



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-
NoComercial-CompartirIgual 4.0 internacional

Por la “huella del mineral”... Caminos y experiencias del andar
en Catamarca (Argentina), segunda mitad del siglo XIX

Lorena B. Rodríguez

Relaciones, 50, e104, enero-diciembre 2025

ISSN 1852-1479 | <https://doi.org/10.24215/18521479e104>

<https://revistas.unlp.edu.ar/relaciones>

Sociedad Argentina de Antropología (SAA)

Buenos Aires | Argentina

POR LA “HUELLA DEL MINERAL”... CAMINOS Y EXPERIENCIAS DEL ANDAR EN CATAMARCA (ARGENTINA), SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

*Lorena B. Rodríguez**

Fecha de recepción: 25 de junio de 2024

Fecha de aceptación: 13 de noviembre de 2024

Fecha de publicación: 12 de marzo de 2025

RESUMEN

En este trabajo ponemos el foco en los caminos como cuestión. Buscamos caracterizar los caminos de los que se valieron los proyectos mineros del oeste catamarqueño en la segunda mitad del siglo XIX, así como analizar las experiencias de “andar” a través de ellos. Proponemos que, en las décadas de auge minero, la infraestructura vial –diseñada y financiada formalmente– era precaria o escasa en el oeste de Catamarca y que el trazado de huellas y caminos informales, así como las antiguas formas de transitarlos y las experiencias locales a ellos asociados fueron las que, en definitiva, sostuvieron a las empresas mineras facilitando la movilización de gente, insumos y minerales. La investigación se basa en una amplia variedad de fuentes históricas publicadas e inéditas y busca aportar nuevos datos sobre la minería decimonónica de Catamarca y las dinámicas de relación que se desarrollaron entre diferentes actores en tal contexto.

Palabras clave: *minería – caminos – andar – Catamarca – siglo XIX*

* Instituto de Ciencias Antropológicas, Universidad de Buenos Aires, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. <https://orcid.org/0000-0002-2986-9848>. E-mail: rodriguezlo@hotmail.com

*THROUGH THE “TRACE OF THE MINERAL” ... ROADS AND WALKING EXPERIENCES
IN CATAMARCA (ARGENTINA), SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY*

ABSTRACT

In this work, we focus on roads as a subject of study. We aim to characterize the roads used by mining projects in western Catamarca during the second half of the 19th century, as well as to analyse the experiences of traveling through them. We propose that, during the decades of mining boom, the formally designed and financed road infrastructure was precarious or scarce in western Catamarca, and that the tracing of informal paths and roads, as well as the ancient ways of traversing them and the local experiences associated with them, ultimately supported mining enterprises by facilitating the movement of people, supplies, and minerals. The research is based on a wide variety of published and unpublished historical sources and seeks to provide new data on 19th-century mining in Catamarca and the dynamics of relationships developed among different actors in this context.

Keywords: *mining – roads – travel – Catamarca – 19th century*

INTRODUCCIÓN

Entre mediados del siglo XIX y principios del XX, se desarrollaron varios proyectos mineros en la región oeste de la provincia de Catamarca. Su implantación supuso afrontar varios desafíos: los cambios tecnológicos, el reclutamiento de mano de obra suficiente para las nuevas formas de trabajo y, también, los altos costos del transporte de minerales o leña, víveres y personas en un paisaje escarpado y en el que también había que recorrer grandes distancias. En relación con el transporte, en varias de las fuentes del período se señala que el tema de los caminos (o la falta de buenos caminos, en realidad) sumado a la ausencia de vías férreas, fueron centrales en el devenir de tales emprendimientos e, incluso, algunas de las causas que coadyuvaron a su fin. En este trabajo, justamente, ponemos el foco en los caminos, pero no para abordar las razones de la decadencia de la minería decimonónica catamarqueña, ni para estudiar exclusivamente sus aspectos técnicos, sino para repensar las relaciones entre los diversos actores implicados en el devenir de dicha actividad minera.

Cabe destacar que el tema de los caminos ha sido abordado desde hace mucho tiempo en las ciencias sociales y que, en los últimos años, se han producido varias renovaciones desde distintos campos que nos permiten hoy poner el foco sobre ellos. En tal sentido, desde la disciplina de la Geografía, nos interesa destacar la propuesta de Benedetti (2015), que apunta a pensar los caminos como cuestión, observando cómo las sociedades transforman los paisajes a través de ellos y cómo éstos articulan distintas prácticas materiales y simbólicas a lo largo del tiempo. También, como señala De Marchi Moyano (2018) en la Introducción al dossier sobre caminos, nos mueve un abordaje social que implique considerar sus orígenes, usos y significados, así como las relaciones de poder que pone en evidencia su estudio. Desde el campo arqueológico, aunque en este texto retomaremos luego algunos trabajos que refieren más específicamente a nuestra área de estudio, resaltamos el libro *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (Chacaltana Cortez et al., 2017) que, si bien compila varios artículos referidos al sistema vial incaico, apuesta por un corrimiento desde lo patrimonial exclusivamente hacia el movimiento, la conectividad de las sociedades, así como los entrelazamientos entre diferentes marcos temporales y, en ese sentido, resulta un importante insumo de diálogo para este trabajo. En particular, nos interpela el trabajo de Kosiba (2017), que nos acerca a una perspectiva experiencial del recorrido de los caminos a través de los cuales se develan (o develaban) entendimientos particulares del pasado y del medioambiente.

Asimismo, tal como advierte Chacaltana Cortez (2017), en esos recorridos los caminos adquirirán significados en la interacción con entes distintos (humanos y no humanos); una línea de análisis que nos interesa particularmente y sobre la que volveremos un poco más adelante al analizar algunas de las fuentes que son foco de este trabajo.

Entonces, a partir del marco general señalado, y teniendo en cuenta las varias aristas asociadas a los caminos que implican considerar cuestiones que van desde las materialidades involucradas, la forma en que se produjo el movimiento, las interacciones con actores humanos y no humanos, los múltiples significados desplegados, así como las tensiones que en torno a ellos es posible visualizar, nos proponemos dos objetivos. Por un lado, buscamos reconstruir y caracterizar las trazas de los caminos de los que se valieron los proyectos mineros del oeste catamarqueño en la segunda mitad del siglo XIX. A diferencia de otros trabajos que se centran en cómo el Estado extendió, ordenó y racionalizó los caminos y cómo estos constituyeron las vías del y hacia el “capitalismo extractivo” (Richard, 2013; Richard *et al.* 2018), en este artículo nos enfocamos en cómo la minería decimonónica se valió de otros caminos heterogéneos, desordenados, “incivilizados”, menos visibles y menos estudiados, para concretar la explotación y la exportación de minerales. Constataremos, así, que, en las décadas de auge minero, la infraestructura vial –diseñada y financiada formalmente– era precaria o escasa en el oeste de Catamarca y que el trazado de huellas, caminos informales, utilizados en algunos casos desde mucho tiempo antes e incluso con otros fines y significados, fueron aprovechados por las empresas mineras.

En relación con este último aspecto, por otro lado, nos interesa relevar las experiencias de caminar (o “andar”, tal como localmente en diversos lugares se designa esta acción). Existen, como vimos, varios aportes en torno a este tema. Agregamos que, desde el campo antropológico, Ingold (2007, 2010) ha sumado reflexiones teóricas explorando cómo la experiencia de caminar es un acto complejo, en el que se une el tiempo y el espacio, al que se suman las relaciones sociales y las historias personales y que implica, además, la construcción de conocimientos que se producen justamente con el movimiento y junto a otros. A su vez, como indica nuestro propio trabajo etnográfico –así como el de varios autores (por ejemplo, Espinosa, 1996; Sala, 2005; Molina Pico, 2015,)–, el “andar” es y ha sido para muchas sociedades una práctica muy valorada. Y son las prácticas (en este caso del andar), como señala De Certeau (2000), las que organizan y vuelven el espacio un lugar. Son actos creativos, medios para conocer, apropiarse y dar significado al espacio así como contrapartidas de los procedimientos que organizan un orden sociopolítico determinado. En tal sentido, analizaremos las experiencias de técnicos, empresarios mineros, autoridades así como las de lugareños con el objeto de comprender diferentes, otras, “maneras de hacer y conocer”, tal como nos sugiere Guzmán (2021) en su trabajo sobre los distintos modos de caminar que en la actualidad despliegan los campesinos en el norte del Tolima (Colombia).

A tal fin, basamos nuestro análisis en una amplia variedad de fuentes históricas. Utilizamos los informes técnicos que se realizaron entre mediados y fines del siglo XIX (que fueron muchos, dada la incipiente esperanza cifrada en la minería como motor del progreso de la nación argentina en ciernes), algunas memorias de gobierno, cartografía de la época, relatos que dejaron distintos viajeros y empresarios mineros, correspondencia inédita, entre otros. Desde ese conjunto de documentos, abordaremos los caminos como cuestión, echando luz no solo sobre la actividad minera decimonónica de Catamarca, sino también sobre las dinámicas de relación que se desarrollaron entre diferentes actores en tal contexto.

EL CONTEXTO MINERO Y LOS CAMINOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

A mediados del siglo XIX la minería en el oeste de Catamarca, especialmente en el actual departamento de Andalgalá, conoció cierto impulso. La esperanza en tal actividad estaba puesta

especialmente en la zona de Capillitas (un rico depósito de minerales de cobre, con leyes variables de oro y plata, ubicados a 3.000 m s.n.m.), lugar en donde se habían desarrollado previamente, aunque de forma intermitente, algunos proyectos mineros (Rodríguez, 2015). Si bien las expectativas eran altas, los distintos testimonios de la época remarcaban un problema para el completo desarrollo de la actividad: la falta de caminos que permitieran el traslado de gente, alimentos, herramientas, etc. pero, especialmente, del mineral que se extraía.

