

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Entremedios y disonancias en Ollagüe (Chile)

Francisco Rivera

Universidad Católica del Norte, Chile

Abstract This article explores the idea of in-betweenness as a space of memory and how past events and accidents are spatialized in the mining landscape of Ollagüe in northern Chile. 'In-betweens' are simultaneously a social fact and an ethnographic-archaeological space. The notions of risk, suspicion, and threat are proposed to address these spaces and the dissonant rhythms of mining. The architectural concept of in-between contributes to understanding the dissonances and irregularities challenging the structured order of the mining-industrial project established in Ollagüe during the twentieth century.

Keywords In-between. Sulfur mining. Capitalism. Volcanoes. Spaces of memory.

Índice 1 Introducción. – 2 Entremedios. – 3 Disonancias. – 4 Conclusiones.



Edizioni
Ca' Foscari



Studi e ricerche 42
e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X
ISBN [ebook] 978-88-6969-940-5

Peer review | Open access
Submitted 2025-01-30 | Accepted 2025-03-17 | Published 2025-09-30
© 2025 Rivera | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/009](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/009)

121

1 Introducción

El accidente ferroviario se recuerda con detalles hasta el día de hoy: «Todavía me acuerdo de las personas, cómo estaban aquí, esperando noticias», cuenta C.A. al preguntarle sobre una animita instalada a un lado del camino, recuerdo material de aquel suceso (Entrevista inédita a C.A. 2023).¹ A las 8:40 horas de la mañana de 29 de octubre de 1971, a 33 kilómetros al norte de Ollagüe, en la línea que conduce a la estación de Ujina, ramal del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), Pedro Vergara Claro conducía el tren 681 y avanzaba hacia el norte por las laderas de los cerros con la confianza de quien supone estaba utilizando vía libre. Repentinamente, al llegar a una curva, se encontró de frente con los automotores n.º 32 y n.º 38 que venían en dirección contraria. Eran los llamados ‘carruchos’, vagones para el transporte de trabajadores y materiales utilizados en la mantención de la línea. La colisión fue inevitable: violenta, imprevista, trágica. El tren arrolló al primer automotor sin tiempo para que los ocupantes saltasen a un costado, y embistió luego al segundo carro que venía a cierta distancia, y que fue lanzado a una velocidad que impidió que frenase oportunamente.

Las consecuencias fueron fatales: cinco trabajadores perdieron la vida y otros siete resultaron heridos. Al día siguiente, el diario *El Mercurio de Calama* informó en primera página: «Cinco muertos, dos heridos graves y cinco menos graves y leves produjo ayer un choque ferroviario en Ollagüe».² Según la policía y el informe entregado por las autoridades provinciales, la causa del accidente fue un error de coordinación por parte del encargado de las vías, Juan Eduardo Dávila Dávila, empleado del FCAB, «chileno, cincuenta y siete años, casado, con domicilio en Ollagüe».³ Dávila había dado vía libre al tren 681, que se dirigía a Ujina, al mismo tiempo que había autorizado a los carruchos que iban en dirección contraria, de Puquios a Ollagüe.

Cuatro de los cinco trabajadores fallecidos en este accidente eran bolivianos, y tres de ellos casados: Candelario González Quispe de cuarenta y cinco años, Damián Anza Urrelo de veintiséis años, Arturo Mamani Condorcet y Ricardo Cumali Ballesteros, ambos de veinticinco años (el segundo, el único soltero), y Cenel Nettle Maluenda, el único chileno, casado y también el mayor del grupo con cuarenta y

1 Este trabajo es parte del proyecto FONDECYT Iniciación 11220113, financiado por ANID Chile.

2 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

3 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

seis años.⁴ Hoy, una estructura recuerda a los trabajadores con sus nombres inscriptos en la piedra:

Aquí fallecieron trágicamente el 29 de octubre de 1971
los siguientes trabajadores del ferrocarril
Arturo Mamani Condorcet
Ricardo Cumali Ballesteros
Cenel Netle Maluenda
Candelario González Quispe
Damian Anza Urrelo
Q. E. P. D.

