

**TURISMO, VIAJES Y CAMINOS DE ANTAÑO,
EN UN ESPACIO
SEMIÁRIDO DEL NORTE DE CHILE:
*ILLAPEL Y EL VALLE DEL CHOAPA
A FINES DEL SIGLO XIX.***

Autor

Roberto Páez Cónstela

Académico del Depto. de Artes, Letras y Cs. Sociales
Universidad de la Serena, Chile.

INTRODUCCION

Los viajes, medios de transporte y vías camineras de Chile e Hispanoamérica, eran muy distintas a fines el siglo pasado en relación a nuestros tiempos actuales. Utilizando una expresión contemporánea, tal vez el denominado "turismo aventura" sea el más cercano, respecto a las condiciones en que se efectuaban aquellos viajes.

En el presente trabajo consideramos un fragmento del antiguo espacio geográfico del Norte Chico, aquel del Departamento de Illapel, el más meridional de la Provincia de Coquimbo, colindante hacia la zona central con el departamento de Petorca, en la Provincia de Aconcagua, que nos permitirá conocer algunos rasgos del turismo y viajes de antaño.

El sector se caracteriza en los últimos veinte y cinco años del siglo XIX y, hasta 1914, por ser el departamento que más tardíamente logrará integrarse al sistema ferroviario del país. Este relativo aislamiento, se unirá a las características del clima, cuyos ciclos de sequías se dejan sentir con fuerza en el valle del Choapa y otros sectores que dependen sólo de las lluvias ocasionales para el cultivo. Ambos factores influirán permanentemente en la fluidez de las comunicaciones, el transporte y los viajes. Esta realidad, fue palpada en un viaje del mineralogista polaco, Ignacio Domeyko, que atravesó el Departamento en 1845¹ y por los reconocimientos costeros del marino Francisco Vidal Gormaz en 1868², entre otros testimonios de la época.

¹ "Mis viajes", volumen 1, página 473, Universidad de Chile, 1978, Santiago.

Los viajes menos difíciles por las condiciones del medio ambiente eran los que se realizaban siguiendo el curso del Valle, en cambio, hacia Combarbalá, Petorca y la costa, el paisaje imponía sus condiciones. Por esta razón, si un viajero deseaba conocer, por el simple placer de descubrir nuevos lugares, debía soportar las mismas dificultades que cualquiera que se trasladaba por otros motivos.

LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Una realidad que nos revela el tipo de transporte y las condiciones de viaje, la proporciona el sistema de correos de la época. Este no se realizaba en forma diaria, ya que el itinerario de salida y entrada de correspondencia, desde Illapel al norte (Combarbalá, Ovalle, Coquimbo y La Serena) y el sur (Aconcagua, Valparaíso y Santiago) se hacía cada dos días. Lo mismo sucedía con el servicio por el interior del Departamento, en particular hacia las villas y aldeas de Salamanca y Chalinga. Mientras que para Mincha, Canela y Puerto Oscuro, era cada tres días.

Los problemas surgían con los frecuentes períodos de sequías, ya que la falta de pasto y forraje en todo el Departamento, paralizaba no sólo el transporte de correspondencia, sino también las tropas de mulas que cargaban el mineral, el desplazamiento de los coches y carretas, además de los simples viajes individuales a lomo de caballo o mula. Estas situaciones, elevaban las quejas de los illapelinos frente a los "años malos" de sequías, lamentando que a veces los correos demoraban en reanudarse entre diez a doce días, dejando sin noticias frescas al Valle. Los años sin lluvias, hacían que los contratistas del sur que cubrían el trecho hasta La Ligua, rescindieran los acuerdos pactados con anterioridad.

El comentario de un periódico illapelino se refiere en forma clara a estos acontecimientos, ejemplificando la situación para fines de 1892, indicando:

“Estuvo Illapel de diez a doce días sin la correspondencia más importante e indispensable para todos: la de Santiago a Valparaíso.”

² Reconocimientos de la costa comprendida entre la rada de Los Vilos y el río Choapa", páginas 1 16, Imprenta Nacional, 1870, Santiago.