Cabe destacar que las minas de Capillitas tuvieron la particularidad de que los ingenios en los que se procesaba el mineral estaban muy alejados. Como describe González (2014), la extracción de los minerales era solo una parte del proceso productivo en el que se articulaba una instalación fija (la mina) con otra móvil (el ingenio) que se unían gracias a una extensa red de transporte (mulas principalmente) y para lo cual era indispensable contar con buenos caminos. Se dice que era móvil porque estas instalaciones se trasladaron varias veces al agotar los recursos forestales disponibles, que eran indispensables para las tareas de fundición. Como señala Hünicken (1894), durante los primeros años (década de 1850) parte del mineral se procesó en los establecimientos metalúrgicos de Vis Vis, Jasillaco, Amanao, y Choya. También en dos ingenios ubicados en lo que hoy conforma el departamento de Santa María (ingenios de Ampajango y Victoria). Luego, como advierte Rojas (2012), debido a que en estas instalaciones los bosques eran reducidos y no ofrecían la madera necesaria para la fundición, se produjo su traslado hacia el bolsón de Pipanaco, que –aunque era más alejado de los yacimientos– contaba con una masa forestal (algarrobos principalmente) de importancia. Allí se destacaron y pervivieron dos establecimientos de fundición: el de la Constancia (antes asentado en Pipanaco) y el de Pilciao; el primero, propiedad de la firma Carranza-Molina y de la Casa Lafone, el segundo (figura 1). Al recorrido entre mina e ingenio debemos agregar el que seguía el mineral para salir a exportación vía Córdoba por el puerto de Rosario o el de Buenos Aires. No es difícil imaginar, por lo tanto, lo indispensables que eran los caminos para sostener en funcionamiento tales empresas.

En Argentina, hacia la segunda mitad del siglo XIX, se comenzó a desarrollar una importante red ferroviaria, pero la red caminera era todavía deficiente. Los caminos, como se señalaba en una Memoria del Ministerio del Interior, eran solo “huellas profundas y sinuosas formadas no por el arte sino por el ir y venir de las gentes” (1863, pp. XIII-XIV).¹ Asimismo, en el marco del modelo agroexportador en vigencia, la infraestructura vial tendió a concentrarse en algunas zonas metropolitanas. La provincia de Catamarca vio relegado el desarrollo de caminos carreteros. Tal vez, la obra de mayor importancia en la provincia en la segunda mitad del siglo XIX haya sido el camino del Totoral,² que fue finalizado hacia 1872 por Adolfo Carranza, no por casualidad empresario minero de Andalgalá y que fuera contratista de otros emprendimientos camineros (ver Memorias de la oficina de Ingenieros; año 1874, pp. 17, 21; año 1879, p. 22) así como su socio Samuel Molina (ver, por ejemplo, Memoria del Ministerio del Interior, 1866, p. 211).³

La llegada del tren a Catamarca también se demoró.⁴ Si bien la primera línea ferroviaria que arribó a la región del Noroeste argentino en 1876 fue la que pasó por Recreo, al sur de esta provincia, su extensión se retrasó por varios años. El tren llegó a Chumbicha en 1888 y luego a la ciudad de Catamarca en 1890 (Ferrari, 2007). A la zona de Andalgalá llegó recién en 1911, cuando el auge minero de la región ya se encontraba en decadencia. En efecto, ya a fines de la década de 1860, el administrador de la Casa Lafone, Juan Heller, vislumbraba, en varias de las cartas que le escribía al dueño de la empresa, lo fundamental que resultaría para el desarrollo minero la llegada del tren a la zona o, al menos, a algún lugar no tan distante de los ingenios. De ese modo, combinando las líneas férreas con buenos caminos se podrían transportar de manera más económica y redituable los metales.⁵ Tres décadas después, Lafone seguía solicitando la llegada del ferrocarril a la zona;⁶ un pedido que otros especialistas también apoyaban con sus informes (véase Hoskold, 1889;⁷ Hünicken, 1894⁸).

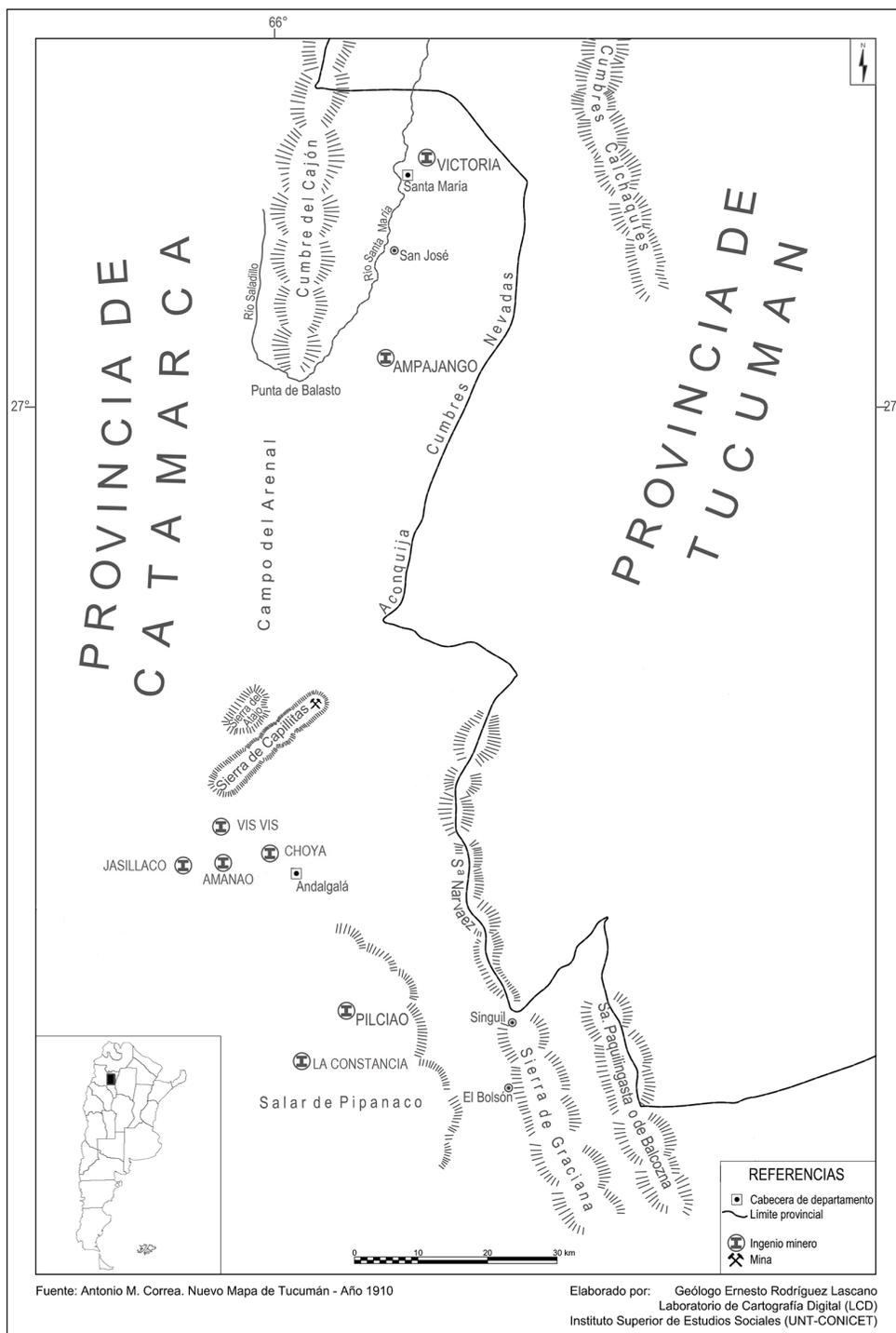


Figura 1. Mapa de los ingenios mineros; modificado de Rodríguez (2018)

No cabe duda, entonces, de que para la actividad minera y sin perspectiva cierta de que el tren llegara, la cuestión de los caminos era muy relevante. No por nada, Benjamin Poucel –un viajero francés que visitó Catamarca a mediados del siglo XIX– había lanzado la sentencia de “caminos o muerte” para referirse al estado de la minería.⁹ En efecto, Samuel Molina, gobernador de la provincia entre 1859 y 1862, también señaló la importancia de los caminos:

Los esfuerzos de los mineros decaen por las dificultades que presenta el camino. De la ciudad de Catamarca al distrito minero hay 50 leguas españolas; de Catamarca á la ciudad de Córdoba ciento treinta, y de esta al Rosario el camino es fácil. El camino entre las ciudades de Catamarca y Córdoba,¹⁰ atraviesa por un desierto sin agua, llamado la *travesía*, y sin embargo se emplea menos tiempo que el que se necesita desde el mineral á Catamarca, siendo el doble la distancia del primer camino. Cobres que han salido de los minerales en el mes de Setiembre no habían llegado en Abril al Rosario. Esta es la causa de haberse contenido el entusiasmo que la riqueza minera despertó, y esta la razón de haberse suspendido muchos trabajos. Hay minas que producen 12.000 quintales de metal por año, y sin embargo los gastos de trasporte han hecho quebrar la empresa (citado en Quesada, 1861 [1854], p. 96).

En la cita aparece el problema del camino entre el mineral y la ciudad de Catamarca, que implicaría tramos diferentes: el del mineral al ingenio, entre el ingenio y El Fuerte (Andalgalá) y el de El Fuerte a Catamarca (figura 2).