Este accidente tiene particularidades que otros ocurridos en la región no poseen: se saben los nombres de las víctimas, tiene una causa conocida y, en consecuencia, tiene responsables: «Tanto el empleado Dávila como el maquinista Pedro Vergara y otro conductor permanecen detenidos en el pueblo de Peine y serán puestos a disposición del juzgado de El Loa»,⁵ informaba *El Mercurio de Calama*. El accidente es pues recordado y posee un correlato material y patrimonial (animita), pero éste ilustra igualmente otro tema poco explorado: el lugar en el cual ocurren los siniestros. En un paisaje montañoso, de gran altitud y repleto de quebradas, el transporte de personas, materiales y minerales fue desde sus inicios un desafío logístico: «Empezaron a construir un ramal del ferrocarril», cuenta E.G. sobre la línea dónde ocurrió el accidente:

Sale de aquí un ferrocarril hacia Collahuasi [...] imagínese usted cómo pudieron haber construido un ferrocarril de acá, por toda esta cordillera que hay... es una zona muy accidentada, cerros, quebradas. (Entrevista inédita a E.G. 2016)

2 Entremedios

En Ollagüe, el paisaje salpicado de quebradas, cerros y laderas de los volcanes es uno de los escenarios que el arquitecto neerlandés Aldo van Eyck llamaría 'entremedios' (*in-between*), espacios transicionales situados entre sectores industriales que fueron constituidos y estructurados por el proyecto moderno-capitalista. Como concepto del pensamiento arquitectónico, un entremedio es también social. Por

4 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

5 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

un lado, en la cima de los volcanes se ubican los sitios de extracción de azufre. Allí el volcán se parcela y divide en pertenencias, y la explotación minera se realiza siguiendo un orden espacial y rítmico, regulado por el ir y venir de las máquinas que extraen el azufre y los carros de andariveles que lo transportan. Por otro lado, a los pies del volcán, se ubican las infraestructuras industriales y las áreas domésticas de los trabajadores y sus familias. Es éste un espacio igualmente planificado, ordenado y disciplinado, espacial y temporalmente. Sin embargo, entre ambos sectores existe un espacio de transición, confuso, sujeto a otras velocidades. Las laderas de los volcanes y de los cerros que pueblan el paisaje ollagüino muestran las huellas sinuosas de la agencia social, de la improvisación, de los 'errores de coordinación' que escapan del control establecido por las estructuras rígidas del proyecto moderno y su ritmo extractivista. Es justamente en estas laderas, pendientes naturales difíciles de dominar, donde solían ocurrir los accidentes, aquellas interrupciones del pulso rítmico de producción económica.

Los accidentes no pueden dejar de explicarse concebidos como frutos del azar o de errores humanos. Lo que me interesa examinar son las lecturas que han explicado -y siguen explicando- las causas de dichas interrupciones. Mi interés no recae tanto en la documentación de los eventos históricos asociados con accidentes, sino más bien en cómo éstos fueron percibidos e interpretados. Las distintas materialidades resultantes de estos accidentes son, por lo tanto, constitutivas también de dichas formas de explicación. Lo que en este texto propongo explorar es entonces la idea de las laderas como espacios de memoria o, dicho de otro modo, aquellos eventos y accidentes del pasado que son 'espacializados' en un lugar específico del paisaje minero de Ollagüe: sus entremedios, simultáneamente un hecho social y un espacio etnográfico-arqueológico de investigación.

El concepto de entremedios fue propuesto como anticipé por van Eyck, figura central de la crítica a lo que él llamaba aproximación mecanicista de la arquitectura moderna, que deshumaniza el entorno y el espacio urbano, y que en el siglo XX era encarnada por arquitectos como Le Corbusier, Sigfried Giedion o Walter Gropius. En distintos proyectos, como el orfanato de Ámsterdam o los parques infantiles en la misma ciudad, van Eyck materializó sus ideas de espacios vividos y colectivos (Strauven 1998). Delineó conceptos operativos tales como trabajo, juego, evento colectivo y actividad individual a partir de una redefinición de la funcionalidad, proponiendo que la influencia a largo plazo de estructuras físicas consiste en remodelar la relación de las personas con su entorno y a la vez entre sí (Lefavre, Tzonis 1999). Es lo que llamó *in-betweening* en su forma transitiva, para enfatizar la forma activa del concepto. En los entremedios, van Eyck propuso dos ideas centrales de las formas de concebir el espacio: por un lado, entender cómo la arquitectura podía ser pensada para

