otrora litoral boliviano, hoy desierto de Atacama de Chile, tuvo varias designaciones; por ejemplo, entre 1825 y 1829, el litoral fue parte del Departamento de Potosí; entre 1829 y 1839 fue denominada Provincia Litoral; luego fue llamada Distrito del Litoral, entre 1839 y 1867; finalmente, fue denominado Departamento del Litoral entre 1867 hasta 1879. Durante todos esos periodos, Cobija, Mejillones, Tocopilla, Antofagasta, Gatico y Paquica, evidenciaron importantes procesos extractivos que estimularon diversas migraciones, densificando la demografía y la gestión política por parte del Estado boliviano (Cajías 1975; Lofstrom 1991; González Pizarro 2010a; Galaz-Mandakovic, Owen 2015; Galaz-Mandakovic 2018).

1. Es un consenso historiográfico que el actual desierto de Atacama perteneció a Bolivia desde

norte del país, aunque de manera débil, con el fomento para la construcción de infraestructura que facilitarían los procesos de extractivos, por ejemplo, carreteras; y la facilitación administrativa para autorizar agencias privadas de intervención en el territorio como, por ejemplo, el tendido de líneas férreas, autorización para generar minas, autorizaciones para extraer agua de ríos y manantiales, etc.

En este artículo entenderemos las infraestructuras según tres grandes aspectos, que la diferencia de la arquitectura en sentido general. Según Darryl Wilkinson, las infraestructuras son aparatos tecnológicos inmuebles, implican comunidades en su construcción y utilización, y se diferencian de las estructuras arquitectónicas domésticas y residenciales (Wilkinson 2019). Las infraestructuras se dividen así en cuatro categorías generales, basadas en sus funciones primarias y características físicas: infraestructuras estáticas, arterial (autopistas, carreteras), delimitadoras y señalizadoras (Wilkinson 2019). La arquitectura, en cambio, suele implicar estructuras con espacios cerrados e interiores (edificios), mientras que las infraestructuras suelen implicar estructuras al aire libre que se extienden por el paisaje, como las carreteras, los puentes y los acueductos. Según la distinción de Wilkinson (2019), la arquitectura es el aspecto del entorno construido que está orientada principalmente a alojar directamente a las personas, mientras que la infraestructura es la parte dedicada a alojar cosas, recursos y residuos. En las secciones siguientes consideramos dicha distinción, considerando sin embargo que, ambas, forman parte de

un conjunto de elementos visuales de control fronterizo.

Las estaciones del Ferrocarril Antofagasta a Bolivia (FCAB)

Como resultado de la guerra, el Estado chileno buscó entonces el control militar, policiaco y administrativo de los nuevos territorios anexados, tal como es la actual región de Antofagasta. Durante el período de control administrativo boliviano, la zona de Ollagüe era testigo de una intensa circulación de productos y recursos minerales. Las antiguas rutas conectaban a la población local tanto con los centros mineros del altiplano meridional y con la vertiente oriental de los Andes, como con los asentamientos de las tierras bajas del Salar de Atacama y la costa del Pacífico. En ese marco, la nueva administración chilena del territorio facilitó la creación de una red vial que pudiera integrar las zonas periféricas. En la región de Antofagasta, un ícono de estas decisiones fue la construcción del ferrocarril a finales del siglo XIX (Pissis 1905; Risopatrón 1918) que unió el puerto de Antofagasta con la ciudad boliviana de Uyuni y, finalmente, La Paz (figura 1). Sin embargo, es importante destacar que la línea ferroviaria no fue resultado de una agencia estatal, sino que de la gestión privada de la Compañía Huanchaca de Bolivia. El Estado chileno solo autorizó la extensión de un ramal que permitiera el transporte de la plata de la mina Pulacayo hacia el puerto de Antofagasta, un proyecto en el que estuvo involucrado Aniceto Arce, empresario argentífero y presidente de Bolivia (Galaz-Mandakovic 2016).



Figura 1. Ollagüe. A. construcción de la estación del Ferrocarril Antofagasta-Bolivia en 1890. Fuente: Colección Museo Histórico Nacional, Santiago de Chile. B. Estación actual hoy en desuso. Fuente: Francisco Rivera 2017. C. Interior de la estación con carros abandonados. Fuente: Rodrigo Lorca 2017.

La construcción del ferrocarril marcó un punto de inflexión en la historia regional, cuyo objetivo principal y razón de ser fue el transporte de minerales desde los centros industriales del interior: «La primera concesión fué otorgada por el Gobierno de Bolivia a la Compañía de Salitre en el año 1873 por 100 km; no tenía otro objeto que el acarreo de caliche a su máquina elaboradora de Antofagasta» (Ehlers, Lanús 1907, p.

294). En 1884, la compañía Huanchaca y la Compañía de Salitres de Antofagasta, obtuvieron del gobierno chileno la concesión para la extensión del ferrocarril de Pampa Alta hasta Ascotán. El ferrocarril se completó desde Antofagasta hasta El Canchón (Uyuni) a principios de 1889. En 1907, la Poderosa Mining Co. acordó con la empresa inglesa The Antofagasta (Chili) Railway Company Limited la construcción de un ramal de

80 km desde Ollagüe hasta Ujina en la actual región de Tarapacá (Galaz-Mandakovic 2016). Esta línea ferroviaria permitió la explotación minera en Ollagüe y se convirtió en un vector fundamental de transformaciones socioculturales en la región, tanto del lado chileno como boliviano.

Desde Ollagüe se construyó igualmente un ramal ferroviario que logró articular al centro minero de Collahuasi, ubicado 50 kilómetros al noroeste. Asociadas a este ramal, una serie de nuevas estaciones fueron así construidas. La estación ferroviaria del campamento minero de Puquios ilustra, por ejemplo, la nueva colonización de los espacios andinos a través de la llegada

del tren y la irrupción de la industria minera (figura 2). La estación, una estructura de 27,5 x 11,1 metros (305,25 m²), se sitúa en la zona central del campamento minero homónimo. La estructura se orienta de este a oeste, a lo largo del lado sur de la vía férrea. Posee una plataforma orientada hacia las vías, y dos filas internas de recintos, para un total de 18 unidades internas. Estas unidades, de forma rectangular, de 17 m² en promedio, muestran una homogeneidad en su configuración. Los muros están contruidos con mampostería de piedra y bloques de hormigón, estos últimos probablemente sean índices de alteraciones o reconstrucciones posteriores a la construcción original, man-

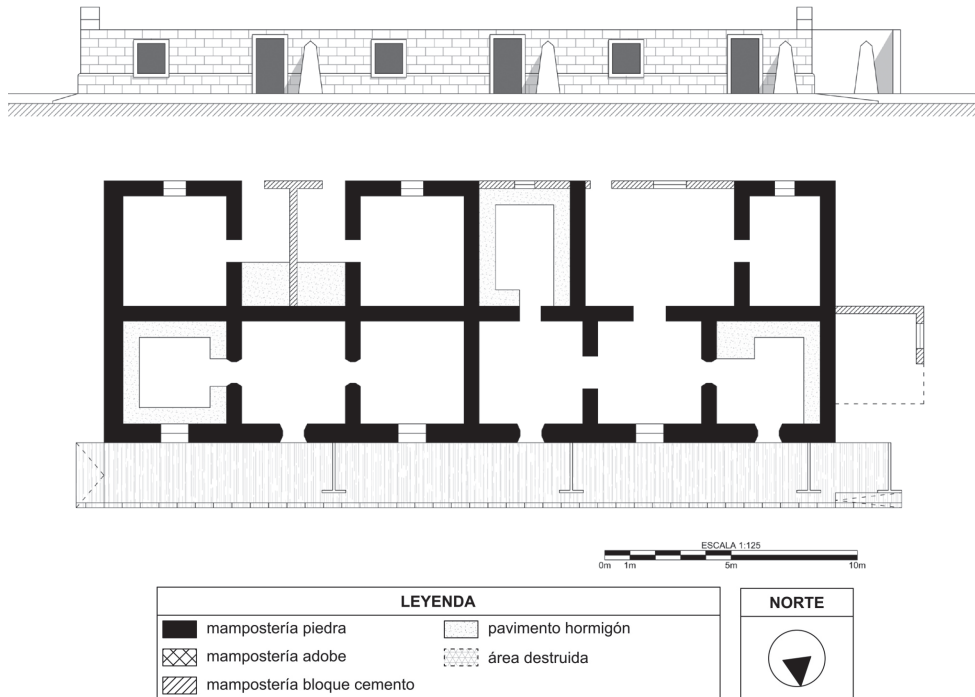


Figura 2. Plano de la estación ferroviaria de Puquios. Fuente: Felipe Rovano 2017.

teniendo las mismas características de altura y grosor de muros de la mampostería de base. La estructura presenta además una significativa homogeneidad en el ancho de los accesos y de las ventanas (93,5 cm y 102,5 cm como media respectivamente). Esto último demostrando otro aspecto de una forma estandarizada de las lógicas de construcción.

Ollagüe presenta una destilación de las complejidades y contradicciones del proceso de integración cultural de esta periferia, con las lógicas de la administración nacional y, por extensión, de la consolidación de la frontera internacional. En ese sentido, la construcción de las estaciones ferroviarias constituye un ejemplo ilustrativo del proyecto de integración territorial establecido por el Estado chileno desde fines del siglo XIX. Si bien financiado por este último, el control de las estaciones era privado.