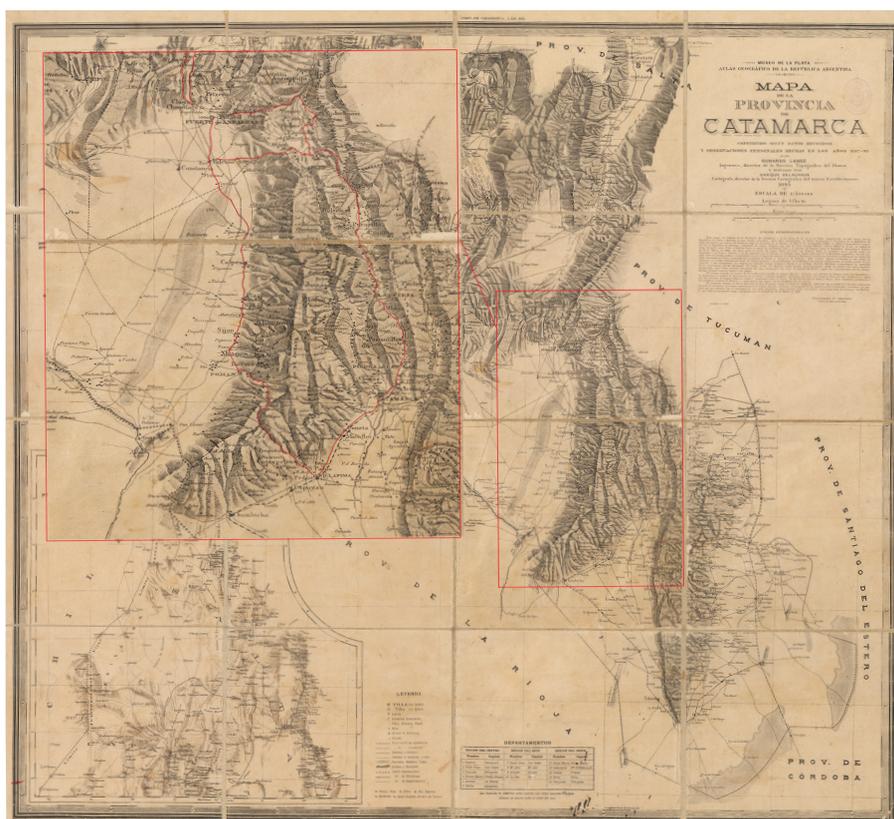


Figura 2. Mapa de Catamarca, con detalle de área de estudio; modificado de Lange, G. y Delachaux, E. (1893)

Hacia mediados del siglo XIX, Poucel (1864) describió dos formas de conectar la ciudad de Catamarca con El Fuerte: 1) por el camino que desde Catamarca hacia el sur atravesaba el valle de Coneta en donde se encontraban varios grupos de poblaciones agrícolas (Miraflores, Capayán, Chumbicha) y que pasaba por Concepción para girar luego hacia Pomán¹¹ y seguir rumbo a Andalgalá, que caracterizó como “bien rudo” y, 2) el camino que desde el valle de Catamarca iba hacia Singuil hasta llegar al macizo de Aconquija (figura 3). Como agrega Benedicto Ruza (autor de una estadística sobre Catamarca): este camino era cómodo, pero “desde Singuil hasta el Fuerte [era] irregular, quebrado y peligroso” (Ruza, 1861 [1854], p. 101). Federico Schickendantz, técnico alemán de la Casa Lafone, advertía sobre este camino que llegados a la “cresta de la sierra” había tres cuestas por las cuales descender hasta el campo de El Fuerte: la de la Chilca, la del Carriso y la del Molle. Agregaba que las dos primeras eran “demasiado escarpadas y pedregosas” y que era preferible la del Molle que desembocaba en Loma Bola, al nacimiento del Ingenio (Schickendantz, 1873, p. 219). De todas formas, como veremos en el apartado siguiente, cruzar por la del Molle albergaba otros peligros, que por sus características resultaban tan o más atemorizantes (figura 4).

Entre esos grandes tramos, otros muchos caminos menores fueron descriptos por diferentes testigos de la época. Al decir de Schickendantz: “sendas para andar á mula por despeñaderos y desiertos abundan en todas direcciones” (en Lafone y Schickendantz, 1999 [1881], p. 44). En ese sentido, es preciso detenernos en aquellos caminos que conectaban los ingenios con las minas y sobre los cuales las empresas mineras parecen haber prestado más atención, haciendo inversiones y mantenimientos constantes.¹² Ignacio Rickard, inspector general en minas que visitó la región en la década de 1860, describió que desde El Fuerte de Andalgalá hasta Pilciao y Pipanaco (los 2 ingenios en funcionamiento durante su visita) había algunos caminos carreteros naturales, pero que desde allí hasta las minas “no hay mas que caminos de arrias hechos por los señores Lafone, Carranza y Molina, de su cuenta particular” (Rickard, 1869, p. 141). En efecto, tanto Schickendantz (1873) como Federico Espeche (1875) relatan que por aquel entonces eran utilizados dos caminos hasta las minas (figura 4), ambos partían desde Choya (localidad ubicada en la boca de una quebrada al noroeste de El Fuerte). El primero de ellos, que acompañaba el recorrido de un pequeño arroyo, conducía a la cuesta de La Negrilla y había sido construido por la empresa Carranza-Molina con el fin de bajar los metales de sus minas y conducirlos al ingenio de Pipanaco o La Constancia, según la época. El segundo, construido por la Casa Lafone, pasaba por las quebradas de Muschaca y de Yacochuya hasta llegar a Casas Coloradas, lugar en donde se unía al anterior. Según estos testigos, éste era un camino menos empinado y preferido por los arrieros; “la mejor senda”, según Schickendantz (en Lafone y Schickendantz, 1999 [1881], p. 44).

Es que bajar el mineral de las alturas de los cerros no era tarea fácil. Tenemos noticias de que, a tal efecto, se planeó a fines de la década de 1860 la construcción de un cablecarril o *tramway*. Se trataba de un ambicioso proyecto del empresario Adolfo Carranza que, al parecer, no contaba en aquel momento con todo el apoyo como para que se concretara y, en efecto, no se llevó a cabo,¹³ al menos con el fin y en la escala previstos.¹⁴ Sin embargo, años más tarde, el propio Schickendantz insistiría en su importancia:

Grandes han sido las dificultades con que han tenido que luchar nuestros ingenios en estos últimos años [...] La falta del pasto hacía difícil sino imposible el acarreo del metal, y la escasez y el alto precio de los granos impedían la alimentación de mayor número de obreros. Podría aquella dificultad obviarse con un camino carretero ó tramway desde el mineral hasta los ingenios, y en una obra como esta debía el Gobierno Nacional prestar una ayuda pecuniaria (en Lafone y Schickendantz, 1999 [1881], p. 6).

Podemos decir que, finalmente, aquel proyecto de tramway de Carranza tuvo su revancha. A principios del siglo XX la empresa inglesa Capillitas Cooper Company compró las instalaciones

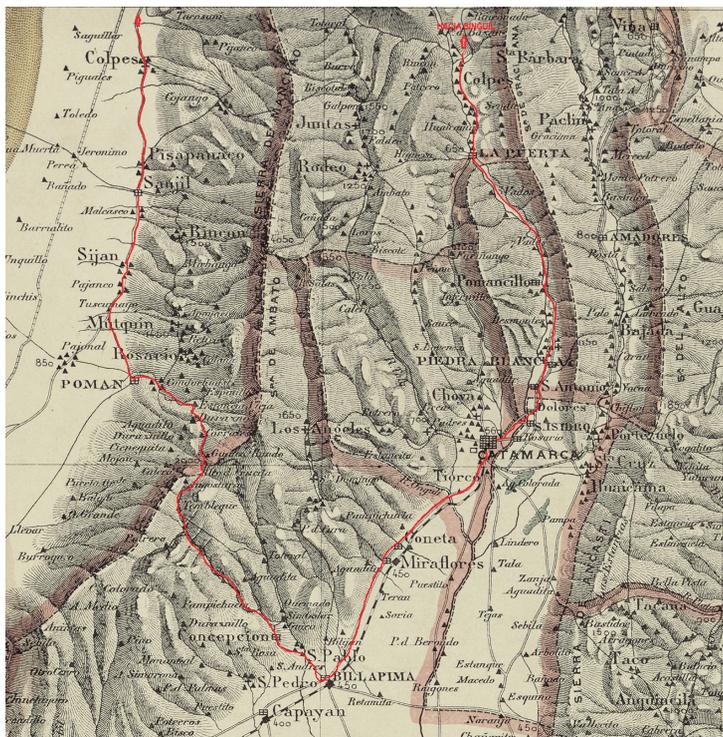


Figura 3. Mapa de Catamarca, con detalle de caminos mencionados en el texto; modificado de Lange, G. y Delachaux, E. (1893)

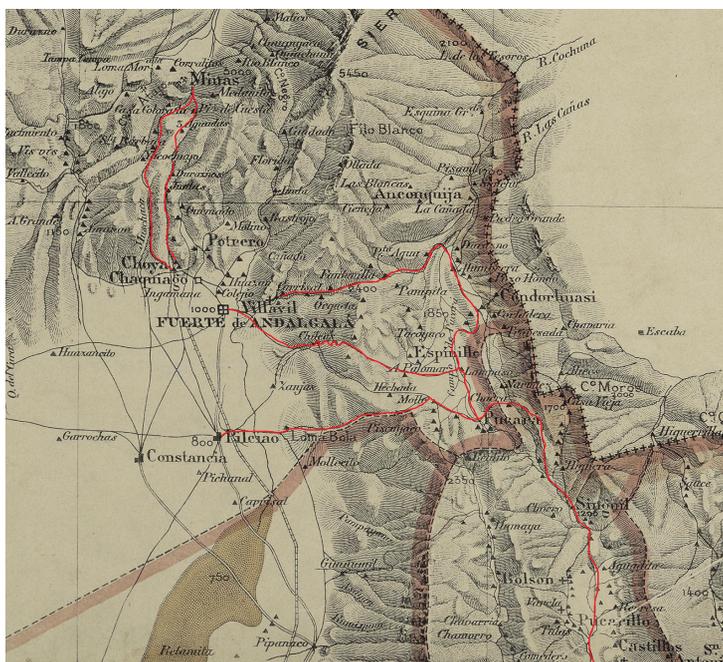


Figura 4. Mapa de Catamarca, con detalle de caminos mencionados en el texto; modificado de Lange, G. y Delachaux, E. (1893)

de Carranza y Lafone, instaló un nuevo ingenio de fundición en Muschaca (cerca de Andalgalá) y construyó un cablecarril de 27 km de extensión –hoy patrimonio histórico de la provincia– que funcionó solo por pocos años pues prontamente la empresa abandonó los trabajos en la zona (Catalano, 2004).