"Llega ahora su turno a las carreras del Norte, hasta Ovalle. En el curso de esta semana, sólo una vez, el viernes, por favor y luchando cuerpo a cuerpo, por unos centavos en el precio, se ha logrado despachar un expreso con verdaderos cargamentos de valijas".³

En años posteriores, un corresponsal de Combarbalá, a raíz de la situación de los correos, el telégrafo y los caminos de su Departamento, se quejaba por la correspondencia atrasada al no esperar que arribaran primero el ferrocarril a Ovalle, antes de partir a Combarbalá e Illapel, agregando:

"Actualmente el postillón que toma la correspondencia, sale a las dos de la tarde para estar en Combarbalá a las 6 de la mañana del día siguiente. A esta hora la toma el postillón que la conduce a Illapel donde llega a las 5 P.M.⁴

Las grandes lluvias y bajadas de río, a pesar de ser fenómenos menos reiterados, provocaban también demoras parciales en la comunicación, al cortarse los caminos. En 1897 la prensa local recordaba el temporal de 1888, a raíz de los problemas que ahora nuevamente azotaban al Departamento de Illapel y Petorca:

"El servicio de telégrafos se encuentra interrumpido desde Los Vilos al sur y también para el norte. Por comunicaciones recibidas ayer de Los Vilos se sabe que la línea de ferrocarril de este puerto está interrumpida en varias partes."

"Se nos dice que el correo que trae la correspondencia de Quilimarí, al pasar el río, fue arrastrado un largo trecho por la corriente, escapando milagrosamente de una muerte segura".⁵

Hacia fines del siglo, el aumento de encomiendas obligó a los contratistas aumentar el número de mulas para el tráfico. Esta realidad y otros factores antes señalados, tendían a dilatar el tráfico:

"La Dirección General no ignora las muchas dificultades que se presentan en la época del invierno. Las creces de río, el pésimo estado de los caminos y el gran peso que se le pone a los animales son causas de los continuos y perjudiciales atrasos que sufre este servicio".⁶

³ "La hora", 13-XI- 1892, Illapel, B.N. (Biblioteca Nacional).

⁴ "El Coquimbo", 5-XII-1895, La Serena. De acuerdo al itinerario de Correos, éste partía a la 1:15 A.M. de Illapel, llegando a Chalinga a las 6:15 A.M. y arribando a Salamanca a las 6:45 A.M. Mientras que desde Salamanca partía a las 11: 15 A.M., para llegar a las 5:15 P.M. a Illapel, por lo tanto los viajes se hacían preferentemente de noche. ("La voz de IllapeP, 3 I -VII- 1897).

⁵ "La voz de Illapel ", 29-V- 1897.

Además de los rigores del clima, un tema de preocupación permanente en el Choapa, fueron el número y calidad de las vías camineras, en especial por una necesidad de vincularse en forma expedita hacia el norte, sur y el litoral.

Una descripción sobre las vías principales del Departamento, la proporciona el registro de Enrique Espinoza para 1897:

Mientras que desde Salamanca partía a las 11: 15 A.M., para llegar a las 5:15 P.M. a Illapel, por lo tanto los viajes se hacían preferentemente de noche. ("La voz de IllapeP, 31-VII-1897).

1. El camino carretero de Illapel al puerto de Vilos, de 68 Km. pasa por la villa Cuzcuz, las haciendas de Peral, Bellavista y Pintacura; termina en este departamento, a los 20 Km. de Illapel en el puente de cimbra sobre el Choapa, dado el tráfico en 1889.
2. El de Illapel a Combarbalá con 99 Km. pasa por la Hacienda de Illapel, la mayor del departamento, por el mineral de cobre de los Hornos, distante 50 Km. de Illapel.
3. El de tropa, entre Illapel y Salamanca, a 46 Km; pasa por los caserios y haciendas de Peralillo y Chuchiñi y Villa de Salamanca.
4. Por último, el de tropa entre Illapel y Canela, de 67 km.; pasa por Cuzcuz, lugarejo de Doña Ana y aldea de Mincha".⁷