Refinerías y andariveles

La industria minera en Ollagüe construyó un conjunto de infraestructuras y produjo un abanico de materialidades hasta hoy presentes en los sitios. En 1913, Juan Carrasco comenzó las operaciones mineras en las que serían en adelante las azufreras del volcán Aucanquilcha, y construiría igualmente en Ollagüe el primer autoclave que se conoció en Chile. Con la ayuda de un préstamo de la Caja de Crédito Minero², la empresa de

Carrasco se insertó en el mercado minero, a pesar de la inestabilidad y de las fluctuaciones de los precios internacionales. Sin embargo, en 1934, el ingeniero Benjamin Leiding advertía con respecto a la explotación minera en la zona de Ollagüe, que se trata aún de “una explotación completamente irregular, intermitente e insegura” (Leiding 1934, p. 5). Leiding nos ayuda a entender que la explotación de azufre de la cima de los volcanes, hitos fronterizos con Bolivia tales como el volcán Olca y Santa Rosa, eran un proyecto que buscaba principalmente consolidar la presencia de capitales chilenos en una frontera aún difusa y de difícil control administrativo.

En la década de 1940, la zona de Ollagüe vio la emergencia de una serie de sitios y campamentos mineros a lo largo de la línea fronteriza. En ese contexto, uno de los impulsos más significativos para el desarrollo de la minería en Ollagüe consistió en la construcción de infraestructuras tales como plantas de tratamiento, andariveles, cañerías de agua y, particularmente, refinerías como las de Ollagüe, Amincha y Buenaventura, las cuales podían transformar los caliches de azufre extraídos de los volcanes, en azufre con un valor económico mayor. Para la extracción y transporte, se construyeron dos andariveles: uno en la mina del volcán Santa Rosa de propiedad de la empresa Borlando y Cía., que unía la zona de extracción con la planta ubicada en Buenaventura, y el segundo, el andarivel que bajaba el azufre desde los depósitos del

2. La Caja de Crédito Minero se creó el 12 de enero de 1927. Se trata de una institución estatal que buscó el fomento del beneficio de todos los minerales explotables del país, a través de préstamos y

de la creación de iniciativas privadas y de empresas nacionales.

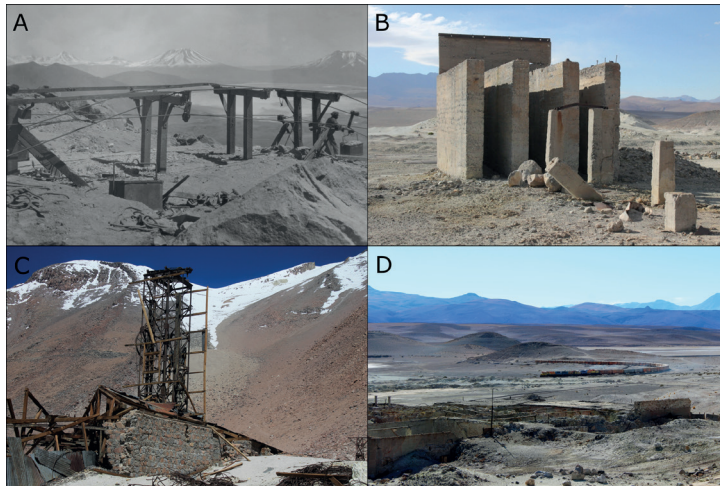


Figura 3. Infraestructura industrial en el paisaje fronterizo entre Chile y Bolivia. A. Andarivel de Victoria, 1940. Fuente: Robert Gerstmann, Colección Museo Histórico Nacional, Santiago de Chile. B. Buenaventura, estructura de andarivel. Fuente: Francisco Rivera 2016. C. El Ángulo, ruinas de la estructura para andarivel. Fuente: Rodrigo Lorca 2017. D. Buenaventura, ruinas del campamento minero con el ferrocarril de fondo. Fuente: Rivera 2017.

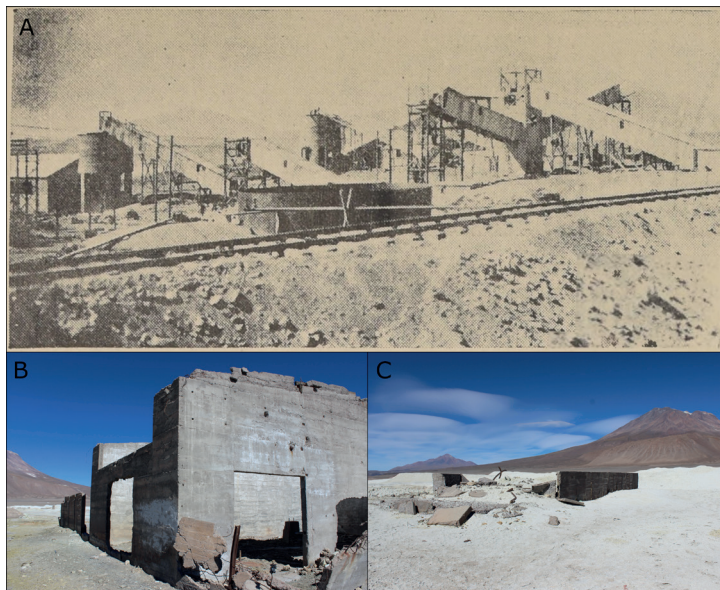


Figura 4. Ollagüe. A. Funcionamiento de la refinera azufre. Fuente: Diario La Nación, 25 de diciembre de 1936. B y C. Ruinas actuales de la antigua refinera. Fuente: Rivera.

volcán Aucanquilcha pertenecientes a la S.I.A.M. Carrasco. Este andarivel unía la zona de extracción, una estación de carga conocida como El Ángulo y la planta de Amincha, ubicada a 12 km del pueblo de Ollagüe.

Los campamentos mineros

La minería moderna ha estado marcada por las redes de intercambio económico, producción y comunicación integradas en las economías del mundo capitalista. El paisaje cultural minero ha sido construido y producido socialmente por las comunidades y la escala, la intensidad y la extensión de la minería, tienen características particulares. Cada sitio minero dejará paisajes culturales y espacios sociales distintivos que constituyen una expresión material significativa de estos eventos de ocupación de nuevos espacios productivos (Hardesty 2003). En ese marco, la noción de “comunidad minera” se define a partir de, entre otras cosas, la relación entre el trabajo y la vida cotidiana en los campamentos construidos en torno a una determinada producción, en este caso en torno a la misma industria extractiva (Knapp 1998). Esta relación es la base de una definición de los llamados *company towns* (Borges, Torres 2012; Porteous 1970; White 2012). Los campamentos mineros de Ollagüe poseen una configuración arquitectónica y espacial que siguen este modelo estructurante general del *company town*. Este modelo subyace a la expansión capitalista en el norte de Chile que en este trabajo buscamos vincular también con el proceso histórico de construcción fronteriza.

En el caso del campamento Buena-ventura, observamos que la estructura arquitectónica central no es la estación, sino que el edificio de administración, conocido por los antiguos habitantes como la “casa de los jefes” (figura 5). La principal estructura arquitectónica de función administrativa del sitio comprende un total de 41 unidades, entre ellas un taller mecánico, oficinas, un estacionamiento, dos patios, una panadería, un almacén (pulpería), una bodega, y diez viviendas. Las unidades tienen una pequeña desviación estándar en términos de sus dimensiones, ancho de muro y área general, lo que indica una tendencia a la estandarización de los espacios según su función. El sector de administración comprende un edificio de 55 metros de largo y 40 metros de ancho (2200 m²). Este edificio es importante tanto por su ubicación dentro del campamento minero como por la función de sus diversos espacios interiores. Uno de sus espacios es el almacén, que funcionaba como lugar de reunión de los habitantes y como lugar de control de acceso para los productos importados. El historiador Pierre Vayssière ofrece una muy buena descripción de este tipo de espacio de administración y de la pulpería en los campamentos mineros: «Instalado por el jefe dentro del perímetro de la empresa, se supone que ofrece a los trabajadores todos los productos de consumo. Inicialmente justificado por el aislamiento de los distritos mineros, el almacén general terminó produciendo valor añadido; una encuesta de 1914 sugiere que las empresas mineras obtenían un “beneficio líquido” del 15% del comercio de la pulpería (no pagaban

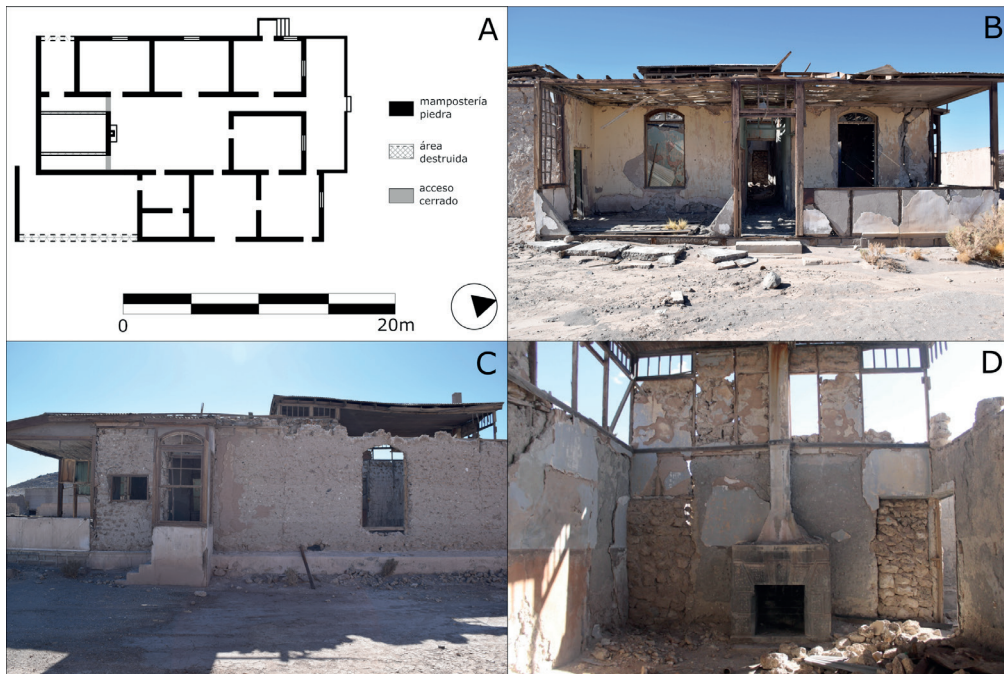


Figura 5. Buenaventura, edificio de administración conocido como la “casa de los jefes”. A. Plano de la estructura. B. Vista hacia el sur, entrada principal. C. Vista hacia el este. D. Interior. Fuente: Rivera 2017.

una patente y se suministraban “al por mayor” en Valparaíso)» (Vayssière, 1980, 221)³.