Lo importante para resaltar, luego de visualizar los diferentes caminos que se describen en las fuentes analizadas, es que aun cuando el sistema vial formal, organizado, estatal y el ferrocarril no llegaron a tiempo, las empresas mineras utilizaron, se adaptaron (y/o mejoraron en algunos casos) viejas y conocidas rutas. Delfino y colaboradores (2014, p. 124), señalan que el desarrollo minero en Capillitas, entre otras cosas, “requirió de la habilitación de líneas de circulación mejoradas. Es así que los caminos que alcanzan estas minas de gran escala no son meras huellas generadas por el mismo tránsito, sino verdaderas calzadas niveladas con muros de piedra que conforman una red vial en el interior del área de mineralización”. Aquí proponemos que, aunque la vialidad interna haya sido de relevancia, los diferentes tramos de caminos utilizados por la minería parecen haber sido informales e irregulares durante la mayor parte del período en que estuvieron activas las minas. Recién registramos intervención del estado (solo en tareas de mantenimiento) sobre los caminos de Muschaca y La Negrilla en la década de 1890 (ver, por ej., Memoria del Ministerio, 1893, pp. 160-161). En el mapa (figura 2) elaborado por Lange y Delachaux (1893), en el que se clasificó a las “vías de comunicación” en dos categorías (“caminos-carreteros” y “caminos ‘al montado’, ‘sendas’”), puede observarse incluso que son estos últimos los que dominan la representación gráfica.

Paradójicamente, podemos decir que no fueron (o al menos mayoritariamente) los “caminos del capitalismo extractivo” (en los términos de Richard, 2013¹⁵) los que articularon la explotación minera y la salida a exportación de los minerales en la segunda mitad del siglo XIX andalgalense, sino esas huellas rudas, irregulares, superpuestas, peligrosas, que se desplegaron a lo largo del tiempo en un “territorio andado”, un “espacio practicado” (De Certeau, 2000) y densamente cargado en capas de historias, significados y experiencias. Justamente, en el apartado siguiente, veremos cómo las experiencias del andar de empresarios, técnicos, académicos choca, intercepta, tensiona y se nutre de y con las experiencias de quienes previamente –andando– habían configurado las trazas de esos caminos.

LAS EXPERIENCIAS DE ANDAR CAMINOS

El impulso de la minería decimonónica de Catamarca implicó la realización de viajes varios, descripciones más o menos detalladas, informes interesados y cartografías disímiles que hoy nos permiten reconstruir y problematizar algunas de las experiencias vivenciadas por distintos actores al andar por esos caminos.

Uno de los principales aspectos que resalta de los textos analizados es el de la peligrosidad señalada, que podríamos ordenar bajo distintos títulos. En primer lugar, la mayoría de quienes visitaron el oeste catamarqueño en el marco del desarrollo de la actividad minera (aunque muchas veces con intereses que excedían el ramo minero), señala los factores de orden natural como elementos de riesgo. Por ejemplo, Herman Ten Kate, investigador holandés que dirigió por varios años la sección de antropología del Museo de la Plata, conformó en 1893 una expedición junto a Francisco P. Moreno y Gunardo Lange y circuló por la zona para relevar varios sitios arqueológicos, coleccionar o comprar piezas. También visitó las minas de Capillitas y describió el camino hasta allí así como las experiencias que tuvo en ese transitar, destacando las malas condiciones climáticas a las que se vieron sometidos:

El día siguiente sería funesto para nuestro viaje. Los calores excesivos (en Pilciao noté hasta 39°C a la sombra) de las semanas precedentes no podían continuar. Un cambio en la atmósfera se anunció. Apenas habíamos montado nuestra carpa en el camino que lleva de Choya a Las Minas por la quebrada de Muschaca, a una altura de 2000 metros aproximadamente, cuando la lluvia comenzó a caer. Siguió una terrible tormenta, cuya consecuencia fue la pérdida de ocho de nuestras mulas y la necesidad de quedarnos cinco días en el mismo lugar (Ten Kate, 1893, p. 332, la traducción es nuestra).

El naturalista inglés Ernest White llegó a Andalgalá en 1881 y circuló por los caminos mineros para visitar Capillitas. En varios de sus pasajes también aparecen las dificultades asociadas al clima: “la noche era fría” (White, 1881, p. 218), menciona al subir hacia la mina La Restauradora, y agrega: “el viento era casi lo suficientemente fuerte y penetrante como para cortarnos en dos, y a pesar de la aplicación frecuente a la petaca de alcohol, estábamos a un paso de quedar irremediablemente congelados” (White, 1881, p. 225, la traducción es nuestra). Asimismo, destaca un fenómeno muy temido por los viajeros: la tembladera. Esta enfermedad, dice White:

ataca a mulas foráneas, pero sólo a una cierta elevación, y exime a los animales criados en el distrito, así como al hombre en general, de sus estragos; y tan maligno es el *genius loci* que exige anualmente hecatombes enteras en sacrificio [...] Una característica peculiar de los síntomas de diagnóstico es que un aire seco y claro neutraliza el virus, pero si la atmósfera está húmeda o llueve, los animales sufren repentinamente un violento ataque de temblor, seguido rápidamente por convulsiones, que terminan en una muerte rápida, a pesar de la aplicación general de aguardiente por fricción en oídos y fosas nasales, como paliativo preventivo. Aún se desconoce si esta enfermedad surge de hierbas venenosas o de exhalaciones nocivas del suelo (White, 1881, p. 220, la traducción es nuestra).

Ahora bien, si la tembladera –como describen varios autores– atacaba a las mulas, la puna hacía lo propio con los viajeros. Lafone Quevedo, que recorrió muchas veces los caminos mineros, escribió que, por ejemplo, en las cuestas de Negrilla y Muschaca: “los dos enemigos con que tiene que luchar el forastero, son la puna y la tembladera: aquella ataca al hombre [...] esta a los animales” (1888, p. 61). Schickendantz, en su “Viaje al cerro” en busca del descubrimiento de minerales, describió estos malestares: “en estas alturas empezó otra vez mi dolor de cabeza que, especialmente a la hora de acostarse, me agarra cerca de los ojos. Puntazos simultáneos en los oídos y dificultad de respirar me indicaron que me había apurado demasiado” (1943 [1874], p. 84). También se refirió a la tembladera, aportando algunos datos extra que nos permitirán adentrarnos en el segundo de los temas (los peligros “sobrenaturales”) bajo los que ordenamos las experiencias de andar esos caminos:

En los mismos días morían de la tembladera más de 15 bueyes y vacas y el dueño del puesto estaba sacándoles el cuero cuando llegó Pedro. Esta gran mortandad debe haber afirmado a la gente en su superstición, porque creen que esa nevada vino porque el cerro me recelaba, y también que, desde que trabajan las vetas en Campo Grande caen tormentas de nieve y de agua, más fuertes que antes. En la Cordillera encima de Granadillas hablan de la ‘Pacha-mama’, la ‘madre del cerro’, que protege su región, cuida las manadas de vicuñas y persigue a cualquier intruso (Schickendantz, (1943 [1874], p. 90).

El cerro como un agente no humano receloso y la referencia a la Pachamama como protectora configuran el espacio extranatural que Schickendantz categoriza como “superstición”. Así, los caminos mineros se cargan, en los diferentes relatos, con historias y materialidades otras; proba-

blemente de distintas épocas. Es difícil saber qué historias previas se condensan en los caminos andados en nuestro contexto de análisis. Rutas prehispánicas en la actual provincia de Catamarca (especialmente las incaicas) han sido estudiadas por diversos autores (Williams, 1995; Raffino *et al.*, 2012; Ratto *et al.*, 2012; Tarrago *et al.*, 2017; entre otros) y algunas de ellas coinciden con ciertos tramos de caminos aquí descritos. Moralejo (2020), en su estudio sobre la Cuesta de Zapata (Catamarca) y el sistema vial incaico, señala que éste fue reutilizado tanto en la colonia como el siglo XIX. Es dable pensar que en nuestro caso también se hayan producido situaciones de reutilización; aunque un estudio sobre el particular aún es necesario.