Respecto a los medios de transporte, el historiador de Illapel, Eduardo Sepúlveda, al referirse a los tiempos previos a la inauguración del ferrocarril, indicaba que los viajes al Norte, Sur y Los Vilos se hacían en "diligencias" o a caballo, para embarcarse en los vapores que hacían el tráfico costero.⁸

A pesar del funcionamiento posterior de la vía ferrocarrilera, Illapel - Los Vilos, el problema de los caminos continuó ocupando la atención local hasta 1914, al inaugurarse el tramo del ferrocarril longitudinal que conectaría el Departamento hacia el Norte y Sur del país. Un comentario editorial ponía énfasis en las condiciones de semi-aridez, dramatizando las características "desérticas" del paisaje:

⁶ La voz de filapel", 7-VI- 1900.

⁷ Geografía descriptiva de la República de Chile", página 156, 1897, Santiago.

⁸ Dos siglos en la vida de IllapeP, Carlos Urbina y David Arancibia editores, páginas 32-33, Santiago, 1954. La expresión usual de la época se refiere a "coches", más que a "diligencias".

"Hacia el sur cuarenta leguas de desierto hasta llegar a las estaciones del ferrocarril Calera - Ligua. En esas cuarenta leguas no hay caminos para coches ni carretas y es a la vez peligroso atravesar los que hay en mulas.

Hacia el Norte nos vemos detenidos por otras cuarenta leguas de desierto, cuyas dificultades de tránsito son más allanables.

Hacia el Este no hallaríamos alivio hasta llegar a los ferrocarriles argentinos.

Nos queda la salida hacia el Poniente. Gran salida; aquí tenemos tráfico de coches, carretas, líneas férreas: todo en combinación para atravesar las veinte leguas de desierto que nos separan de las vías marítimas".⁹

Otras observaciones del mismo editorial, ponían énfasis en la periodicidad del itinerario, que junto al arancel de fletes, se discutió permanentemente en ese tiempo. En síntesis, se aludía a que la salida a Los Vilos era de dos veces a la semana, mientras que entre La Calera y Cabildo se movilizaban seis convoyes diarios, agregándose que hacían falta carreteras paralelas y transversales".¹⁰

Durante fines del siglo pasado y principio del presente, la construcción de la vía férrea desde Los Vilos a Illapel y, posteriormente desde Ovalle hacia el sur y de Cabildo al norte, fue lenta, muchas veces interrumpida por problemas presupuestarios, el clima y el ritmo propio de los trabajos; cuyos pormenores requieren de un estudio futuro. Pero el anhelo, tanto tiempo esperado, culminó en 1914. El mismo Sepúlveda, indicaba respecto al acontecimiento:

"...la ciudad recibe alborozada el mayor aporte para su futuro desenvolvimiento económico y social al quedar incorporada de hecho a la línea longitudinal central, como consecuencia de la terminación de los tramos comprendidos entre Cabildo y Limáhuida y entre Illapel y San Marcos".¹¹

⁹ El Choapa", 22-X-1904.

¹⁰ Ibid, 22-X- 1904, Illapel.

¹¹ Eduardo Sepúlveda, Ob. Cit., página 33.

VIAJES Y TURISMO

El testimonio de Ignacio Domeyko, que pasó a principios de 1845 en viaje hacia Illapel, revela con detalle las características del paisaje, cuya naturaleza perduraba a fines de siglo, sólo interrumpida por alguna choza de pastor:

*"Este valle, desierto y seco, se inicia entre rocas, en cuyas estribaciones occidentales se ve un inmenso bosque de cactus, espinoso, gris, del mismo color que las rocas. Los cactus pertenecen a la especie más alta de la familia. Algunos llegan hasta los ocho metros de altura, les llaman lormata, y se ramifican en forma de enormes candeleros; dan una flor blanca y después una fruta similar al higo, algo ácida. Para abigarrar y animar, este arbusto seco y gris, se asienta y arraiga en él una planta parásita (heirantus) espléndida, con una flor color carmesí llamativo y frutas rojas, a veces sin hojas, a trechos verdeantes. Los viejos cactus acicalados con flores prestadas se parecen desde lejos a mujeres añejas pintadas con colorete, y el aspecto de ese bosque espinoso, por su forma, color y situación sobre la empinada estribación del cerro, no se parece a bosque alguno, es original y difícil de describir."*¹²