El edificio de administración de Buenaventura se diferencia del resto de las estructuras del sitio. El edificio principal tiene tres indicadores de jerarquía: un tamaño “excepcional” en relación con las otras estructuras del campamento, una forma única y una ubicación estratégica (Ching 2015). Además, es importante notar la elevación del plano del sitio. El suelo del edificio principal está escalonado y se transforma en una terraza, creando una plataforma para sentarse o mirar.

Esta terraza elevada está separada del espacio circundante por escalones, marcando así una distinción del resto de las estructuras (Ching 2015). El edificio de la administración de Buenaventura se constituye en la representación de un “saber hacer” y una imagen capaz de construir un discurso asociado al control social. En otras palabras, el edificio de administración es la imagen de un discurso (control, eficiencia, jerarquía). El edificio es la representación de las diferencias sociales dentro del campamento, una representación ideológica anclada en el espacio. Sus dimensiones, diferentes del resto de las estructuras domésticas del campamento minero,

3. Traducción nuestra.

así como su forma única, reflejan la jerarquía social del lugar. El mensaje de orden y disciplina se establece en la ubicación del edificio el que es, pues, un “símbolo icónico” (Durston 1999), que capta la atención de los individuos y dirige su visión hacia los símbolos de autoridad y diferenciación social. De esta manera, el edificio funcionaba como un espacio de control panóptico (Foucault 1975), al estar ubicado al centro de todos los caminos de acceso al sitio y en un lugar visible que marca territorialmente la zona fronteriza con la presencia de la industria minera.

En síntesis, para nuestro primer mecanismo de consolidación fronteriza, podemos señalar que la frontera internacional adquirió su significado e identidad regional en el contexto de la industria minera del azufre y del bórax. El ingeniero norteamericano William Rudolph escribió: «Cuando Chile arrebató a Bolivia su actual provincia de Antofagasta, en 1884, se intentó delimitar las fronteras con Bolivia y Argentina. Se colocaron algunos hitos de hierro, generalmente en los pasos y no en las cimas de las montañas, porque era más fácil llegar hasta allí. Con sólo tierras que se consideraban sin valor en medio de las altas cordilleras y mesetas, había poco incentivo para el gasto de esfuerzo para determinar exactamente dónde podrían estar las fronteras. De hecho, nadie parecía considerar la frontera como algo importante hasta que un día, en la década de 1920, los mineros de azufre chilenos de las laderas del sur del volcán Ollagüe se sorprendieron y se molestaron porque un grupo de topógrafos bolivianos vino a comprobar si sus operaciones ha-

bían traspasado o no la frontera» (Rudolph 1963, p. 82)⁴.

Los campamentos de Ollagüe fueron diseñados para cumplir funciones productivas y residenciales, con el objetivo de lograr una producción eficiente, siguiendo una organización y un tipo de arquitectura según patrones lógicos. Estos campamentos heredaron el pensamiento económico liberal, materializado por los *company towns* establecidos por el capitalismo industrial que buscaba maximizar la concentración de capital, mano de obra, vivienda y equipamiento (Porteous 1970). Sostenemos entonces que las infraestructuras industriales, al igual que los campamentos mineros y las estaciones, contribuyeron a delinear los espacios de frontera, al constituirse como nuevos puntos de referencia en el territorio. Como bien apuntan Kolossov y Scott (2013), las fronteras no están preestablecidas, sino que surgen a través de procesos sociopolíticos de creación de demarcaciones y de delimitación que tienen lugar dentro de las tecnologías de control y seguridad de cada sociedad. Esto último es lo que discutiremos en la sección siguiente.

Una frontera policial: aduana y contrabando

Un segundo aspecto que quisiéramos exponer en el marco de la construcción y consolidación política y administrativa de la frontera entre Chile y Bolivia en la zona de Ollagüe es la trayectoria histórica de lo que podemos denominar una frontera policial, es decir, las fron-

4. Traducción nuestra.

teras como dispositivos de control, por ejemplo, aduanero, una de las cuatro perspectivas subrayadas por Nacuzzi y Lucaioli (2014). Momento donde se activó la pulsión securitaria del Estado a través de sus agentes en zona limítrofe.

La integración de las zonas marginales como Ollagüe fue gradual, siendo las tierras altas las últimas en ser sometidas a un control más permanente. La Ley n. 1642 de 1904, permitió mejorar la administración aduanera en las nuevas fronteras. Esta ley reorganizó «los lugares de control de la cordillera y fijó el personal y los salarios», bajo la supervisión de la superintendencia de aduanas. El artículo 12 de esta ley define Ollagüe como un “puerto menor”, es decir, un lugar de circulación transfronteriza de personas y bienes de importancia menor. En el mismo año, el Decreto n. 1668 aprobó las tarifas y reglamentos de la The Antofagasta & Bolivia Railway Company Ltd., la empresa propietaria del ferrocarril (Blakemore 1990; Long 1930). La Ley n. 1869 de 23 de julio de 1906, respondió a los cambios provocados por el tren, elevando a Ollagüe de un puerto menor a un puerto mayor, también conocido como “puerto seco”, es decir, un lugar de abastecimiento y redistribución de las importaciones, un puesto fronterizo con una oficina de aduanas.

En Bolivia, el mismo interés por el control del contrabando se ilustra también en una serie de leyes y decretos promulgados a inicios del siglo XX, los que buscaban también proteger la economía nacional. El 30 de abril de 1884, luego del pacto de tregua, Bolivia promulga un decreto que señala que «Todas las importaciones al territorio de la

república por puertos que no sean los de Arica y Antofagasta, se reputarán clandestinas» (Artículo 1º). Así mismo, el 22 de enero de 1914, el Congreso Nacional de Bolivia promulga una Ley de Aduanas que «establece penas para castigar el contrabando». Ambos documentos grafican un hecho importante: el control de la línea fronteriza fue un proyecto político tanto de Chile como de Bolivia y el proceso de consolidación debe mirarse desde la perspectiva de ambos países.

En 1924, una curiosa situación involucró a la policía fronteriza de Chile con los pastores que habitan la región y que, históricamente, han vivido y han establecido relaciones comerciales locales en ambos países. El 12 de febrero, el diario El Abecé de Antofagasta, publicó una nota en la que señalaba el descubrimiento de contrabando en Ollagüe. El texto dice: «El jefe de resguardo en la población de Ollagüe, al efectuar investigaciones por la frontera, se encuentra con varios contrabandos. [...] Los oficios que publicamos [...] denuncia el hecho de haberse descubierto nuevos contrabandos en la frontera de Ollagüe, por la cual se han internado, contraviniendo las leyes de resguardo, animales y ganado vacuno y lanar, así como coca, todos productos bolivianos que fueron pasados clandestinamente» (El Abecé 1924, 12 febrero, 1).

Los oficios a los que el texto hace referencia datan del día 4 de febrero de 1924 y los firma el policía Enrique Latorre quien informaba al Juez de la 8º Subdelegación Ascotán, Luis Poblete, que luego de un viaje a la frontera «con el objeto de fiscalizar las internaciones clandestinas, en el punto denominado Luchi-

ta, encontré que José Marín Aimani y León Aimani, tenían en su poder ciento sesenta y dos ovejunos, ciento treinta y cinco cabríos y ochocientos noventa y seis asnales, de procedencia extranjera, sobretudo los ovejunos y cabríos, de los llamados chunchos. Además, en unos bultos inmediatos a su rancho, había dos atados de coca, con peso de un kilo, un tambor de coca, casi lleno, con peso de nueve kilos y dos tambores vacíos, todo de procedencia boliviana, introducido de contrabando y afectos de derechos» (El Abecé 1924, 12 febrero, 1). En el mismo documento, Latorre afirma que, al negársele una respuesta sobre la procedencia de estos bienes, se produjo una riña en la casa de los Aimani, quienes «tuvieron palabras descorteses y atrevidas, desconociendo a la autoridad y negando en absoluto toda clase de datos y en conclusión que eran dueños de hacer lo que querían [...]» (El Abecé 1924, 12 febrero, 1).

Para Latorre, la posesión del ganado, la coca y los artefactos (carabinas, rifle, balas) eran infracciones graves contra las leyes arancelarias. El policía recomendó además la subasta pública de los bienes: «a fin de evitar mayores gastos ocasionados en su manutención dada la carestía y escasez de pastos y al mismo tiempo la mortandad no sea crecida a causa del cambio de clima» (El Abecé 1924, 12 febrero, 1). Sin embargo, la noticia del contrabando tomaría un giro imprevisto cuando se informó que la posesión de los bienes de la familia Aimani no fueron fruto de una incautación de contrabando, sino de un robo cometido por los propios policías. El diario El Abecé publicó al día sucesivo la siguiente

columna: «[...] al publicar ayer las notas oficiales no hicimos comentario alguno sobre el pretendido contrabando de animales y coca, que el jefe de resguardo de Ollagüe dice haber descubierto y cuya liquidación en remate ha pedido con una insistencia y apresuramiento excesivos [...]. Al enterarnos del contenido de las notas sospechosas que había en todo ello un misterio y de que aquellos animales secuestrados no eran producto de una internación clandestina sino de la crianza hecha en el propio territorio» (El Abecé 1924, 13 febrero). La columna continúa: «Fueron meras sospechas de que existía algo de insólito que nos detuvieron a emitir apreciaciones; [...] ayer tarde se presentó a nuestras oficinas un caballero de esta ciudad [...] a decirnos que lo de Ollagüe era sencillamente un robo, un escándalo como no había ocurrido otro» (El Abecé 1924, 13 febrero).