Uno de los autores que más se refirió a estas cuestiones fue Lafone Quevedo. En su libro *Londres y Catamarca*, cuyo formato propiciaba el desarrollo de temas más libremente (pues se trató de una obra que compiló una serie de cartas publicadas en el diario La Nación), Lafone Quevedo describe diferentes experiencias que vivenció: desde fenómenos luminosos (conocidos localmente como carbuncló o farol) que indicarían el lugar de tesoros escondidos protegidos por el cerro,¹⁶ hasta valles encantados que se tornaban peligrosos para los viajeros que por allí debían transitar. Uno de estos valles, al que Lafone le dedica varias páginas, es la quebrada o valle del Molle que –como vimos– había que atravesar en uno de los caminos entre Andalgalá y la ciudad de Catamarca. El empresario narra, por ejemplo, varias de las muertes que allí se sucedieron y concluye:

Por todas estas razones y porque de mi casa en Pilciao hasta la misma aldea del Pucará del Inca solo se cuentan ocho horas de camino, que por lo malo de él se estima en doce leguas, yo siempre trato de hacerlo en un día, logrando así alojarme en casa de unos amigos y asegurar las bestias en lugar cercado. Para esta primera parte del viaje, es necesario llevar provision de todo, pues son lugares escasos, y se encuentra el viajero con una superstición que indispona á los Indios á vender cabritos ó corderos. Sea porque no quieren vender ó porque realmente creen que así sucedería, lo cierto es que ellos invocan la disculpa que si sacan un animal de estos á la tarde, irá á ménos la majada, y con ello por pretexto no venden nada. El valle del Molle en toda su extension está lleno de esos cardones ó cereus que tanto miedo causaron á nuestro amigo el padre Juan de Leon cuando los Indios lo corrieron del valle de Calchaquí [...] Si esto le sucedía á todo un Padre de la Compañía en un valle tan inocente como el de Bisbil ó Huischhuil, ¿cuáles no serán las aflicciones del desgraciado que de noche tenga que pasar por el Molle? Ahí están los gigantes cardones, las cruces de los finados, las piedras que nunca dejan de caer en esos despeñaderos (diversion á que se dedican mucho los duendes y espantos) y las espinas que siempre están dispuestas á dar un tiron de atrás al viajero que se descuida; y téngase en cuenta que los inteligentes en la materia aseguran que los difuntos siempre le tiran á uno de atrás (Lafone Quevedo, 1888, p. 117-118).

Este largo fragmento nos permite analizar varios aspectos. Por un lado, nos deja visualizar todo ese otro mundo, paralelo pero entrelazado, de muertos, duendes, luces y cerros potentes. En definitiva, diferentes sentidos y concepciones sobre la naturaleza, el territorio, los recursos y los modos de relacionamiento entre personas así como entre personas y otros seres, que impulsan a correrlos de la racionalidad eurocéntrica para pensar qué otras realidades y conocimientos se ponen en juego (Blaser, 2009; De La Cadena 2010).¹⁷ Por otro lado, nos introduce en otro de los elementos que configuran las experiencias de los viajeros: los vínculos con las personas que allí habitaban o con las que se van cruzando en su caminar; los denominados “travelee” o viajados, de los que habla Mary Louise Pratt (2010). Si bien estos viajados, entendidos como quienes participan de esos viajes a modo de receptores, no aparecen claramente o como protagonistas en las narraciones de los viajeros, son quienes finalmente modelan, desde la comprensión de su mundo, las experiencias de aquellos.

Respecto a los vínculos de los autores de los textos analizados con los locales, observamos que, en general, los consideraban como otro potencial peligro al que había que enfrentar, aunque también –como veremos– como algo necesario para sobrevivir. El viajero Ross Johnson, que visitó la provincia de Catamarca en 1867 (“el Dorado de Sudamérica” para él), en su recorrido hacia las minas describió uno de los peligros por enfrentar, “the montanaros” [montoneras], que obligaba a estos viajeros a portar armas para su defensa. En el relato emergen también algunas representaciones sobre los “indios” del lugar, descriptos por Ross Johnson como los “últimos de su raza” y despojados de civilidad, tanto que “su irradicable pereza les impedía disfrutar de todas las decencias de la vida civilizada” (1868, p. 115, la traducción es nuestra). Este tipo de imagen será común en otros autores de la época (volveremos sobre el asunto más adelante). Pero ahora vale la pena resaltar un episodio del viaje de Ross Johnson desde el cual podremos comenzar a comprender cuán importantes resultaban estas personas para sobrellevar estos viajes. Por ejemplo, el autor relata que en la cuesta o paso de la Chilca, caída la noche y en medio de una tormenta, el guía que debía llevarlos hasta el Fuerte se perdió y por varias horas la comitiva estuvo dando vueltas al borde de precipicios hasta que por fin lograron dar con el camino correcto y llegar a un rancho en donde pudieron descansar hasta el amanecer.

La figura de los “baqueanos” ha sido central en muchos de los relatos de viajes. Shicken-dantz en su texto ya citado –“Viaje al cerro”– da cuenta de lo imperioso que era transitar esos caminos guiados por estos “baqueanos”, como el minero Benito Carrizo “muy conocedor de la región que caminaba a pie al lado de las mulas con el mismo paso que ellas” (Schickendantz, 1943 [1874], p. 84), entre otros que va mencionando en su narración. Ya en el fragmento previo de Lafone Quevedo queda claro que los caminos por los que se transitaba eran “lugares escasos” y que se dependía de los lugareños para comer, guarecerse o encontrar la buena senda. De hecho, en varias oportunidades describe distintas escenas de “hospitalidad” en el sentido señalado. También destaca, y esto es algo bastante particular del caso de Lafone Quevedo, la oportunidad que suponía para el viajero conocer gente a lo largo de su trajinar.¹⁸ En relación con el camino de Pomán a Andalgalá señala, por ejemplo, que el “camino que toma el viajero no es el mejor para hacerse cargo de lo que son aquellos lugares [...] es mas corto y menos áspero, pero pierde así el viajero la oportunidad de conocer á los criollos en sus hogares” (Lafone Quevedo, 1888, p. 258).

Lafone Quevedo, aunque a veces con caracterizaciones peyorativas,¹⁹ valora finalmente el encuentro con los lugareños pues saca provecho de ellos y resalta su importancia (ya sea por su sobrevivencia, porque completa su vocabulario, obtiene piezas arqueológicas o conocimientos sobre la ritualidad propia del lugar).²⁰ Otros viajeros, en cambio, aunque reciben esas mismas ayudas, caracterizan a los pobladores solo de modo negativo. En tal sentido, resultan ilustrativos algunos pasajes del relato de White en su visita a Andalgalá en los que utiliza palabras ofensivas para describir el carácter de los “viajados”. Se refiere, por ejemplo, a uno de los guías como “estúpido” [*nincompoop*] y al llegar al Campo del Pucará, donde los viajeros buscaban comida y provisiones en general, describe que:

Casi en la primera casa donde presentamos nuestra solicitud, se llevaba a cabo una orgía sistemática y regular, en la que multitudes de medios indios [half-Indians] estaban siendo gloriosamente intoxicados con aguardiente nativo, quienes, tan pronto como aparecimos en escena, ruidosa y amenazadoramente insistieron en que desmontáramos y nos uniéramos al simposio.

Agrega que no les ofrecieron ni una cabra, ni leche, ni charqui pues “de hecho, los *mestizos* en esta ruta no son de ninguna manera generosos o corteses con los extraños” (White, 1881, p. 179, la traducción es nuestra y la palabra resaltada figura así en original).

Varios años después, la semblanza de los pobladores locales que hace Carlos Alberto Carranza²¹ es bastante similar:

El ingeniero nos hizo muy atinadas consideraciones. Como había viajado por toda la República, conocía la idiosincrasia de los habitantes de todas las provincias, y, en particular, las referentes á los de los pueblos que acabábamos de recorrer; que el descendiente de calchaquí no era expansivo, sino todo lo contrario: reservado, misántropo, incapaz de hacer el más mínimo servicio en pro de otro, si estaba su interés de por medio; que si le sobraba parte de su merienda, la escondía y, aunque viera al prójimo en situación afligente, se la negaba, porque pensaba que le podría hacer falta al día siguiente. Esto y algo más, ya habíamos observado con Gallo á través del viaje (Carranza, 1943, p. 112).

Es por lo menos curiosa esta descripción toda vez que a lo largo del libro el autor da pistas de actitudes contrarias a las recién mencionadas. Por ejemplo, en uno de los tramos del camino, aunque inicialmente no se sintieron bien recibidos en uno de los ranchos al que llegaron, luego de haberse perdido en un arenal y retornar con “julepe” por la misma senda al punto de inicio, fueron finalmente acogidos. Transcribimos las dos escenas:

al subir á una pequeña loma, notamos un rancho, cuyos habitantes eran tan sólo una pareja escuálida, macilenta, que nos miró con indiferencia. Al observar detrás del rancho una cantidad de cabras y cabritos, se nos hizo agua la boca, y nos acercamos á pedir un poco de leche; pero, con gran disgusto nuestro, se nos dijo, como es tan general en aquellas zonas: “No hay nada”.

Llegamos al rancho, nos apeamos y desensillamos, como si estuviéramos en nuestra propia casa. Metimos las mulas en un corral y fuimos á ver a los patrones y decirles que nos habíamos extraviado, y les pedíamos albergue para descansar y algún alimento, que mucha falta nos hacía. Fue, entonces, que nos trajeron un poco de leche de cabra, con galletas secadas al sol, y un licor que hacen allí y llaman *arope*, y que mezclado todo ello, nos pareció delicioso, no sabiendo a qué encontrarlo parecido, si á chocolate ó algo mejor; pero que todo con mayúscula angurria engullimos, cual auténticos tragaldabas. Mientras tanto los equinos rumían el pienso que se les obsequió. Luego, á formir (sic), tirados sobre nuestros *compañeros*, los indispensables ponchos, y lo hicimos sin mayores circunloquios, con la mayor confianza, como si estuviéramos en nuestra propia casa. ¡Qué idea se forjaría de nosotros, esa pobre gente! (Carranza, 1943, pp. 29-30, los resaltados en original).

En síntesis, a partir de los textos analizados no cabe duda de que los viajeros se apoyaron en los pobladores locales para transitar los caminos que les permitirían explorar y explotar las riquezas minerales de la zona. Sus experiencias quedaron atadas a y se montaron sobre las de lugareños, indios, mestizos, criollos, baqueanos que funcionaron como proveedores de alimento, refugio, e hicieron de guías de caminos y, probablemente también, de intermediarios rituales. Aunque a través de los filtros de técnicos, empresarios, funcionarios, es posible vislumbrar esas otras maneras de pensar el mundo (o de conocer otros mundos) que, de algún modo, también eran formas de contrarrestar “órdenes” sociopolíticos determinados y relaciones de poder que bajo el halo del progreso denostaban antiguas e “incivilizadas” prácticas.