Después de conocer Illapel y cruzar el Valle del Choapa, describe un paisaje similar hasta la cuesta de Las Palmas, en el Departamento de Petorca, donde además de describir la palmera chilena, señala la existencia de "Cactus de diversas formas, los unos finos como serpientes se arrastran y pinchan, otros, redondos cual melones, de medio codo de diámetro; a trechos, las altas lormatas adornadas con la parásita flor carmesí; hay también áloes, pauretias con tallas renegridos con varios pies de altura, rematados con una flor pálida, amarilla. A trechos, en las cunetas, el mirto achaparrado con flores blancas y heliótropos, áloes y fuccias."¹³

Hacia 1869, las exploraciones del marino Francisco Vidal Gormaz, entre el litoral comprendido del río Choapa al puerto de Los Vilos, revelan características similares, en un tramo que incluía a cuatro haciendas, indicando:

*"La vegetación es escasa prevaleciendo de ordinario en los campos y los cerros el quisco y el cardón, corta cantidad de pasto blanco y alfilerillo, uno que otro boldo extenuado por los vientos y algunos otros arbustos. Sin embargo, de esta pobreza, los años lluviosos dan a los campos abundantes pastos para el ganado, mientras que los secos obligan a internarlo a la cordillera para salvarlo de la muerte a su aniquilación".*¹⁴

¹² Dorneyko, Ob. Cit., página 472, 197 1.

¹³ Ibid. Páginas 477-478, 197 1.

¹⁴ F. Vidal Gormaz, página 12, 1870.

Décadas después, los viajeros Guffardi y Portus, partiendo desde La Ligua, en la Provincia de Aconcagua, siguieron la ruta más transitada para dirigirse a Illapel. El largo tramo, comprendía itinerarios a través de Quilimarí, Cruz de la Ballena y Los Vilos. Desde este puerto seguían la carretera y vía férrea hacia Salamanca y posteriormente a Illapel y Plan de Hornos".¹⁵

Sus opiniones, respecto a la condición de los caminos, coincidían con otras apreciaciones contemporáneas: mejores desde Combarbalá al norte que para el sur; manifestando que el tramo de 40 kilómetros entre Illapel y Plan de Hornos era difícil para los viajeros:

*"Los caminos hacia este punto son insoportables para andar a pie, la mayor parte de ellos se extiende encajonados entre montañas, y el piso es compuesto de cascajos y menudas piedras que dificultan el tránsito".*¹⁶

Si bien las condiciones para cubrir grandes distancias no eran las mejores en invierno, los illapelinos y los habitantes del Choapa se las arreglaban en primavera y verano para soportar las fuertes calores y los viajes. Para ello, no sólo consumían un buen helado o una refrescante cerveza preparada en el mismo lugar¹⁷, sino además realizaban viajes a lugares cercanos o se refrescaban en la misma ciudad.

En aquellos meses se habilitaban baños de natación en Illapel. Empresarios privados competían para ofrecer sus servicios, apareciendo avisos como el siguiente, en la prensa:

"Se anuncia que desde esta fecha están a la disposición del público los cómodos y aseados baños de natación, de lluvia y baños tibios, en el conocido establecimiento de la señora María Castellano y de Ramírez. El aseo y la comodidad que presentan los departamentos de estos baños, tanto para las señoras como para los caballeros que desee en frecuentarles, es por lo demás satisfactorio".

Cerca de Illapel, los "Baños de Auco", ubicados entre 7 y 8 kilómetros de la ciudad, también recibieron publicidad en aquel tiempo. De acuerdo a un comentario local, los baños constituían un lugar ameno y lleno de atractivos, circundado de multitud de chacras y verduras, hacen de él un paseo de recreo obligado de paseantes y bañistas".¹⁸

¹⁵ La voz de Illapel ", 1 0-XII- 189 1, Illapel.