Según las investigaciones del diario de Antofagasta, «el teniente del resguardo de Ollagüe y los cinco carabineros que le acompañaron han cometido tropelías sin cuento haciéndose indignos de la confianza pública no solo por esos abusos sino por haber mistificado la verdad de los hechos» (El Abecé 1924, 13 febrero). Según esta nueva versión, una persona de nombre Pedro Vásquez estaba enemistado con los Aimani, guiando a los policías a la casa de uno de ellos, «y sin mediar provocación alguna comenzaron a golpear con sus sables a hombres y mujeres» (El Abecé 1924, 13 febrero). En síntesis, con base en documentos y declaraciones de testigos, «se desprende que el jefe del resguardo de acuerdo con el tal Vásquez, carabineros y posiblemente otras personas y auto-

ridades han simulado un contrabando tomando como tal los animales criados en el mismo lugar donde se dice fue descubierto el contrabando, para beneficiar en forma legal con la parte que les correspondería como a denunciantes y llevándose también dinero y cuanto encontraron a mano, cosas de las cuales no hablan en su nota a las autoridades» (El Abecé 1924, 13 febrero). La conclusión del asunto es categórica: «El tal contrabando no ha existido, esto puede probarlo la justicia fácilmente, solo se trata de un complot siniestro del cual se ha hecho víctima a unos tranquilos y honrados habitantes del territorio fronterizo» (El Abecé 1924, 13 febrero).

La trama policial del supuesto contrabando publicado por el diario El Abecé ilustra diversos temas relevantes al proceso de construcción política y simbólica del espacio fronterizo de Ollagüe. Como vemos, la porosidad y la dificultad de control del movimiento de personas y bienes entre ambos territorios fueron aquellos aspectos más representativos. En ese sentido, es interesante notar las características medioambientales y topográficas de la región, las cuales hasta el día hoy son vistos por el Estado chileno como obstáculo al control efectivo del territorio y, por consiguiente, del movimiento entre uno y otro lado de la frontera. En su informe, Latorre escribió: «Cuando traté de decomisar el ganado, lo escondieron en las quebradas y después de muchos sacrificios y pérdidas de tiempo, logré ser habido y lo hice arriar hasta encontrar un punto de seguridad donde hubiera agua y pasto, llegando a Cebollar» (El Abecé 1924, 12 febrero, 1). En otro oficio, también dirigido al juez Luis

Poblete, Latorre informa nuevamente del descubrimiento de contrabando ilegal, esta vez “en el punto denominado Solche” (El Abecé 1924, 12 febrero, 1). Como se evidencia, el contrabando más allá de ser un problema policial y aduanero nos interesa aquí porque grafica una situación bien conocida en la región: la imposibilidad de control total de una frontera porosa, en una región en la que históricamente han circulado pastores y habitantes locales de uno a otro lado sin intervención de agentes estatales.

La frontera como espacio de control aduanero continuó siendo un problema para los organismos estatales, si bien el interés principal era la seguridad nacional y no el fortalecimiento de lazos comerciales con Bolivia ni el desarrollo económico de la región. Esto es lo que deja entender el diario antofagastino El Abecé cuando en 1933 señalaba: «El tratado de 1904 hizo creer a nuestro pueblo que la celebración de una paz definitiva iría seguida de un convenio comercial que hiciera efectivos los lazos de unión con ese país, en el cual nuestras industrias tendrían un amplio mercado; pero, ha ocurrido todo lo contrario. No parece, sino que el tratado de 1904 hubiera significado el poner una barrera insalvable entre Chile y Bolivia, porque las trabas aduaneras imposibilitan todo tráfico. [...] Es incomprensible este desinterés respecto de un país con el cual forzosamente deberemos estar siempre unidos» (El Abecé 1933, 8 octubre, 2).

El Estado buscó establecer el control sobre las poblaciones fronterizas, tanto la circulación de personas como de bienes, según el llamado “contrabando hormiga”, es decir, flujos de baja escala. Así,

en muchos casos, los pobladores fronterizos percibían una mayor presencia estatal. Si en el caso del desarrollo industrial y la irrupción de la minería de altura (azufre y bórax) el Estado se retira en su función de apoyo y protección de la industria (en forma de créditos, subsidios y control arancelario de importaciones), reaparece esta vez en su rol de control y regulación del movimiento de personas y de bienes. Lo que observamos es un nuevo tipo de consolidación fronteriza a través un nuevo mecanismo de territorialización, que implica a su vez, nuevas materialidades y arquitecturas.

En la actualidad, el proyecto de afianzamiento territorial a través de la frontera se articula por medio de un marco policial de resguardo, de control migratorio y de fortalecimiento para el control del contrabando y del tráfico. Algunos hitos marcan esta trayectoria, como la ley que creó el juzgado de policía local de Ollagüe (ley 20554) el 13 de enero de 2012. Este documento confirma los instrumentos de control sobre el territorio y el espacio social ollagüino, tras el largo proceso de integración de esta área al Estado chileno desde fines del siglo XIX. Sin embargo, esta ley en particular es resultado de un largo proceso de integración que comienza algunas décadas antes. Bajo la dictadura militar de Augusto Pinochet (1973-1990), la presencia estatal se extendió y consolidó, no sobre la base de un ideal de integración o de desarrollo social y económico, sino sobre el principio de la seguridad nacional. En aquella dictadura chilena, se promulgó el Decreto Ley n. 498 del 3 de junio de 1974, que buscaba regularizar «la situación de tránsito en la zona fronteriza del

departamento de El Loa». Promulgada sólo diez meses después del golpe de estado del 11 de septiembre de 1973, la nueva ley significó un control estricto del territorio y del movimiento de personas y bienes. En ese sentido, la dictadura militar de Chile impactó fuertemente en las comunidades indígenas de la frontera, «desde 1973 fueron instalados cuarteles militares [...] al acercarse el centenario de la Guerra del Pacífico aparecieron obras de defensa con campos minados y con impresionante aparato logístico» (Van Kessel 1990, pp. 11-12). Como era de esperar, los campos minados generaron la muerte de decenas de pastores que, al ir tras animales extraviados, pisaron minas antipersonales que explotaron.

En la década de 1970, la reforma de las regiones y de sus municipios, modifica el estatus definido hasta entonces por la Constitución de 1925: «de simples engranajes de planificación, las regiones adquieren el rango de verdaderas entidades administrativas» (Szary 1997, p. 61). El control administrativo y policial tuvo lugar en el marco de estas divisiones territoriales del país: el Decreto Ley n. 2868, promulgado el 21 de septiembre de 1979 que, en el caso de Ollagüe, estableció nuevos límites municipales, el Decreto n. 1204 de noviembre de 1980 y los decretos DFL 1 y DFL 2868 del 5 de junio de 1980, en los que se establecieron los nuevos municipios, así como los puestos de trabajo y los salarios de cada uno de los funcionarios. De ese modo, surgió la figura del alcalde como agente del Estado, que en los hechos significó un control «menos hiriente, más eficiente, de tipo burocrático y asistencialista» (Van Kessel 1990, p. 12). Pero cabe indicar que

dicho cargo de alcalde estaba en manos de carabineros y militares. Normalmente, el gobernador controlaba el sistema de transporte y comunicaciones, junto al sistema de salud, el alcalde «controla la enseñanza, la policía y la junta vecinal [...] ambos nombrados por el dictador» (Van Kessel 1990, p. 13).

Finalmente, dentro de la misma lógica de control y configuración territorial, el Decreto n. 823 del 8 de octubre de 1984 «indica las aduanas y los lugares por los que puede tener lugar el tránsito de mercancías extranjeras». Así pues, los puertos de Tocopilla, Mejillones, Antofagasta e Iquique se mencionan en la lista de aduanas por las que pueden transitar las mercancías extranjeras. Así, a partir de un control militar, económico, administrativo y jurídico del territorio, se desarrolló el capitalismo minero de enclave en las regiones anexadas (Pinto, Ortega 1990). En el caso de Ollagüe, sostenemos que la frontera se consolidó y se desarrolló en torno a la intervención de infraestructuras industriales, el control simbólico del paisaje y el fortalecimiento de la seguridad y la pulsión securitaria, lo que dio lugar a importantes intervenciones en el espacio local. Agregando el propio rol educativo que el Estado buscó implementar en aquellos espacios liminales.

La caída de la dictadura de Pinochet en 1990 solo significó una caída formal, porque en los hechos, sus estructuras siguieron vigentes en la década siguiente, no solo en lo administrativo, económicos y político, sino que también en el sentido antropológico con la estructuración de diversas violencias simbólicas.

Un hito relevante en la consolidación fronteriza de Ollagüe tiene que ver

con la Declaración sobre Seguridad de las Américas, aprobada en octubre de 2003. En dicha instancia, Chile se sumó a los esfuerzos regionales que buscaban fortalecer el control migratorio en las fronteras siguiendo las directrices de una política de seguridad nacional e internacional. El año 2011, Chile anunció la estrategia de seguridad fronteriza denominada “Plan Frontera Norte” (en adelante PFN), la que busca combatir el narcotráfico y el contrabando en las regiones del norte del país (Arica-Parinacota, Tarapacá y Antofagasta) (García Pinzón 2015). Como bien lo señala García Pinzón, «paradójicamente, mientras la globalización ha estimulado la libre circulación de capitales y bienes —cuestionando la soberanía estatal en este ámbito—, las formas de control territorial por parte del Estado se mantienen y se han enfocado en impedir el flujo de ciertos bienes, considerados ilícitos, y también de personas, todo lo cual es considerado como una problemática de seguridad» (García Pinzón 2015, p. 118). En ese marco, concordamos con Ángel Aedo (2017), para quien las categorías de orden policial y fortalecimiento fronterizo constituyen el marco de las relaciones entre “seguridad, territorio y población” (cf. Foucault 2004), así como de sus tecnologías globales de gobierno.