CONCLUSIONES

El título de este trabajo, “por la huella del mineral”, se inspira en las palabras que escribió Lafone Quevedo al referirse a cómo la industria azucarera tucumana y, especialmente, la llegada del tren a Tucumán, habían sido los primeros golpes para la minería de Andalgalá, en tanto los “arrieros preferían hacer de carreros y empezaron a abandonar la *huella del mineral*” (Lafone Quevedo en Caro 2010, p. 136, el destacado es nuestro). Conocedor de la zona y de la situación minera de la segunda mitad del siglo XIX, Lafone eligió el término de huella por sobre otros. A la luz de las fuentes analizadas, consideramos que dicho término refleja mejor el estado de los caminos que se transitaban, pero también el estado de la minería de la época. Pues, aunque inicialmente esta actividad había sido prometedor, faro de luz que llevaría al progreso a la nación, pronto fue evidente que sería otra la economía regional la que se destacaría. En efecto, el Estado parece haber dejado “a su suerte” el destino de la extracción de metales en Andalgalá; zona que alguna vez había sido denominada como el “emporio minero” (Campi, 2000).

Si nos atenemos a la infraestructura que debía sostener el transporte de personas, víveres, leña y mulas cargadas con metal en distancias tan dilatadas –como las que separaban los yacimientos mineros de los ingenios de fundición y de los puertos desde donde se harían las exportaciones– podemos afirmar que era débil. El tendido ferroviario, como vimos, llegó tardíamente a la región y los caminos fueron en general descriptos como malos. No por nada Lafone Quevedo clamaba: “¡Viabilidad, viabilidad y viabilidad! y si no la tenemos todo cuanto he dicho y puedo decir no vale ni el papel en que se escribe” (en Schickendantz y Lafone Quevedo, 1881, p. 18). Por eso es que la imagen de la huella –entendida como la impronta o rastro que se va dejando en la acción misma de andar– se adecúa mejor a la situación aquí analizada.

De todas formas, cabe señalar que, aun cuando estas huellas estaban lejos de poder caracterizarse como caminos carreteros, formales y homogéneos, sirvieron para apuntalar el desarrollo de la actividad minera durante más de treinta años. La reconstrucción de los caminos que aquí hemos realizado nos permite afirmar que aunque denostados, descriptos negativamente, llenos de peligros, y alejados de la modernidad esperada para tales empresas, esas huellas así como las antiguas formas de transitarlas y las experiencias a ellas asociadas fueron las que, en definitiva, sostuvieron a las empresas mineras facilitando la movilización de gente, insumos y minerales.

Respecto a este último aspecto, en el apartado sobre las experiencias de andar esos caminos, analizamos cómo los diferentes viajeros, técnicos y empresarios relataron los modos en que recorrieron los diferentes trayectos. Notamos que ellos llamaron la atención no solo los peligros “naturales” que implicaba transitar por esas geografías (tormentas, niebla, frío, lluvia, tembladera), sino también sobre otros peligros que denominamos como “sobrenaturales”. La potencia de los cerros, la Pachamama, los muertos y otros seres, emergen en los relatos para mostrarnos otras formas de conocer la realidad o de asir otros mundos. Asimismo, nos permiten visualizar los modos coloniales y extractivistas en que se relacionaban (o seguían relacionándose) con los pobladores locales, a quienes –con matices según el caso– denostaban por incivilizados y también peligrosos (casi tanto como la geografía en que vivían y los caminos que transitaban), aunque dependían de ellos para sobrevivir y desarrollar las diferentes actividades relacionadas con la explotación minera.

El tomar los caminos como cuestión o problema de análisis, nos ha permitido observar, desde otro ángulo, nuevos detalles sobre la actividad minera del oeste catamarqueño durante la segunda mitad del siglo XIX y sobre las relaciones sociales y de poder en el marco de las cuales se desarrollaron esos emprendimientos. Seguramente, aún queden muchas “huellas” por recorrer, pistas que seguir y preguntas por hacer. Nuevos trabajos nos permitirán conocer más sobre los caminos, cómo eran y habían sido “andados”, para qué se recorrían, qué orientaciones espaciales se generaban al moverse, qué temporalidades se entremezclaban, qué personas y fuerzas allí

interactuaban. En definitiva, nos permitirán contemplar la posibilidad de la existencia de otros mundos desde la perspectiva de quienes los habitaron.

NOTAS

- ¹ Como advierten diversos autores (Gómez y Tchordonkian, 2014; Piglia, 2014; Salomón, 2020) será recién a partir de la década de 1930 que el Estado intervendrá de manera sistemática en materia vial. En efecto, cabe mencionar que la primera Ley Nacional de Vialidad data de 1932.
- ² Hubo algunas otras obras en la época, pero no alcanzaron la relevancia de este camino. Moralejo (2020) menciona que en 1869 se proyectó la traza del camino por la cuesta de Zapata que debía unir el distrito de Londres (departamento de Belén) con el pueblo de Tinogasta. Ya en nuestra área de estudio, Ratto y Coll (2009), describen la realización de un camino de herradura entre Andalgalá y Tucumán en 1874.
- ³ Diversos testigos de la época destacan el camino del Totoral. Federico Schickendantz dice en 1881 que era el mejor y agregaba: “si hubiese mas como este, seria una suerte para todos, pero desgraciadamente las otras sendas por donde transitan carros no constan mas que de la huella que los mismos carros han hecho” (en Lafone Quevedo y Schickendantz, 1999, p. 44). Ernest White calificaba este camino como una “fina pieza de ingeniería” y planteaba que “Tan raro es ver un buen camino en este país que hasta las bestias de carga aguzan sus oídos con asombro y preguntan ¿Cómo es que parte del dinero que es inútilmente desperdiciado en diversas concesiones no es más generalmente gastado en facilitar la comunicación en el interior? (1881, p. 117, la traducción es nuestra). Un poco antes, el geólogo alemán Luis Brackebusch resaltaba la magnificencia de la obra, aunque insistía en la importancia de su constante mantenimiento: “Esta obra magnífica, una de las mejores que he visto en el país, y que puede compararse, por su sólida construcción, con los grandes caminos de los Alpes, perdería de su valor extraordinario si no se hiciesen en ella las composturas necesarias” (1879, pp. 37-38).
- ⁴ El tendido ferroviario favoreció a la vecina provincia de Tucumán que vio el arribo del primer tren en 1876, momento desde el cual se produjo el denominado “despegue azucarero” (Campi, 2000).
- ⁵ El 12/08/1866 Heller le escribió en una carta a Samuel Lafone Quevedo (dueño de la Casa Lafone) que estaba en Montevideo: “El Sr. Moneta me ha mostrado una carta de instrucciones que tenía del Sr. Wheelwright; en la que demuestra que con el ferrocarril en La Horqueta nos hará cuenta exportar metales de 18%- cuyo flete será desde allí hasta abordo con el Rosario 3 £ por toneladas; casi poniéndonos en el caso para poder competir con las minas de Copiapó ó de Chile entero” Archivo Histórico de Tucumán (AHT), “Juan Heller. Cartas del Libro Copiador” (p. 88).
- ⁶ “Rehabilitado el mineral, cae de su peso que tiene que entrar un ramal de la vía-férrea al Fuerte para conducir los productos mineros y vineros del lugar, y más, todo ese tráfico que se amontona en derredor de toda industria floreciente. Entonces veríamos volver a su patria á tantos Catamarqueños que, abandonados sus hogares, pasan á Tucumán á buscarse el pan de cada día [...] Da pena ver el estado de postración en que yace el floreciente centro minero del Fuerte de Andalgalá, y no porque sus minas hayan decaído en riqueza, sino porque no tiene por donde ni como moverla” (Lafone Quevedo, 2010 [1894], p. 141).
- ⁷ “Los establecimientos de fundición en Pilciao y Constancia, en la parte oriental de la provincia, también beneficiarán de las ventajas de un transporte rápido y barato; de modo que podemos razonablemente esperar que varias minas ricas del Cerro de Capillitas y sus alrededores, serán trabajadas más activamente, y es posible que á menos costo, produciendo, por lo tanto, mayor beneficio” (Hoskold, 1889, p. 580).
- ⁸ “Si de tantas enormes sumas que salieron de las arcas fiscales y que hoy tienen postrada la Argentina, se hubiera gastado algunos millones en hacer el ferro-carril de Chumbicha á Copiapó y al Fuerte de Andalgalá, hoy estaría la minería de la Provincia en otra situación!” (Hünicken, 1894, p. 11).
- ⁹ Refiriéndose a este veredicto, Lafone Quevedo agregaba: “Este fué el dilema que propuso el Señor Poucel ahora 23 años á la consideración del publico catamarqueño, y como en aquel entónces, ahora también lo que debe preocupar á todo buen ciudadano de nuestra Provincia; porque en sí encierra el busilis del porvenir de todos” (en Schickendantz y Lafone Quevedo, 1881, p. 18).
- ¹⁰ De la Orden y Trettel (2015) mencionan que el camino carril entre Catamarca y Córdoba había sido “abierto” por el comandante de armas don Francisco de Acuña en 1802 y ya para 1809 era transitado por carretas y galeras.
- ¹¹ Heller menciona también que había una variante desde Chumbicha, un camino más al sur, el de la Sébila; que valora muy bien: “El mejor camino es por la quebrada de la Cévila que es sin cuesta ninguna [...]

Yo he pasado por el otro camino mas al norte por Pomán; éste va por una quebrada y cuesta y no es tan bueno como el otro; pero no hay seguridad de gastar nada, ni en uno ni otro todavía por años y llegado el ferrocarril hasta la Horqueta tendrá el gobierno que componer estos caminos”. Carta de Heller a Lafone, fechada en Pilciao, el 8 de enero de 1870. AHT, “Juan Heller. Cartas del Libro Copiador”, pp. 394-399. La construcción del camino carretero de la Sábila por parte del estado se concretó recién en 1889, como complemento de comunicación una vez que el tren llegó a Chumbicha (Memoria del Ministerio de 1889, p. 82).