prever y manejar las transiciones ambiguas en el espacio y, por el otro, que esa ambigüedad crea también reglas de comportamiento (Hillier 1996; Sennett 2008). Mi argumento sobre las laderas como espacios entremedios tiene precisamente que ver con esas dos aproximaciones conceptuales. Primero, con la idea de que el volcán es, por sí solo y simultáneamente, un sitio y un objeto arqueológico, y, por lo tanto, el análisis de sus componentes materiales es también un análisis de sus espacios ambiguos y no estructurados. Segundo, con la idea de que el volcán como objeto arqueológico ha condicionado los comportamientos y las estrategias de explotación azufrera desde inicios del siglo XX, con la introducción de campamentos, andariveles, caminos y camiones especialmente adaptados a las alturas.

Mi hipótesis es que la propia irregularidad de las laderas desafía la regularidad de lo plano y del orden estructurado del proyecto moderno que entiende estos espacios transicionales como un vacío o un espacio que debe ser franqueado o (tras)pasado de la forma más rápida y eficiente posible [fig. 1]. Las estrategias tecnológicas que se utilizaron para ese fin fueron diversas -camiones, andariveles- y, cuando éstas fallaban, se interrumpían o se producían accidentes, se generaron explicaciones que iban más allá de lo meramente técnico. De ese modo, la ladera deviene en un objeto arqueológico de un pasado 'espacializado'. Cada etapa de producción minera tenía sus propios ritmos y los accidentes fueron eventos que los interrumpían y cuyas huellas quedaron materializadas en el paisaje. Sin embargo, no todos los accidentes fueron concebidos de la misma manera. En sus distintos contextos, cada accidente respondía a diferentes causas y se interpretaba de manera diferente. Exploro tres nociones -riesgo, sospecha y amenaza- como lecturas interpretativas de aquellos accidentes que, al contrario del fatal suceso de 1971, son aquí anónimos, imprecisos, sin causa clara ni explicación concluyente. Y aun menos tienen culpables o responsables.



Figura 1 Robert Gerstmann, Volcán Ollagüe, 1940. Fotografía. Santiago de Chile, Museo Histórico Nacional. Gentileza del Museo Histórico Nacional de Santiago

2.1 *Riesgo*

Sin saberlo aún, a inicios de la década de 1970 la industria azufrera en Ollagüe entraba en un período de decadencia económica que terminaría por cerrarla veinte años después. Era difícil prever dicha crisis si se observan las estadísticas de producción de azufre en Chile durante 1970 y 1971: 108.621 y 106.498 toneladas respectivamente, las mejores cifras en su historia (Rivera 2020). Sin embargo, el golpe de Estado de Augusto Pinochet y la crisis del petróleo en 1973 fueron puntos de inflexión que llevaron a las azufreras chilenas a una escuálida producción que llegaría apenas a sobrepasar las 30.000 toneladas anuales en aquel decenio. La industria se encontraba en dificultades y una estrategia de mantenerla en funcionamiento fue, además de los subsidios estatales, bajar los costos de producción. Esto se tradujo en la ausencia de cualquier tipo de innovación tecnológica y de mejora en las condiciones laborales. Así, los andariveles, símbolos del poder de domesticación humana sobre los volcanes, fueron poco a poco desmantelados y los camiones se transformaron en el único medio de transporte para trabajadores y minerales.

A fines de la década de 1970, el fotógrafo José Armando Araneda visitó el campamento de Amincha y los sitios de extracción del volcán Aucanquilcha: «Un camión sale a las siete de la mañana de Amincha con sesenta mineros apretados en la parte de atrás (donde debería ir la carga)», cuenta. Y agrega:

Nos suben a la mina. Me mezclo con ellos. Nadie habla. La ventisca blanca, la niebla y la sensación térmica hacen descender la temperatura a -4° F. Mantenemos las caras gachas, intentando protegerlas del viento y la nieve torrencial. (Araneda 1984, 12)

En su descripción, Araneda pone el acento sobre dos cuestiones importantes del trabajo minero: el medio ambiente y la precariedad, en este caso, del transporte. En cualquier momento la nieve y el frío podían interrumpir la producción minera y, además, tener consecuencias trágicas sobre los trabajadores: «En la frontera chileno-boliviana el tiempo está muy malo», publicó *La Nación*, «habiéndose caído nieve en algunos sectores, como en las faenas azufreras cerca de Ollagüe [...] A consecuencias del mal tiempo han ocurrido en el interior algunos dolorosos dramas por desaparecimiento de algunas personas».⁶ El mal tiempo era, por lo tanto, una amenaza constante y un factor de las condiciones de vida en las alturas, como asimismo causa de ‘dolorosos dramas’.