El Plan Frontera Norte constituye la culminación de las políticas de implementación por parte del Estado chileno de una agenda de seguridad nacional. Para García Pinzón, lo que se advierte es un cambio en las funciones del control estatal y las formas de territorialización (García Pinzón 2015, p. 144). Como hemos visto, este tipo de estrategias tiene,

al menos en Ollagüe, raíces políticas que se pueden encontrar hacia mediados del siglo XX. Sin embargo, la novedad radica en la orientación simbólica y en la inversión que el estado asume (35.000 millones de pesos chilenos, aproximadamente US\$ 50 millones) (García Pinzón 2015). El PFN fue una respuesta a la presión internacional, principalmente de Estados Unidos, de modificar las estrategias de control del movimiento de personas y también, a nivel nacional, de controlar el flujo migratorio. Sólo entre 2005 y 2014 hubo en la región de Antofagasta un aumento del 327% en el número total de migrantes, pasando de 6.612 a 28.236, el más alto entre las regiones de Chile. Las comunidades de origen más importantes corresponden a Bolivia (41,8%) y Perú (28,6%). (Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública 2016, 58).

En el caso de Ollagüe, la perspectiva de resguardo fronterizo se materializa en el cuartel de policía. La actual tenencia de Carabineros se ubica a 2 km del paso fronterizo de Ollagüe. Comenzó sus operaciones el 15 de abril de 1929 en un inmueble propiedad de la empresa de Ferrocarriles Antofagasta-Bolivia (FCAB), cediéndolo a la institución policial en 1994 (figura 6). Durante el año 2020, se encontraba en construcción un nuevo edificio para Carabineros. Estas obras de reposición y relocalización del actual edificio es un proyecto que tiene como objetivo optimizar el control policial de la región.

En palabras del Secretario Regional Ministerial (Seremi) de Obras Públicas: «Estamos en unos de los puntos más alejados de nuestra región [...] visitan-

do la construcción de una de las edificaciones más estratégicas de la región en cuanto al resguardo de la seguridad y la soberanía de la población. La nueva tenencia de Carabineros, permitirá optimizar las fiscalizaciones de ingreso de personas ilegales, tráfico de drogas, contrabando de especies, delitos especiales y el número de patrullajes de infantería y motorizados» (Calama en Línea 2020, 3 noviembre). El proyecto comprende «la edificación de un cuartel de 933,40 m² que se basará en estructura de madera laminada encolada, y recintos en estructura metálica y muros de hormigón armado. La distribución se divide en 135,38 m² de cuartel policial, 396,40 m² para área de habitabilidad y 161,40 m² que serán utilizados como área de Servicio» (Calama en línea 2020, 3 noviembre). Asimismo, la Directora Regional de Arquitectura subrayó «la importancia de la construcción para resguardar la frontera, potenciando seguridad a la comunidad y a la región, pero además valoró la generación de empleos y mano de obra local en el proyecto que actualmente considera a 32 trabajadores. “La piedra con la que se está construyendo el muro perimetral, por ejemplo, es obtenida de la cantera cercana a la zona, trabajada por personas de Ollagüe. Tenemos una mano de obra local que es fundamental porque ellos conocen su tierra, el tipo de piedra y saben cómo trabajarla, lo que para nosotros es muy valioso”» (Calama en línea 2020, 3 noviembre). Lo que la Directora Regional enfatiza es pues una visión vernácula de la arquitectura local, olvidando que el material de base es el hormigón armado, una introducción moderna y reciente que ha modificado



Figura 6. Tenencia de Carabineros en Ollagüe. Fuente: Rivera 2017.

sustancialmente las prácticas locales y ancestrales de construcción. Lo vernáculo es aquí una ficción que esconde la pérdida gradual y constante de prácticas y saberes locales, entre ellas la arquitectura y su materialidad (Jappe 2020).

La construcción de nuevas estructuras de control policial evidencia nuestro segundo mecanismo de consolidación fronteriza. Se trata de una nueva forma de modificación del paisaje ollagüino que busca fortalecer la soberanía nacional y el control de la frontera con Bolivia, a través de materialidades y arquitecturas, en este caso de tipo policial, que se impone visualmente como forma de control panóptico del territorio.

La construcción patrimonial-simbólica de la frontera

Desde mediados de la década de 1970, la industria del azufre ya no era viable económicamente y la escala de producción ya no podía competir con los minerales importados y los caprichos del mercado internacional (Rivera 2020b). La disminución de los precios y el aumento de los costos de producción llevaron al cierre de los campamentos, siendo Amincha el último en cerrarse en 1993. En ese contexto de desindustrialización, observamos un nuevo fenómeno de consolidación fronteriza que, desde la década de 1990, puede definirse como de tipo patrimonial-simbólica. La fron-

tera devino en un mecanismo de construcción simbólica que se basa en forjar discernibles culturales. En Ollagüe, el Estado chileno se impone desde entonces por medio de dispositivos de consolidación fronteriza con la creación de materialidades específicas en el marco de un proceso de patrimonialización cultural. El patrimonio natural (reservas nacionales, senderos turísticos) y el patrimonio cultural (sitios arqueológicos, monumentos) devienen en otro mecanismo que asegura la soberanía, permitiendo encauzar el discurso nacional y afirmar la presencia del Estado chileno en la frontera. La ley de Monumentos Nacionales señala:

«Son monumentos nacionales y quedan bajo la tuición y protección del Estado, los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antro-po-arqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo [...]» (Artículo 1º, Título I, Ley n. 17.288) (Consejo de Monumentos Nacionales 2019, 17).

Considerados como Monumentos Nacionales, los restos arquitectónicos e industriales abandonados de la industria minera, así como el paisaje natural en el que se insertan, se transforman en es-

pacios simbólicos que territorializan una periferia nacional. El período correspondiente al auge de la minería ciertamente jugó un papel en la configuración de los espacios que hoy se patrimonializan. En ese marco, este proceso cultural se acompaña de un proyecto de integración y asimilación impuesto por el Estado que significaba, entre otras cosas, imponer la condición de ciudadanía a las comunidades locales (Gundermann 1997). No obstante, cabe señalar algunas iniciativas que tratan de equilibrar la relación entre el Estado y la sociedad civil, relacionados por ejemplo con la gestión territorial local. Un ejemplo lo ilustra la promulgación del Decreto n. 189 de 2003, por el que se declara la región de Ollagüe como zona de desarrollo indígena: «[...] parte del territorio de la provincia del Loa, que comprende el área rural de la comuna de Calama, la comuna de San Pedro de Atacama y la comuna de Ollagüe, es una extensa zona andina que ancestralmente ha sido ocupada por el Pueblo Atacameño y Quechua, quienes han entregado un “legado cultural y social invaluable” a la zona y al país. Que, las comunidades atacameñas y quechuas que habitan la Cuenca del Río Loa [...] han mantenido “el uso de sus tierras y aguas ancestrales”, subsistiendo con la explotación equilibrada de los recursos naturales del altiplano. Que las comunidades Atacameñas [...] y las comunidades Quechuas del pueblo de San Pedro y Ollagüe conforman un espacio territorial de “homogeneidad cultural y ecológica indiscutible” de aproximadamente 12.716,28 kilómetros cuadrados»⁵.

5. El énfasis es nuestro.

Este documento identifica como "Zona de Desarrollo Indígena" el área territorial conocida como Alto Loa, que incluye el municipio de Ollagüe. El objetivo de la declaración «es destacar la acción que, de conformidad con la ley, deben llevar a cabo los órganos de la administración pública en favor del desarrollo armonioso de los pueblos indígenas y sus comunidades» (Decreto n. 189). El documento es un primer signo de descentralización y de participación local, aunque todavía débil, en la ordenación de las tierras. El decreto se destaca porque identifica conceptos previamente ausentes en las discusiones sobre la configuración del territorio. Se observa que, para el Estado, el patrimonio cultural y social está íntimamente ligado al uso de lugares específicos ("tierras y aguas ancestrales"), así como a la "indiscutible homogeneidad cultural y ecológica" de los pueblos que habitan este espacio. Así, en un solo documento se reúnen tres conceptos fundamentales: territorio, patrimonio e identidad, evidentemente, enmarcado en una retórica de sustancialismo o esencialismo antropológico.

Las diferentes dimensiones del espacio fronterizo de Ollagüe forman entonces una base simbólica a la que los individuos sienten profundos lazos emocionales. El espacio patrimonial de Ollagüe forma parte, en última instancia, de los complejos procesos por los que los habitantes se definen a sí mismos, enriqueciendo la lógica de lo que Henri Lefebvre (1974) ha llamado el espacio abstracto, es decir, el espacio del capitalismo, relativamente libre de los significados culturales y cosmológicos que de-

finían para el autor el espacio absoluto de las eras anteriores. En comparación con este espacio abstracto, que Lefebvre también asocia con expertos contratados para satisfacer una cierta demanda (arquitectos, urbanistas, exploradores científicos), el espacio de las actividades cotidianas de los usuarios es un espacio concreto y subjetivo. Se "vive" (Lefebvre 1974).

Las fuentes de significado y experiencia de las personas, así como su entorno, contribuyen por lo tanto a la creación de "lugares" y, con ello, a la creación de los campamentos mineros como sitios de interés patrimonial. Es posible sostener que actualmente el proyecto de construcción del patrimonio natural (paisajes) y cultural (sitios arqueológicos) constituye otra forma de imponer la soberanía, de consolidar la frontera y de asegurar la presencia del Estado chileno en las zonas periféricas del norte del país, en el cual los sitios de interés patrimonial funcionan también como espacio de control fronterizo. Un ejemplo de lo anterior es el llamado programa Sendero de Chile, un conjunto de caminos y rutas establecidas en parques naturales y sectores de interés patrimonial natural y cultural a lo largo de Chile. El programa fue instaurado bajo el gobierno de Ricardo Lagos el año 2000 y tenía como objetivo el fomento del turismo y la promoción del patrimonio natural y cultural del país (figura 7, A-B).