- ¹² Nuevamente, Heller nos ofrece testimonios al respecto: “Metal sigue viniendo, no mucho a causa de la lluvia que nos ha cortado el camino en muchas partes; dice Don Diego que el temporal ha sido muy grande otra vez en los cerros”, “Camino. Hoy se va Benigno para componerlo; dicen que está muy malo en partes” (Pilciao, 21 de febrero y 8 de marzo de 1869, AHT, “Juan Heller. Cartas del Libro Copiador” pp. 161-164 y 166-169, respectivamente).
- ¹³ Juan Heller emitió varias veces su opinión al respecto en las cartas dirigidas a Lafone Quevedo. Por ejemplo: “Trainway: esta parece ser una idea de Carranza y para mí es una locura de marca mayor y aunque fuese hecho con un empréstito del Gobierno Nacional sería la ruina del negocio de minas. Entre nosotros; como la mina de Carranza no valen gran cosa y daría importancia a éstas y al mineral y podría facilitar una venta a gente que no me gusta, y que al fin siempre resulta mas perjudicada. Las minas deben hablar por sí mismas y nada sacamos con querer darles un valor que no tienen. Carranza ha dado órdenes a Don Carlos Warning para hacer un presupuesto ligero de los gastos que pueda ocasionar toda la construcción del proyectado trainway y calcular este que costaría cosa de 600.000 pesos, lo que V. consideraría muy malo. Con tamaña cifra espero se ahogará y quedará en nada el proyecto. Carranza dice en su última carta que Wellington Mercado que como piensa contratar la construcción del trainway siempre vendrá en diciembre. –Qué tal!– si el contrato es favorable pensará ganar mas que con la Rosario.” AHT, “Juan Heller. Cartas del Libro Copiador”. Carta del 17 de octubre de 1869 (pp. 315-320).
- ¹⁴ Sí se empleó, como menciona Schickendantz (en Lafone y Schickendantz, 1999 [1881]), un sistema de tramways en el servicio interno de los ingenios y de las minas; por ejemplo, el que había diseñado la Casa Lafone para izar los metales en la Mina Restauradora, cuyo modelo también fue enviado a la Exposición Continental de Buenos Aires en 1882.
- ¹⁵ Los caminos del “capitalismo extractivo” se caracterizan, según Richard (2013), por: 1) ser asimétricos, con una única salida hacia el puerto o punto terminal y estar hechos para hacerse de un recurso (en este caso de minerales); 2) estar controlados, no cualquiera puede andar por ellos (de hecho, no han sido construidos para que ande la gente, sino para extraer recursos) y, 3) tener una forma determinada, una estética precisa e identificable.
- ¹⁶ “Estas luces indican tesoro escondido; pero ¿quién puede dar con ellos? porque si algun afortunado tiene su derrotero que le indique el paradero de algun tapado ó rica mina por aquellas alturas, ahí está el cerro que se enoja, brama y hace que se descomponga el tiempo. Este es el númer de las huacas, y la casualidad quiere que siempre se enoje el cerro cuando alguien se acerca (Lafone Quevedo, 1888, p. 42).
- ¹⁷ En el campo de los estudios mineros andinos contamos con aportes que muestran el modo en que se produjo una confrontación de lógicas y cosmovisiones diferentes desde el momento de la conquista española (Platt *et al.*, 2006; Cruz 2009, 2013). Hoy sabemos que bajo las lógicas andinas, las montañas y yacimientos (entre otros seres no humanos) generaban veneración y activaban memorias sociales y genealógicas desde tiempos prehispánicos (Bouysson-Bassagne y Chacama, 2012), con una agencia activa, habilitando o condicionando la de los mineros (Platt *et al.*, 2006). Potencia que se ha mantenido hasta el día de hoy, tal como advierten varios trabajos etnográficos (por ejemplo, véase: Jofré, 2019; Bugallo, 2020; Estruch, 2024; entre otros).
- ¹⁸ No debemos olvidar que, desde temprano, Lafone Quevedo se vio interpelado por la arqueología y la historia de la zona; interés que formalizó, por ejemplo, en su vínculo con el Museo de la Plata (primero, desde 1888, en puestos ejercidos por correspondencia pues radicaba en Catamarca y, luego, como director del Museo desde 1901, ver Farro, 2008) y que llevó al ingeniero en minas, Emilio Hünicken, a caracterizar a Lafone como “más etnólogo que minero” (Hünicken, 1894, p. 29). Así, para Lafone era crucial fortalecer las redes con los locales, a partir de las cuales pudiera encontrar piezas arqueológicas o acceder a documentos históricos inéditos; aspecto este último que, como señala Farro (2013), no solo tenía como fin conocer la historia local, sino que también estaba motivado por problemas legales asociados

al desarrollo de sus actividades empresariales y a la necesidad de obtener los títulos de propiedad de la tierra.

- ¹⁹ Por ejemplo, en uno de los pasajes describe el encuentro con una “cuzquera” (es decir, que hablaba el quechua) y registra muchas palabras que le eran a él desconocidas. Afirma entonces que “el resultado en plata fué este, que yo me conquisté para mi diccionario la palabra *utula*, *chico*, que bien podrán los señores filólogos buscar en esta forma en los vocabularios Quichuas y Araucanos sin esperanzas de hallarla”. Sin embargo, refiriéndose a la cuzquera dice: “A primera vista comprendí que me las había con un verdadero tipo digno de ser fotografiado como uno de los *eslabones que faltan (missing links)*”.
- ²⁰ En el artículo “Las huacas de Chañar Yaco”, Lafone da cuenta de los conocimientos recogidos localmente acerca de cómo manejarse en el espacio con la debida ritualidad. En consecuencia, sugiere a sus huéspedes acerca de cómo proceder en la partida de caza de guanacos que estaban organizando; recomendándoles que, para tener suerte en su tarea, debían “ganarse” al Llastay haciendo las ofrendas pertinentes de algunos de sus “vicios” (coca, llicita, etc.) (Lafone Quevedo, 1891).
- ²¹ Se trata de un libro de memorias en el que el autor recuerda un viaje realizado en 1901 por los territorios a donde antiguamente su padre –Adolfo Carranza– había desarrollado su emprendimiento minero durante la segunda mitad del siglo XIX.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Benedetti, A. (2015). Breve hodografía histórica. *El Ojo del Cóndor*, 6, 30-35. <http://hdl.handle.net/11336/69767>
- Blaser, M. (2009). Political ontology: Cultural studies without cultures? *Cultural Studies*, 23(5-6), 873-896. <https://doi.org/10.1080/09502380903208023>
- Bouysse-Cassagne, T. y Chacama, J. (2012). Partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (siglos XVI-XVII). *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, 44(4), 669-689. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562012000400009>
- Brackebusch, L. (1879). Informe sobre pozos artesianos en la provincia de Catamarca. *Boletín de la Academia Nacional de Ciencias*, III, 37-45.
- Bugallo, L. (2020). Pachamama y Coquena. Seres poderosos en los Andes del Sur. En O. Muñoz (Coord.), *Andes. Ensayos de etnografía teórica* (pp. 115-162). Nola Editores.
- Campi, D. (2000). Economía y sociedad en las provincias del Norte. En M. Lobato (Dir.), *Nueva Historia Argentina* (tomo 5, pp. 71-118). Editorial Sudamericana.
- Caro, R. E. (Ed.). (2010). *Federico Schickendantz y Samuel Lafone Quevedo. Escritos Económicos*. Cuadernos de Pensamiento Económico y Social, Universidad Nacional de Catamarca.
- Carranza, C. A. (1943). *A través de Catamarca*. Talleres Gráficos L. J. Rosso.
- Catalano, E. (2004). Antecedentes y estructura histórica de la minería argentina. En E. Lavandaio, y E. Catalano (Eds.), *Historia de la minería argentina* (tomo 1, pp. 1-176). SEGEMAR.
- Cruz, P. (2009). Huacas olvidadas y cerros santos. Apuntes metodológicos sobre la cartografía sagrada en los Andes del sur de Bolivia. *Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas*, (38), 55-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432009000200005>
- Cruz, P. (2013). De wak'as, minas y jurisdicciones. Apuntes metodológicos en torno a la territorialidad en tiempos del Inka. En Presta, A. M. (Ed.), *Aportes multidisciplinarios al estudio de los colectivos étnicos surandinos. Reflexiones sobre QaraQara-Charka* (pp. 293-329). Plural Editores-IFEA.

Chacaltana Cortez, S. (2017). Los múltiples significados de la ruta Vilcashuamán-Pisco del Chinchaysuyu: fuentes rituales y sistema hidráulico. En S. Chacaltana Cortez, E. Arkush y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 222-249). Ministerio de Cultura, Proyecto Qhapaq Ñan.

Chacaltana Cortez S., Arkush E. y Marcone, G. (Eds.). (2017). *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Ministerio de Cultura, Proyecto Qhapaq Ñan.

De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.

De La Cadena, M. (2010). Indigenous Cosmopolitics in the Andes: Conceptual Reflections Beyond Politics. *Cultural Anthropology*, 25(2), 334-370. <https://doi.org/10.1111/j.1548-1360.2010.01061.x>

De la Orden, G., Trettel, N., Moreno, A. y Zamparella, G. (2015). Catamarca colonial. Vías de comunicación y población [Ponencia]. *XIII Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. Salta, Argentina. <https://www.academica.org/xiii/jornadasaepa/76>

Delfino, D., Dupuy, S. y Quesada, M. (2014). El ciclo del cobre en Minas Capillitas (provincia de Catamarca, Argentina) en la segunda mitad del siglo XIX: tensiones entre lógicas productivas, escalas tecnológicas y unidades sociales. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, (48), 119-140. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432014000200009>

De Marchi Moyano, B. (2018). Presentación. Caminos. *Revista Transporte y Territorio*, (18), 2-14. <https://doi.org/10.34096/rtt.i18.4926>

Espeche, F. (1875). *La provincia de Catamarca*. Imprenta Biedma.