El segundo punto destacado por Araneda es la precariedad laboral, un hecho relevante considerando que su visita se produjo durante el período dictatorial caracterizado por la desregulación y la escasa fiscalización estatal de la industria. En ese marco, no parece sorprendente entonces que, en la rutina cotidiana, los trabajadores fueran transportados arriba de la carrocería de los camiones: «En aquella época las oficinas de administración estaban en Ollagüe, y los mineros vivían a 17.200 pies (estación El Ángulo)», recuerda el propietario de las minas del volcán Aucanquilcha, Raúl Carrasco:

El problema era que con los viejos camiones necesitábamos unas cinco horas para llegar a la cima. Por lo tanto, los mineros tenían que vivir lo más cerca posible de la mina. Después pedimos camiones hechos especialmente para estas carreteras. (Araneda 1984, 17)

La extracción de azufre se evaluó entonces entre la capacidad de acceder a las alturas, sólo posible con camiones, con los riesgos que aquello implicaba: «Gracias a estos monstruos ‘trepa-caminos’ pudimos trasladar el campamento desde la estación El Ángulo (donde viven los mineros) bajando 1.000 metros hasta Amincha» (Araneda 1984, 18).

La industria utilizó primero llamas, luego mulas. Finalmente, fueron los camiones Ford A y Chevrolet, de cuatro cilindros, los que poblaron las laderas de los volcanes, subiendo mineros y bajando caliche: «Y había seis camiones, cinco camiones de mineros... juh!

⁶ «Mal tiempo en la región», *La Nación*, Santiago de Chile, 3 de agosto de 1935, 10.

Gritadera... Iban en el camión arriba», cuenta O.M. (Entrevista inédita a O.M. 2017). Sin embargo, el problema era menos subir que bajar, cuando los camiones, cargados con piedras, ya no podían cargar humanos: «Así se iban a trabajar, después en la tarde se bajaban, en hilera bajaban». Desde la cima bajaba una columna de trabajadores, figuras fantasmagóricas en medio de la penumbra que contrasta con el blanco, no sabemos si por la nieve o por el azufre. O.M. agrega: «A pie bajaban. A veces, cuando nevaba, había una tabla así... y le ponían como alrededor así... se sentaban y se *resfalaban*. ¡Uh! Hasta abajo venían, *resfalando*» (Entrevista inédita a O.M. 2017). Una vez más, las laderas del volcán se transforman en ese espacio entremedio que necesita (tras)pasarse lo más eficiente y rápidamente posible. Era, ciertamente, una forma más segura que bajar la pendiente arriba de un camión, arriesgando caer desde la carrocería en cada una de las curvas [fig. 2]. Al contrario, bajar a pie significaba improvisar:

Así venían. Así, no para venir por el camino tenían que hacer curvas así. Con la nevada no *po*, estaba escarchada... *juj pa' abajo*. Yo tenía miedo, decía como pueden caerse, de cabeza, todo, ¿no? [...] Ay, a veces había accidentes, que se *tronqueaban* los mismos, se quebraban... no faltaba. Pero era más seguro que venirse así [en camión]. (Entrevista inédita a O.M. 2017)



Figura 2 Imagen satelital del volcán Aucanquilcha, la estación El Ángulo y las curvas hacia la cima.
© Google Earth, 16 de julio de 2023