El Estado chileno crea por lo tanto su iconografía, es decir un sistema de símbolos e imágenes, que se expresan en fiestas nacionales, desfiles militares y civiles, festivales, ceremonias públicas, tradiciones y manifestaciones, que con-

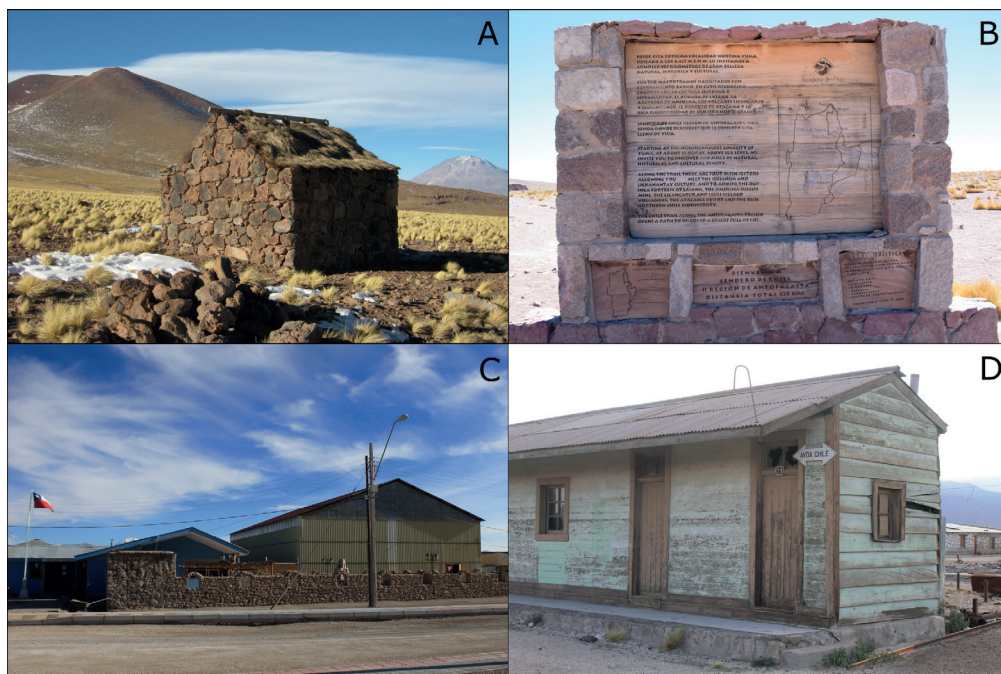


Figura 7. A. Arquitectura vernácula (muros de piedra y techo a dos aguas) para espacio de descanso en un tramo del Sendero de Chile, sector del Salar de Carcote. Fuente: Rivera 2013. B. Estructura de información en la ruta del programa Sendero de Chile instalada en el sitio minero abandonado de Yuma. Fuente: Rivera 2017. C. Museo de Ollagüe. Fuente: Rivera 2017. D. Ollagüe, casas abandonadas en la calle de nombre "Avenida Chile". Nótese el uso de la madera y la calamina sobre plataformas en mampostería de piedra. Fuente: Rivera 2017.

tribuyen a cimentar la "solidaridad nacional" (Kolossof, Scott 2013). En Ollagüe, las infraestructuras industriales, hoy patrimoniales, no son solamente antiguos lugares asociados al trabajo minero; los campamentos y sus infraestructuras se constituyen hoy también en una estrategia local para fortalecer la solidaridad y pertenencia nacional y una patrimonialización de la historia de capitales privados chilenos. La zona fronteriza crea, por lo tanto, tipos específicos de espacios materiales en los que los diversos habitantes, locales y foráneos, se relacio-

nan entre sí y con el mundo material y producen lugares con múltiples capas de interpretación.

En Ollagüe, como en la zona contigua boliviana, la situación de las zonas fronterizas está determinada por lo que Kolossof y Scott (2013) llaman una 'geopolítica de la memoria'. Cultivando ciertas representaciones se distinguen periodos clave de la historia común con los países o regiones vecinas. Esta geopolítica de la memoria puede incluir la exhibición museográfica, la construcción o la destrucción de monumentos

y el cambio de nombre de las calles o incluso de las ciudades (Kolossoff, Scott 2013) (figura 7, C-D). En ese marco, desde una perspectiva de construcción simbólica de la frontera como mecanismo de consolidación fronteriza, observamos otro tipo de la multiplicidad de concebir la frontera. Como bien apunta Ángel Aedo, «múltiples y diferentes clases de fronteras [...] se convierten en sitios donde no sólo se ejercen formas de control biopolítico, sino también donde nuevas formas de presencia y apego luchan políticamente por emerger» (Aedo 2017, p. 100). El caso de la ciudad de Uyuni en Bolivia es particularmente interesante. Fundada durante el gobierno de Aniceto Arce en 1889, se estableció como un importante núcleo del ferrocarril Antofagasta-Bolivia, esencialmente como punto de distribución de las riquezas minerales de Pulacayo. Sin embargo, una vez que las actividades industriales decayeron, Uyuni se ha reinventado en un destino turístico (Galaz-Mandakovic 2014; Galaz-Mandakovic 2017). Observamos aquí también y, desde una perspectiva boliviana, el tercer mecanismo de consolidación fronteriza que hemos propuesto: las antiguas infraestructuras industriales, los ferrocarriles abandonados y los santuarios naturales (p. ej. Salar de Uyuni) configuran el entramado de una geopolítica de la memoria en la frontera. Pero también tienen como derivación la configuración de procesos de reetnificación, especialmente en las comunidades quechuas de ambos lados de la frontera, iniciándose una innovación relacional y/o de negociación con el Estado y con capitalistas mineros, surgiendo modos

singulares de relación interétnica y etnopolítica.

Geopolítica y arquitecturas fronterizas

La geopolítica de Ollagüe posee una historia específica. Si bien se ha considerado como un área marginal, esta zona tiene características geográficas que la han convertido en un corredor de movimiento interregional a lo largo de toda su historia (Bengoá 2004). Sin embargo, desde el fin de la guerra con Bolivia (1879-1884), el Estado chileno ha buscado imponerse para crear y configurar política y jurídicamente el espacio de Ollagüe. En Chile, el poder central concibió la nación sobre la base de criterios de unidad, homogeneidad e integridad del espacio geopolítico, con el fin de definir, excluir y establecer límites tanto simbólicos como territoriales. En el plano geopolítico, mostramos el papel que el Estado ha desempeñado, y sigue desempeñando, en la conformación y el control territorial de la región (Ovando, Álvarez, López 2020). La frontera en Ollagüe fue creada y consolidada en el contexto regional de la explotación minera en la postguerra y el período correspondiente al auge minero por parte de capitales privados ciertamente jugó un papel importante en esta configuración. La anexión del territorio por la vía armada y la construcción del ferrocarril fueron fundamentales en la transformación de la región. La incorporación de este territorio a la administración chilena modificó, por tanto, las relaciones transfronterizas, imponiendo un control sobre los movimientos tradicionales de personas y mercancías.

Desde el fin de la guerra, el establecimiento en Ollagüe de capitales privados y el desarrollo de un modelo económico basado en la explotación de bórax y de azufre, fue particularmente relevante para el Estado chileno. En la región de Arica y Parinacota, Dante Angelo (2018) mostró cómo las industrias extractivas fueron tanto un proyecto de desarrollo económico como de integración política, es decir, como una forma de consolidación del Estado sobre un territorio fronterizo. En la región de Antofagasta, es destacable también el papel que jugó la promoción estatal de las iniciativas privadas a través de créditos para la industria extractiva en zonas periféricas (Macchiavello 1935). En Ollagüe, esto se tradujo en la introducción de nuevas infraestructuras y tecnologías para el desarrollo de las industrias extractivas (Officier 1922; Rudolph 1952), lo que derivó en la adopción de nuevas prácticas sociales, en modificaciones en las formas de habitar en las alturas, así como en la llegada y uso de nuevos artefactos, objetos y materialidades (Rivera 2020a). Sostenemos que la industria minera no fue solamente un proyecto de desarrollo económico regional, sino que también fue un proyecto político que sirvió como mecanismo de control y de consolidación de la frontera chileno-boliviana. La expansión minera y sus infraestructuras industriales fueron una forma de control del territorio, del espacio productivo y del movimiento de personas y bienes. Por lo tanto, el apoyo estatal a la industria minera tuvo como base un proyecto político de soberanía en un nuevo territorio extractivo y, en consecuencia, la consolidación de la frontera internacional.

Leyes y decretos se dirigieron entonces a controlar el territorio, como parte de una estrategia de apoyo a los intereses económicos de la minería. En la década de 1970, la dictadura militar de Augusto Pinochet (1973-1990), materializó una nueva forma de control. Bajo aquella tiranía, la presencia del Estado se extendió a través de agentes armados y consolidó hasta los lugares más remotos como Ollagüe, no sobre la base de un ideal de desarrollo, sino sobre el principio de seguridad nacional y fortalecimiento de las fronteras. La semántica xenófoba era un activante de alta intensidad en el marco del nacionalismo. Asimismo, la nueva orientación económica derivó en la liberalización de la economía y el fin del apoyo estatal a las industrias. Como consecuencia, en Ollagüe la producción minera fue declinando hasta desaparecer con el cierre del último campamento en 1993 (Rivera 2020b). Como bien lo destaca Szary: «La desregulación permitida por la legislación liberal pone de nuevo el acento, como antes de la crisis de 1929, en las exportaciones con todas las consecuencias que este modelo de crecimiento implica para la infraestructura industrial chilena. Este cuestionamiento de la estructura productiva del país va a conducir a brutales reclasificaciones en los territorios [...] Podemos decir de forma general que el cambio de orientación económica provoca la crisis de las regiones industriales chilenas, en aquellas que frecuentemente habían sido distinguidas como polos de desarrollo» (Szary 1997, p. 63).