Espinosa, M. (1996). *Surgimiento y andar territorial del Quintin Lame*. Abya-Yala.

Estruch, D. (2024). Desafíos de una Etnohistoria presente: reflexiones en torno a la historia de Salinas Grandes (Jujuy y Salta, Argentina). *Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas*, (70), e5993. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2024-0013>

Farro, M. (2008). *Historia de las colecciones en el Museo de la Plata, 1884-1906: naturalistas viajeros, coleccionistas y comerciantes de objetos de historia natural a fines del Siglo XIX* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de La Plata]. <https://doi.org/10.35537/10915/4403>

Farro, M. (2013). Las lenguas indígenas argentinas como objeto de colección. Notas acerca de los estudios lingüísticos de Samuel A. Lafone Quevedo a fines del siglo XIX. *Revista de Indias*, 73(258), 525-552. <https://doi.org/10.3989/revindias.2013.017>

Ferrari, M. (2007). Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. *Revista de Historia, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (12), 169-200. <http://hdl.handle.net/11336/82857>

Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014). *Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta*. Documento de Trabajo N° 40. Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

González, L. (2014). Minería en Capillitas, Catamarca. Ingenios transhumantes y combustibles en el valle de Yocavil (mediados del siglo XIX). En E. Rodríguez Leirado, E. y D. Schávelzon (Eds.), *Actas del V Congreso Nacional de Arqueología Histórica. Centro de Arqueología Urbana* (CD ROM).

Guzmán-Pañuela, L. (2021). Buscar la forma: ir sometándose y andar toriando caminos en el Norte del Tolima, Colombia. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 23(1), 65-99.

Hoskold, H. (1889). *Oficial memoria general y especial sobre las metalurgia, leyes de minas, recursos ventajados, etc., de la explotación de minas en la República Argentina*. Courier de La Plata.

Hünicken, E. (1894). *Industria minera y metalúrgica*. Imprenta de Juan Alsina.

Ingold, T. (2007). *Lines: A Brief History*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203961155>

Ingold, T. (2010). Footprints through the weather-world: walking, breathing, knowing. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 16(1), 121-139. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9655.2010.01613.x>

Jofré, I. (2019). ¿Por qué pena el mineral? Teorías mestizas fronterizas y ontologías de lo real con relación al extractivismo minero en San Juan, Argentina. *Antípoda, Revista de Antropología y Arqueología*, (37), 75-94. <https://doi.org/10.7440/antipoda37.2019.04>

Kosiba, S. (2017). Caminando el Cusco: mapas, movimiento y memoria social en el corazón del Imperio Inca. En S. Chacaltana, E. Arkush y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 194-221). Ministerio de Cultura, Proyecto Qhapaq Ñan.

Lafone Quevedo, S. (1888). *Londres y Catamarca*. Imprenta y Librería Mayo.

Lafone Quevedo, S. (1891). Las huacas de Chañar-Yaco, provincia de Catamarca. *Revista del Museo de La Plata*, (2), 353-360. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/103344>

Lafone Quevedo, S. y Schickendantz, F. (1999). *Memoria descriptiva de la provincia de Catamarca (1881)*. Universidad Nacional de Catamarca. (Trabajo original publicado en 1881).

Lange, G. y Delachaux, E. (1893). *Mapa de la Provincia de Catamarca*. Instituto Geográfico Nacional.

Memoria del Ministerio del Interior de la República Argentina presentada al Congreso Nacional. (1866). Imprenta de “La Tribuna”.

Memoria del Ministerio del Interior presentada al honorable Congreso Nacional. (1889). Imprenta Sud América.

Memoria del Ministerio del Interior ante el Congreso Nacional. (1893). Imprenta de La Tribuna.

Memoria presentada por el Director de la Oficina de ingenieros nacionales. (1874). Imprenta Rural.

Memoria presentada por el Director general del Departamento de ingenieros civiles de la nación. (1879). Imprenta de La Tribuna.

Molina Pico, A. (2015). *Prácticas de movilidad espacial en el valle de El Bolsón, Depto. de Belén (Catamarca). Los tiempos de la zafra azucarera desde el presente de sus pobladores* [Tesis de licenciatura no publicada]. Universidad de Buenos Aires.

Moralejo, R. (2020). El Camino del Inca en la Cuesta de Zapata (Catamarca, Noroeste argentino). *Revista del Museo de Antropología*, 13(2), 23-36. <https://doi.org/10.31048/1852.4826.v13.n2.25476>

Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Siglo XXI Editores.

Poucel, B. (1864). *Mes itinéraires dans les provinces du Rio de La Plata 1854-1855-1856-1857. Province de Catamarca*. Imprimerie de E. Martinet.

Platt, T., Bouysse-Cassagne, T. y Harris, O. (2006). *Qaraqara-Charka. Mallku, Inka y Rey en la Provincia*

de Charcas (siglos XV-XVII). Historia antropológica de una confederación aimara. IFEA, Plural Editores, FBCB, University of St. Andrews.

Pratt, M. L. (2010). *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación.* Fondo de Cultura Económica.

Quesada, V. (1861). *La provincia de Catamarca. Revista del Paraná*, (2), 96-97.

Raffino, R., Moralejo, R. y Gobbo, D. (2012). Vialidad incaica en la provincia de Catamarca (Noroeste argentino). Inka Llaqta. *Revista de Investigaciones Arqueológicas y Etnohistóricas Inka*, (3), 133-159. <http://hdl.handle.net/11336/82564>

Ratto, N. y Coll, L. (2009). La materialidad de la historia: el caso de la construcción del camino por Villavil a Tucumán en el siglo XIX (departamento Andalgalá, Catamarca). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, (3), 83-100.

Ratto, N., Basile, M. y Feely, A. (2012). Rutas y espacios conectados: Las tierras altas y bajas del oeste tinogasteño de Catamarca (ca. 200-1.200 d.C.). *Revista Chilena de Antropología*, (26), 33-58.

Richard, N. (2013). Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos. En P. Sendón, y D. Villar (Eds.), *Al pie de los Andes. Estudios de etnología, arqueología e historia* (pp. 47-70). Itinerarios Editorial.

Richard, N., Galaz-Mandakovic, D., Carmona Yost, J. y Hernández V., C. (2018). El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980). *Historia* 396, (1), 163-192.

Rickard, I. (1869). *Informe sobre los distritos minerales, minas y establecimientos de la República Argentina en 1868-69.* Imprenta, litografía y fundición de tipos a vapor.

Rodríguez, L. B. (2015). Explotaciones mineras intermitentes y promesas permanentes de riqueza. Descubrimientos, redescubrimientos y “ordenamientos” al sur del Valle Calchaquí, fines del siglo XVII-medios del XIX. *Población y Sociedad*, 22(1), 61-91. <http://hdl.handle.net/11336/56129>

Rodríguez, L. B. (2018). El “problema” de los trabajadores en un emprendimiento minero del oeste catamarqueño (segunda mitad del siglo XIX). Aportes desde un corpus documental poco conocido. *Mundo de Antes*, 12(2), 97-125. <https://doi.org/10.59516/mda.v12.144>

Rojas, F. (2012). *Procesos ambientales: deforestación y actividades productivas en los valles y bolsones del oeste de La Rioja y Catamarca desde mediados del siglo XIX* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Cuyo]. <https://bdigital.uncu.edu.ar/8358>

Ross Johnson, H. (1868). *A long vacation in the Argentine Alps: Or where to settle in the River Plate States.* R. Bentley.

Ruzo, B. (1861). Descripción física y política de la provincia de Catamarca. Con nociones y datos estadísticos particulares de cuanto comprenden los dos términos. *Revista del Paraná*, (2), 97-105. (Trabajo original publicado en 1854).

Sala, A. (2005). *La resistencia seminal. De las rebeliones nativas y el Malón de la Paz a los movimientos piqueteros.* Biblos.

Salomón, A. (2020). Los caminos de acceso: una temprana inquietud profesional y local durante la primera mitad del siglo XX en la Argentina. *Población y Sociedad*, 27(1), 114-137. <http://dx.doi.org/10.19137/pys-2020-270105>

Schickendantz, F. (1873). Informe sobre la mina “Restauradora” y beneficio de metales en el Ingenio de Pilciao. En E. Oldendorff (Coord.), *Informe del Departamento Nacional de Agricultura* (pp. 216-236). Imprenta del Porvenir.

Schickendantz, F. (1943). Un viaje al cerro. En *Federico Schickendantz. Homenaje a su memoria*. Universidad Nacional de Tucumán. (Trabajo original publicado en 1874) (Traducción de C. F. Stubbe).

Schickendantz, F. y Lafone Quevedo, S. (1881). Las industrias de la Provincia de Catamarca. Imprenta del Estado.

Tarrago, M., Marchegiani, M., Palamarczuk V. y Reynoso, A. (2017). Presencia del inca en Yocavil (Catamarca, Argentina). Integración en la diversidad. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, (22), 95-117. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-68942017005000202>

Ten Kate, H. (1893). Rapport sommaire sur une excursion archéologique dans les provinces de Catamarca, de Tucumán et de Salta. *Revista del Museo de la Plata*, (V), 331-348. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/96751>

White, E. W. (1881). *Cameos from the Silver Land, or the experiences of a young naturalist in the Argentine Republic*. John van Voorst.

Williams, V. (1995). *La arqueología incaica en la región centro oeste de Catamarca (República Argentina)*. [Tesis de doctorado no publicada]. Universidad Nacional de La Plata.

FUENTE

Archivo Histórico de Tucumán (AHT) “Juan Heller. Cartas del Libro Copiador”.