Los mineros desatendidos en las alturas del volcán, sin medio de transporte para volver al campamento, forman parte de las

contradicciones de la fallida modernidad minero-capitalista en Ollagüe. Al mismo tiempo que eran considerados esenciales para la producción, eran cotidianamente abandonados en una rutina de trabajo naturalizada por la administración de la empresa. De ese modo, los mineros del azufre conformaban una mano de obra que participó en desventaja en una relación económica asimétrica con el capital minero. La acumulación capitalista requiere suplementos raciales o subsidios, 'brutalistas' en el sentido dado por Achille Mbembe (2023), que también utilizaba un concepto del pensamiento arquitectónico. En su estudio en las plantaciones agrícolas de Sulawesi, en Indonesia, Tania Li (2014, 4) planteó que si el capitalismo se concibe como un sistema totalizador en el que todo el mundo se integrará inevitablemente, ocurre que a la vez «un gran número de personas no tienen ni tendrán ningún papel que desempeñar en una producción organizada en función del beneficio». En Ollagüe, alguien tenía que subsidiar la expansión del capitalismo en la región con su cuerpo y con su tiempo, así como con su constante negociación con el riesgo y los accidentes (Galaz-Mandakovic, Rivera 2023).

2.2 *Sospecha*

Si los accidentes se entienden en términos de la percepción al riesgo que implicaban ciertas prácticas y modos de trabajo, como transitar arriba de la carrocería de un camión o lanzarse en una tabla sobre la nieve, existieron también otras interrupciones del ritmo de producción minera que, sin embargo, no tuvieron explicaciones. En su edición del 15 de junio 1942, el diario estadounidense *The Evening Star* informaba sobre un acontecimiento por lo menos sospechoso:

Tres personas murieron y seis resultaron heridas ayer en la explosión de una planta de azufre cerca de Ollagüe, en el noreste de Chile. La policía detuvo a dos personas en cuyos domicilios dijo haber encontrado dinamita. Se investiga si la explosión se debió a un sabotaje.⁷

La explosión ocurrió en la planta azufrera de Amincha y esta noticia es la primera nota de prensa internacional que señala el sabotaje como posible causa de un siniestro en alguna de las plantas de procesamiento. La nota reproducía así las informaciones publicadas por diarios nacionales:

⁷ «Chilean sulphur plant explosion kills three», *The Evening Star*, Washington, 15 de junio de 1942, mi subrayado.

En efecto, los autoclaves de esta planta explotaron, causando tres muertos y numerosos heridos [...] Se ignoran aun las causas de la explosión pero se cree que pueda tratarse de un acto de sabotaje.⁸

Lo interesante de ambos textos es la noción de sospecha que se instala como forma de explicación. No es simplemente un accidente, un 'error de coordinación' en las labores de procesamiento o un evento fruto del azar, sino un hecho que tiene connotaciones subversivas. Es un acto premeditado de interrumpir el ritmo de producción, un acto de resistencia contra la administración de Amincha, que recuerda inmediatamente el ludismo inglés del siglo XIX, cuando los trabajadores manuales se rebelaron contra la mecanización y la automatización del trabajo en las fábricas (Hobsbawm 1952). No obstante, en Amincha las razones del siniestro se nos escapan y ninguna otra noticia es publicada en las ediciones de prensa subsiguientes. No hay explicaciones y no hay culpables, aunque sí hay protagonistas: la dinamita y el fuego.

En su estudio etnográfico de la plantación azucarera de Anjava en Madagascar, Mingyuan Zhang (2023) exploró la figura del fuego, mostrando cómo los campesinos malgaches lo usaban como medio de sabotaje contra la producción azucarera. El fuego era utilizado por sus capacidades productivas (aunque un método hoy obsoleto, la caña de azúcar debe quemarse antes ser cosechada manualmente) y, al mismo tiempo, se aprovechaban sus capacidades destructivas como arma de resistencia ante las políticas de acceso al agua por parte de la empresa propietaria de los terrenos. El acto de quemar ocupa entonces los espacios ambiguos entre subsistencia y resistencia, ya que éste permite simultáneamente facilitar o sabotear la cosecha de caña de azúcar. En ese sentido, la figura del fuego ocupa un espacio transicional, un entremedio. Para el autor, en efecto, las luchas de los campesinos malgaches deben ser contextualizadas por lo tanto en estos espacios de conflicto extractivista entre capital y trabajo: «La quema como acto de resistencia», escribe Zhang (2023, 106), «no es una simple protesta de campesinos, sino una estrategia polifacética orientada a la subsistencia que surge de contextos político-ecológicos específicos». En Ollagüe, la figura del fuego podría haber asumido entonces la forma de aquello que James Scott (1985, 31, 35) llama una «resistencia cotidiana», es decir, «el incumplimiento pasivo, el sabotaje sutil, la evasión y el engaño» que no cuenta con una «organización formal, ni líderes formales, ni manifiestos, ni cuotas, ni nombre, ni bandera».