Si bien en el caso de Ollagüe, se trata de un polo de desarrollo limitado y local, sostenemos que su importancia radicó

menos en un proyecto de fortalecimiento de las fuerzas productivas que de un proyecto político de soberanía y de control fronterizo en una región aislada y periférica. En ese sentido, la arquitectura fronteriza posee una performatividad y una semiología que podríamos relacionar a lo que Han (2012) llama lo “inmunológico”, es decir un artefacto constituido como la negación de lo “Otro” exterior. Esto último activado por la construcción de un “otro ficticio” a través de la semántica de la racialización. Nicolás Richard y Consuelo Hernández (2018) en su estudio de las alambradas que separan las propiedades en tres áreas andinas, plantean la noción de una “claustrológica” para entender estas nuevas formas de simbolizar los límites. En Ollagüe, si bien las alambradas están ausentes, las arquitecturas fronterizas funcionan en un marco conceptual similar de performatividad, es decir, como dispositivos panópticos de control visual, que disciplina a las personas aún en ausencia de vigilancia y control real.

En términos formales, la modernidad que opera en Ollagüe a través de la arquitectura es de tipo racionalista y utilitaria. Hemos visto, por ejemplo, las características constructivas de las estaciones y de las refinerías. La arquitectura moderna, algunas con usos industriales, que se implanta en la frontera chileno-boliviana buscan simultáneamente la eficiencia productiva y el control soberano de un territorio anexado a través de una guerra, generando una fuerte carga simbólica y nacionalista en su gestión ulterior. Se trata entonces de edificios-máquinas que en sus diseños dialogan con las arquitecturas del Mo-

vimiento Moderno que se vive simultáneamente en el resto de Chile durante el siglo XX, modernidad que opera en el sentido de la funcionalidad que buscan, lo que funciona bien adquiere la estética y la semántica de lo considerado como moderno, cuyos elementos constructivos deben simplemente sobrevivir al clima y al entorno, pero también funcionar en el marco de un racionalismo que es igualmente disciplinador en lo sociológico, ya que operan como máquinas pedagógicas, morales y políticas, y también, biopolíticas (Galaz-Mandakovic, 2019). El Estado replica así una arquitectura moderna, eficaz, sin detalles estéticos: es, en definitiva, una arquitectura “inmunológica” (excluye al Otro), cuyo objetivo es el autogobierno de la gente y, por extensión, de la consolidación de una diferencia que se materializa en una frontera. Podemos hablar entonces de una gubernamentalidad fronteriza activada por la arquitectura y la semiología que difunde.

Por último, es importante destacar que en este artículo no hemos abordado la llamada “crisis migratoria” de los últimos años en las regiones del norte de Chile. Esta crisis es un fenómeno político, económico y social caracterizado por el ingreso a Chile de centenares de migrantes de origen latinoamericano a través de las fronteras con Perú y Bolivia. En lugar de reproducir lo que Orin Starn (1991) llamó “andeanism”, es decir, la obsesión de los investigadores andinos por documentar tradiciones “puras” y la continuidad inmutable de un pasado precolonial en desmedro de las realidades sociales y políticas contemporáneas, soste-

nemos que este estudio arqueológico-histórico sobre fronteras ofrece una profundidad histórica y material a problemáticas actuales. El estudio de las arquitecturas de frontera debería, en el futuro, abordar la cuestión migratoria desde el examen de las “arquitecturas efímeras” dejada por los nuevos colectivos migrantes (p.ej. campamentos expeditivos, carpas), así como de las infraestructuras proyectadas por las autoridades nacionales para la administración de ese movimiento migratorio (p. ej. albergues, puestos de control policial). Las arquitecturas de frontera modificarán ciertamente nuestra comprensión de los mecanismos de consolidación fronteriza y la relación recursiva de aquellas materialidades con los agentes que las producen y utilizan (De León 2015; Hamilakis 2017; Hicks, Mallet 2019; McGuire 2020).

Conclusiones

Desde fines del siglo XIX, el Estado chileno agenció una frontera, a través de leyes aduaneras y control policial, sin consideración por las prácticas locales, fue así un modo de colonización que no solo fue policiaca, sino que también culturalista en el marco de un proceso de desbolivianización. A medida que las tierras fronterizas de Ollagüe se incorporaron a las estructuras del Estado, se convirtieron en zonas cerradas, lo que implicó menos autonomía política y económica para los habitantes locales (Adelman, Aron 1999). De esta perspectiva, el Estado chileno buscó replantear la frontera ollagüina no como espacios híbridos caracterizados por la movili-

dad, la identidad local y la contingencia, sino como lugares de divisiones políticas y culturales rígidas, administradas a su vez por un aparato burocrático ineficiente y, como vimos con el ejemplo del policía Latorre, también corrupto. En ese marco, el espacio fronterizo de Ollagüe no refiere sólo a la consolidación de la frontera como línea político-jurídica imaginaria, sino como un tipo particular de división entre Estados en constante evolución y conflictos, muchas veces imaginarios.

Sin embargo, debemos ser cautos en cuanto a otorgar el peso interpretativo solamente a la perspectiva administrativa estatal por sobre la configuración de las fronteras desde las prácticas locales. Como bien lo subrayan Kolosov y Scott: «Los estudios fronterizos tradicionales se han caracterizado por una fijación con los estados y territorios y la noción de que las fronteras son resultados físicos de procesos políticos, sociales y/o económicos. El mundo visto de este modo se compartimenta en formas de Estado y territorios que son fijos, carentes de fluidez interna» (Kolosov, Scott 2013, p. 3). Ollagüe ayuda a conceptualizar las áreas fronterizas como espacios en los que las personas se relacionan con el mundo material en circunstancias geopolíticas muy específicas para producir materialidades y subjetividades también específicas. Fuentes arqueológicas, etnohistóricas y lingüísticas indican una fuerte interacción entre las comunidades del altiplano meridional y las que se asentaron en este extremo nororiental de la provincia (Martínez 1992; Martínez 1998). La frontera de Chile y Bolivia, en Ollagüe,

representa así un lugar ideal para estudiar, por ejemplo, interacciones, innovaciones materiales e identidades.

Ollagüe, entendido como un área fronteriza, forma parte de aquellos “espacios de movimiento, intercambio e integración en variadas formas, cuyo desarrollo territorial se da en un marco que va más allá de la división político-administrativa de los Estados, integrando actores subnacionales y actores no estatales” (García Pinzón 2015, p. 122). El espacio construido y la arquitectura fronteriza en Ollagüe nos ayudan a entender cómo se produce materialmente esta espacialidad de frontera y cómo, a su vez, la materialidad arquitectónica produce experiencias, comunidades e identidades locales. Como hemos visto, la frontera en Ollagüe es, en ese marco, una zona de redes sociales transversales que materializan la trayectoria histórica de las diversas estrategias y de las políticas estatales de consolidación fronteriza por medio de diversos tipos de infraestructuras y arquitecturas. En el devenir de la línea divisoria internacional que, desde la mirada administrativa estatal es una línea fija e inmutable, es en cambio subvertida por las comunidades locales que diluyen una rigidez ficticia de demarcaciones geopolíticas, a través del fortalecimiento de las redes sociales, familiares y políticas que han vinculado históricamente a los habitantes de ambos lados.

Referencias

- Adelman J., Aron S. (1999), *From Borderlands to Borders: Empires, Nation-States, and the Peoples in Between in North American History*, en «The American Historical Review», 104, 3, pp. 814-841.
- Aedo A. (2017), *Encarnando (in)seguridad. Orden policial y política de la presencia en la frontera norte de Chile*, en «Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología», 29, pp. 87-103.
- Angelo D. (2018), *Monumentalidad y paisaje en la producción de fronteras: explorando paisajes nacionales/istas del extremo norte de Chile*, en «Chungara, Revista de Antropología Chilena», 50, 2, pp. 289-306.
- Bengoia J. (ed.) (2004), *La memoria olvidada: historia de los pueblos indígenas de Chile*, Andros Impresores, Santiago.
- Blakemore H. (1990), *From the Pacific to La Paz: the Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company, 1888-1988*, Lester Crook Academic, Antofagasta Holdings, Londres.
- Borges M.J., Torres S.B. (2012), *Company towns: concepts, historiography, and approaches*, en Borges M.J., Torres S.B. (eds.), *Company towns: labor, space, and power relations across time and continents*, Palgrave Macmillan, Nueva York, pp. 1-40.
- Cajías F. (1975), *La provincia de Atacama (1825-1842)*, Instituto Boliviano de Cultura, Fundación Bartolomé de Las Casas, La Paz.
- Calama en Línea (2020, 3 noviembre), *MOP fiscaliza construcción de nueva tenencia en ruta limítrofe en Ollagüe*, <https://www.calamaenlinea.cl/alto-loa/mop-fiscaliza-construccion-de-nueva-tenencia-en-ruta-limítrofe-en-ollague/>.
- Ching F.D.K. (2015), *Architecture, form, space & order*, Wiley, Nueva Jersey.
- Consejo de Monumentos Nacionales (2019), *Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas 2019*, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Santiago.
- De León J. (2015), *The Land of Open Graves: Living and Dying on the Migrant Trail*, University of California Press, Berkeley.
- Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública (2016), *Migración en Chile 2005-2014*, Departamento de Extranjería y Migración (DEM), Santiago.
- Durston A. (1999), *El proceso reduccional en el sur andino: Confrontación y síntesis de sistemas espaciales*, en «Revista de Historia Indígena», 4, pp. 75-101.