⁸ «Tres muertos y heridos hubo en explosión de una planta azufrera», *La Nación*, Santiago de Chile, 16 de junio de 1942, 7.

Es en las instalaciones industriales como Amincha donde se estableció una relación con la amenaza propia del fuego. Los riesgos de accidente se sitúan así en otra modalidad, ya no en el transporte sino en el procesamiento; es decir, en la manipulación del fuego como dispositivo de transformación mágica de la riqueza mineral en una mercancía. En ese marco, la introducción de innovaciones tecnológicas como los autoclaves y las retortas implicó un vínculo con otros tipos de conocimientos técnicos. El dominio de estas nuevas máquinas provocó una fisura entre quienes sabían manipularlas y los que no, y, por lo tanto, una constante negociación de lo que Anthony Giddens (1990) denomina «conocimientos expertos». En ese sentido, la idea de sospecha se inscribe bien en aquellas fisuras, porque las explicaciones de las interrupciones a menudo carecen precisamente del conocimiento técnico adecuado para explicarlas.

2.3 Amenaza

Como sitio arqueológico y con sus laderas como espacios entremedios, el volcán condicionó las prácticas y las estrategias de vida y de trabajo de la explotación minera. La figura del fuego, así como la dinamita y los explosivos, se inscriben en una nueva manera de entender el poder geológico del volcán. Éste se concibe no sólo como un sitio extractivo sino también como objeto que personifica la amenaza sobre quienes buscan dominarlo. Esta hipótesis, ciertamente especulativa, permite no obstante explorar la relación entre el azar y la amenaza existente en las interpretaciones de los accidentes ocurridos en los volcanes. Los accidentes son ahora entendidos no sólo como una desgracia o un siniestro sino, incluso, como un acto de resistencia, ya no de los trabajadores contra la mecanización y el capital minero sino como una resistencia del propio volcán contra su domesticación. En este nuevo sentido de explicación, el accidente se funda en la amenaza provocada por el incumplimiento de las obligaciones sociales de reciprocidad hacia el volcán. Así es cómo, el primer día de agosto, un *yacho* (especialista religioso) era invitado desde Bolivia para realizar pagos a los cerros ollagüinos, con el fin de apaciguar su furia: «¿Y ese pago en qué consistía? ¿Usted se acuerda?», «Para... No sé, para cuando los trabajadores», cuenta A.Q., «tiene que poner esa plata, porque para que haya más plata. Hay que pagar a la Pachamama, a los cerros» (Entrevista inédita a A.Q. 2016). Y es que el incumplimiento de las obligaciones podía tener consecuencias nefastas, entre ellas la ocurrencia de accidentes.

En las laderas del volcán encontramos hoy las ruinas y los restos materiales de esta historia de poder industrial y de domesticación de la naturaleza, que buscó en la mecanización y en la transformación de los ritmos y del propio tiempo controlar la modalidad imprevisible

o vengativa del volcán. No obstante, este control humano era parte de la misma utopía que alimentaba la idea de desarrollo económico, basado en el control de la naturaleza. Este contexto que unifica la mecanización de las labores mineras con la cosmovisión sobre el poder mágico de las fuerzas no humanas era paradójicamente reforzado por las interrupciones en forma de accidentes, siendo el fuego el principal protagonista. *La Nación* publicó, por ejemplo, la noticia de un incendio ocurrido en las minas del volcán Ollagüe:

Las autoridades han recibido informaciones de que en el interior de la mina de azufre Santa Rosa, de propiedad de don Luis Borland [...] se produjo un incendio que duró diecisésis días. El viento hacía casi imposible extinguir el fuego, el que sólo pudo ser *dominado mediante el procedimiento de derrumbar a dinamita* todo el sector de la mina afectado. Las pérdidas ocasionadas por el siniestro se calculan en la suma de cien mil pesos.⁹

La amenaza del fuego tiene además una relación significativa con el tipo de accidente por excelencia del volcán: su erupción. En la mañana del 10 de octubre de 1927, el volcán Ollagüe comenzó a emitir señales de actividad y «los habitantes del villorrio salieron a las calles a observar el fenómeno; pero el fuerte viento que traía las emanaciones que despedía el volcán sobre la población hizo presa a los habitantes de un gran terror».¹⁰ Al día siguiente de la erupción, los diarios informaban: «El enorme calor desarrollado hizo peligrar la existencia de los habitantes de la ciudad. Con este motivo, se efectuó el éxodo de todo el mundo al pueblecito de Mincha».¹¹ Sin embargo, la amenaza de una gran erupción continuó y, en un período anterior a la introducción de camiones,

rápidamente se habilitaron toda clase de vehículos, y el pueblo, usando diversos medios de locomoción, huyó en gran confusión hacia las ciudades vecinas. Los ancianos y niños ocuparon los coches, carretelas, carrotones, etc., mientras los jóvenes marchaban a pie, llevando las cosas de más valor. Los caminos se vieron rápidamente cubiertos de gentes, que en caravana marchaban como huyendo de una ciudad tomada por el enemigo.¹²

9 «Durante diecisésis días se quemó el interior de mina de azufre», *La Nación*, Santiago de Chile, 30 de junio de 1938; cursiva añadida.

10 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

11 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

12 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

Dos días después, *The Evening Star* informó sobre este mismo acontecimiento destacando que «la erupción [...] ha disminuido en intensidad y la población del pueblo de Ollagüe, que huyó el lunes a causa de los vapores sulfurosos, está regresando a sus hogares». ¹³ Los entremedios son una zona de amenaza [fig. 3] y las fumarolas en las cimas volcánicas son el recuerdo constante de que el fuego y las emanaciones sulfurosas han determinado la vida y el trabajo en las alturas andinas: un acto de resistencia del propio volcán a su domesticación humana.



Figura 3 Volcán Aucanquilcha y señalética en Amincha. Foto de Francisco Rivera, 2023

13 «Volcano less active», *The Evening Star*, Washington, 12 de octubre de 1927.

3 Disonancias

Del lat. dissonantia.

f. Sonido desagradable.

f. Falta de la conformidad o proporción que naturalmente debe tener algo.

f. Mús. Acorde no consonante.

loc. verb. Parecer extraño y fuera de razón.
(Real Academia Española 2023)

Las nociones de riesgo, sospecha y amenaza permiten entender los ritmos disonantes de la explotación azufrera. Utilizando un concepto arquitectónico –el entremedio–, podemos explorar las irregularidades desafiantes de lo plano y del orden estructurado del proyecto minero-industrial instaurado en Ollagüe. Mi uso de lo disonante no es casual: refiere a aquellas interrupciones desagradables, sin conformidad ni proporción, a un ‘algo’ fuera de razón; se trata de aquello que materializa lo que Michael Taussig (1997, 184) denominó «el milagro que salió mal» de la modernidad: motores, asfalto, petróleo.

Los accidentes, eventos singulares de la producción minero-capitalista, establecen pasados ‘espacializados’, de cuyas materialidades en ruinas somos testigos en el presente. No obstante, por su naturaleza disonante, los accidentes necesitan rememorarse y configuran espacios concebidos, percibidos y vividos, tres nociones de aquello que Edward Soja (Soja 1989) propuso llamar «trialéctica del espacio». La idea de entremedios busca precisamente una perspectiva que enriquece la lógica de lo que Henri Lefebvre (1974) denominó espacio abstracto; es decir, el espacio del capitalismo, relativamente libre de los significados culturales que definían el espacio de épocas anteriores. Frente a este espacio abstracto, que Lefebvre asocia con los expertos (arquitectos, urbanistas) y se materializa en el *company town* –lugar paroxístico del proyecto industrial moderno, especialmente el minero– el espacio entremedio de las actividades cotidianas de los usuarios es por el contrario un espacio confuso, colectivo y desjerarquizado.