- Ehlers C., Lanas C. (1907), *Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia*, en «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile», 6, pp. 294-306.
- El Abecé (1924, 12 febrero), *Nuevos contrabandos descubiertos en Ollagüe*, Antofagasta.
- El Abecé (1924, 13 febrero), *El contrabando descubierto en Ollagüe va adquiriendo visos de un asalto a mano armada y en despoblado*, Antofagasta.
- El Abecé (1933, 8 octubre), *Comercio con Bolivia*, Antofagasta.
- Espinoza E. (1897), *Jeografía descriptiva de la República de Chile*, Imprenta i Encuadernación Barcelona, Santiago.
- Foucault M. (1975), *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris.
- Foucault M. (2004), *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Gallimard, Seuil, Paris.
- Galaz-Mandakovic D. (2014), *Uyuni, capital turística de Bolivia. Aproximaciones antropológicas a un fenómeno visual posmoderno desbordante*, en «Teoría y Praxis», 16, pp. 147-173.
- Galaz-Mandakovic D. (2016), *Industrialización minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: el caso de la Compañía Huanchaca de Bolivia (1834-1930)*, en «Estudios Atacameños», 52, pp. 153-175.
- Galaz-Mandakovic D. (2017), *Turismo en Uyuni (Bolivia): reconversión, migraciones y pauperización comunitaria, 1996-2013*, en «Teoría y Praxis», 23, pp. 9-43.
- Galaz-Mandakovic D. (2018), *La deschilenización en el desierto de Atacama durante la postguerra*, en «Fuentes», 1, 57, pp. 7-17.
- Galaz-Mandakovic D. (2019), *Edificios máquinas: Arquitectura moderna y disciplinaria del Frente Popular en Tocopilla*, en «Revista AUS», 26, pp. 29-34.
- Galaz-Mandakovic D., Rivera F. (2020), *Bolivian migration and ethnic subsidiarity in Chilean sulphur and borax high-altitude mining (1888-1946)*, en «History and Anthropology», advance online publication, DOI: 10.1080/02757206.2020.1862106.
- Galaz-Mandakovic D., y Owen E. (2015), *Hermanos Latrille: impronta en el desierto. Pau (Francia) Tocopilla (Litoral boliviano – Norte de Chile)*, Retruécanos ediciones, Tocopilla.
- García Pinzón V. (2015), *Estado y frontera en el norte de Chile*, en «Estudios Fronterizos», 16, 31, pp. 117-148.
- González Pizarro J.A. (2010a), *La influencia de la legislación municipal boliviana en Antofagasta, 1879-1888. Un capítulo desconocido en la historia del derecho público chileno*, en «Revista Chilena de Historia del Derecho», 22, 2, pp. 913-937.
- González Pizarro J.A. (2010b), *La provincia de Antofagasta. Creación y consolidación de un territorio nuevo en el Estado Chileno: 1888-1933*, en «Revista de Indias», 70, 249, pp. 345-380.
- Gundermann H. (1997), *Etnicidad, identidad étnica y ciudadanía en los países andinos y el norte de Chile. Los términos de la discusión y algunas hipótesis de investigación*, en «Estudios Atacameños», 13, pp. 9-26.
- Hamilakis Y. (2017), *Archaeologies of forced and undocumented migration*, en «Journal of Contemporary Archaeology», 3, pp. 121-139.
- Han B.-Ch. (2012), *La sociedad del cansancio*, Herder, Barcelona.
- Hanson E. (1926), *Out-of-the-world villages of Atacama*, en «Geographical Review», 16, 3, pp. 365-377.
- Hardetsy D.L. (2003), *Mining rushes and landscape learning in the modern world*, en Rockman M., Steele J. (eds.), *Colonization of unfamiliar landscapes. The archaeology of adaptation*, Routledge, Londres, pp. 81-95.
- Hicks D., Mallet S. (2019), *Lande: The Calais 'Jungle' and Beyond*, Bristol University Press, Bristol.
- Jappe A. (2020), *Béton: arme de construction massive du capitalisme*, Éditions L'échappée, Paris.
- Knapp A.B. (1998), *Social approaches to the archaeology and anthropology of mining*, en Knapp A.B., Pigott V.C., Herbert E.W. (eds.), *Social approaches to an industrial past. The archaeology and anthropology of mining*, Routledge, Londres, pp. 1-23.
- Kolossov V., Scott J. (2013), *Selected conceptual issues in border studies*, en «Belgeo», 1, pp. 2-16.
- Lefebvre H. (1974), *La production de l'espace*, Éditions Anthropos, Paris.
- Leiding B. (1934), *Informe sobre las azufreras del volcán Ollagüe, pertenecientes a Don Francisco Caralps y otros*, IFMIA, Antofagasta.

- Lofstrom W. (1991), *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros 1825-1880*, Editorial Quipus, La Paz.
- Long W.R. (1930), *Railways of South America. Part III: Chile*, United States Government Printing Office, Washington.
- Machiavello S. (1935), *Estudio económico sobre la industria del azufre en Chile*, en «Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales», 1, 1-2, pp. s. n.
- Martínez J.L. (1992), *Acerca de las etnicidades en la puna árida en el siglo XVI*, en Arze S., Barragán R., Escobarí L., Medinaceli X. (eds.), *Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes: II Congreso Internacional de Etnohistoria, Coroico*, HISBOL, IFEA, SBH-ASUR, La Paz, pp. 35-65.
- Martínez J.L. (1998), *Pueblos del chañar y el algarrobo. Los atacamas en el siglo XVII*, Ediciones DIBAM, Santiago.
- McGuire M.H. (2020), *The Materiality and Heritage of Contemporary Forced Migration*, en «Annual Review of Anthropology», 49, pp. 175-191.
- Muñoz S. (1894), *Geografía descriptiva de las provincias de Atacama i Antofagasta*, Imprenta Gutenberg, Santiago.
- Nacuzzi L.R., Lucaioli C.P. (2014), *Perspectivas antropológicas para el análisis histórico de las fronteras*, en Trincheró H., Campos Muñoz L., Valverde S. (eds.), *Pueblos indígenas, Estados nacionales y fronteras. Tensiones y paradojas de los procesos de transición contemporáneos en América Latina*, Universidad de Buenos Aires, pp. 27-71, Buenos Aires.
- Officier H.G. (1922), *Sulphur resources of Chile*, en «The Engineering and Mining Journal», 113, 23, pp. 995-1000.
- Ovando C., Álvarez G., López S. (2020), *La visión geopolítica del Estado de Chile sobre la proyección fronteriza del Norte Grande: algunas lecturas críticas*, en «Geopolítica(s)», 11, 1, pp. 39-70.
- Perrier Bruslé L. (2013), *The border as a marker of territoriality: multi-scalar perspectives and multi-agent processes in a South American borderland region*, en «Geopolitics», 18, 3, pp. 584-611.
- Perrier Bruslé L. (2016), *La frontière comme construction sociale*, en «Questions Internationales», 79-80, pp. 51-57.
- Pinto J., Ortega L. (1990), *Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado (Chile 1850-1914)*, Universidad de Santiago de Chile, Santiago.
- Pissis L. (1905), *Una escursión a Ascotan*, en «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile», 5, pp. 109-206.
- Porteous J.D. (1970), *The nature of the company town*, en «Transactions of the Institute of British Geographers», 51, pp. 127-142.
- Pumarino Soto H. (1978), *El Loa ayer y hoy*, Ed. Universitaria, Santiago.
- Richard N., Hernández C. (2018), *Las alambradas en la Puna de Atacama: alambre, desierto y capitalismo*, en «Revista Chilena de Antropología», 37, pp. 83-107.
- Risopatrón L. (1918), *Diario de viaje a las cordilleras de Antofagasta y Bolivia (1903-1904)*, en «Revista Chilena de Historia y Geografía», 27, pp. 152-184.
- Rivera F. (2020a), *A pendulum of innovations and challenges: technological system and industrial heritage of sulphur mining in northern Chile (1887-1993)*, en «Industrial Archaeology Review», 42, 1, pp. 48-61.
- Rivera F. (2020b), *Una crónica minera en tres actos (Ollagüe, 1884-1992)*, en «Taltalia», 13, pp. 113-135.
- Rudolph W.E. (1952), «Sulphur in Chile», en *Geographical Review* 42 (4), pp. 562-590.
- Rudolph W.E. (1963), *Vanishing trails of Atacama*, Nueva York: American Geographical Society.
- Sanhueza C., Gundermann H. (2007), *Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928)*, en «Estudios Atacameños», 34, pp. 113-136.
- Starn O. (1991), *Missing the revolution: anthropologists and the war in Peru*, en «Cultural Anthropology», 6, 1, pp. 63-91.
- Szary A.-L. (1997), *Regiones ganadoras y regiones perdedoras en el retorno de la democracia en Chile: poderes locales y desequilibrios territoriales*, en «Revista Eure», 23, 70, pp. 59-79.
- Van Houtum H., Van Naerssen T. (2002), *Bordering, ordering and othering*, en «Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie», 93, 2, pp. 125-136.
- Van Kessel J. (1990), *Los aymaras bajo el régimen militar de Pinochet (1973-1990)*, Ediciones Jote Errante, Iquique.

-
- Vayssière P. (1980), *Un siècle de capitalisme minier au Chili 1830-1930*, Éditions du CNRS, Paris.
- Villegas E. (1891), *Carta, 1891 marzo 28, Ollague [a] Sr, Coronel don Adolfo Flores sub-prefecto de Uyuni*, en *AD N° 9648*, Archivos Documentales, Sala Medina. Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.
- White N. (2012), *Company towns. Corporate order and community*, University of Toronto Press, Toronto.
- Wilkinson D. (2019), *Towards an Archaeological Theory of Infrastructure*, en «*Journal of Archaeological Method and Theory*», 26, pp. 1216-1241.