Las fuentes de experiencias en los entremedios contribuyen así a entenderlos menos como espacios a (tras)pasar ‘capitalísticamente’, que como lugares significativos dado el pasado que rememoran. Los accidentes crean lugares y no solamente suceden en el espacio. Los entremedios se convierten de espacios transicionales y efímeros en lugares constituidos por materialidades que se apropián de ellos por medio de la rememoración, como una animita, que no es otra cosa que la fijación en el espacio de un evento del pasado [fig. 4]. Un evento aciago, por cierto. La animita se constituye entonces en una suerte de entremedio entre lo público y lo privado, entre la explicación causal de un hecho social y el dolor del duelo de una tragedia familiar [fig. 5] (Dickens 2021).



Figura 4 Animita anónima y cruces de madera a un costado de la línea de Ferrocarril Antofagasta-Bolivia, cerca del campamento Buenaventura. Foto: Francisco Rivera, 2017



Figura 5 Animita en recuerdo de los fallecidos en el accidente de tren de 1971. Foto: Javier Cruz Condori, 2019

4 Conclusiones

El objeto-volcán y sus laderas configuraron espacios entremedios, en los cuales se enfrentaron los nuevos ritmos de producción capitalista, deseosos de la mayor productividad y eficiencia posible. Estos ritmos, lentos o veloces, fueron aquí pensados como espacios transicionales en el marco de las modalidades del proceso extractivo: el transporte y el procesamiento. En las laderas de Ollagüe, el proyecto moderno y su estructura minero-capitalista se enfrentaron así con sus propias contradicciones. Animitas, neumáticos abandonados y vagones descarrilados conforman un paisaje en ruinas, un ensamblaje que tensa la compleja relación entre espacios, máquinas, accidentes y cosmovisión. Así, las laderas de los volcanes de Ollagüe como espacios entremedios y los accidentes como testigos de la disonancia rítmica de la explotación azufrera permiten abordar los matices de un interrumpido proyecto minero-industrial en los Andes.

Bibliografía

Araneda, J.A. (1984). *The World's Highest Inhabited Place: Aucanquilcha, Chile* [Master Thesis]. Rochester: School of Photographic Arts and Sciences, Rochester Institute of Technology.

Dickens, S. (2021). «Vernacular Sacred Spaces: Rethinking the Roadside Memorial in the United States». *Journal of Cultural Geography*, 38(2), 127-49. <http://doi.org/10.1080/08873631.2020.1839308>

Galaz-Mandakovic, D.; Rivera, F. (2023). «Bolivian Migration and Ethnic Subsidiarity in Chilean Sulphur and Borax High-Altitude Mining, 1888-1946». *History and Anthropology*, 34(2), 234-59. <http://doi.org/10.1080/02757206.2020.1862106>

Giddens, A. (1990). *The Consequences of Modernity*. Stanford: Stanford University Press.

Hillier, B. (1996). *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. New York: Cambridge University Press.

Hobsbawm, E. (1952). «The Machine Breakers». *Past & Present*, 1, 57-70.

Lefavire, L.; Tzonis, A. (1999). *Aldo van Eyck, Humanist Rebel: Inbetweening in a Postwar World*. Rotterdam: 010 Publishers.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. París: Anthropos.

Li, T. (2014). *Land's End: Capitalist relations on an indigenous frontier*. Durham: Duke University Press.

Mbembe, A. (2023). *Brutalisme*. Paris: La Découverte.

Rivera, F. (2020). «A Pendulum of Innovations and Challenges: Technological System and Industrial Heritage of Sulphur Mining in Northern Chile (1887-1993)». *Industrial Archaeology Review*, 42(1), 48-61. <http://doi.org/10.1080/03090728.2019.1709729>

Scott, J. (1985). *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. New Haven: Yale University Press.

Sennett, R. (2008). *The Craftsman*. New Haven: Yale University Press.

Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.

Strauven, F. (1998). *Aldo Van Eyck: The Shape of Relativity*. Amsterdam: Architectura & Natura.

Taussig, M. (1997). *The Magic of the State*. New York: Routledge.

Zhang, M. (2023). «Burn to Harvest, Burn to Sabotage: Between Fire and Water on a Sugar Plantation in Madagascar». *American Anthropologist*, 125(1), 100-11. <http://doi.org/10.1111/aman.13811>