¹⁶ La voz de IllapeP, 3-XII- 1897, Illapel.

¹⁷ Piscos, aguardientes y otros mostos del antiguo Choapa", R. Páez, páginas 4-5, suplemento "Magazine al Día", Diario TI Día", 4-XII-1994, La Serena.

¹⁸ La hora", 12-111-1893, Illapel, B.N.

Al parecer, el lugar favorito de paseo continuaba siendo Cuzcuz, ya que incluso se pensaba que los "Baños Aucos" desplazarían al lugar tradicional:

*" ... Cuzcuz perderá su preponderancia y antigua fama que había logrado captarse de todas las personas que querían darse un alegre pasatiempo visitando ese lugar, después de sus tareas diarias que hacen tan necesario el descanso".*¹⁹

Respecto a la costa, una vía de tráfico frecuente la constituía el camino entre Illapel y Los Vilos, sobre todo transitado por coches, carretas, caballos y tropas de mulas. Esta ruta se cubría en coche y después se hizo por ferrocarril, con salidas cada ciertos días. Por lo tanto, para un simple turista de verano, viajar 68 kilómetros no era un itinerario muy simple. Sin embargo, un corresponsal de Los Vilos, informaba que en la "temporada de baños", algunas familias de Illapel llegaban al puerto, alternando su estadía con paseos en Quereo y Conchalí.²⁰

Como bien señala un informe de Francisco Vidal Gormaz, desde 1855 se encontraba habilitado el puerto de Los Vilos, sirviendo para el tráfico de los Departamentos de Illapel y Petorca:

*"Numerosos buques nacionales y extranjeros arriban a Los Vilos para cargar ejes de cobre, trigo, harina y frutos de todo género, tocan también allí muchos vapores costaneros, algunos con itinerario fijo, que conducen pasajeros e introducen mercaderías de todas clases y extraen frutos del país".*²¹

Muchos de los viajeros del Choapa y Petorca, se embarcaban durante todo el año, en los "vapores de la carrera" que hacían el tráfico de cabotaje hacia Valparaíso y al Norte. El tráfico no dejaba de ser importante en el principal puerto de Aconcagua, ya que por ejemplo, en 1888 habían arribado un total de 146 embarcaciones a Los Vilos, entre los de carga y pasajeros.²²

En ocasiones, los viajeros se aventuraban hacia las tierras de Quilimarí y Petorca, pero las condiciones no eran las mejores por la falta de buenos caminos y recursos para reaprovisionarse.

¹⁹ Ibid. 12-111-1893, Illapel, B.N.

²⁰ Ocasiones en que también se realizaban tertulias ("La hora", 8-IV- 1892). En 1913, a manera de crónica social, este periódico daba a conocer el nombre y apellido de aproximadamente unas 10 familias illapelinas que veraneaban en el puerto ("La voz de Illapel", 24-1-1903).

²¹ Geografía náutica de la República de Chile", página 21, 1888, Santiago, B.N..

²² "Memorias de Marina", página 3 1, Santiago, B.H.I.A.

A pesar de ello, en el pueblo de Quilimarí podía encontrarse alguna posada para descansar, alimentarse y obtener forraje.²³

A fines del siglo, la ruta para viajar por tierra a la zona central, a diferencia del camino de exploración seguido por Ignacio Domeyko, se hacía generalmente por la costa. Los viajeros, Enrique Ciuffardi y Víctor Portus que hemos mencionado anteriormente, la utilizaron a fines del Siglo.²⁴

FIESTAS LOCALES Y TURISMO INTERIOR

Si bien, más de algún viajero illapelino y del Choapa aprovechaba de disfrutar de la modernidad artística y otras novedades urbanas en Valparaíso y Santiago, las fiestas locales constituían un medio de disfrute para la gran mayoría, atrayendo muchas veces la población de lugares cercanos, en una especie de turismo microregional. Era el caso de las Fiestas Patrias, celebradas como en otros lugares del país, durante varios días. En Illapel de fines de siglo, las carreras de caballo "a la chilena", los desfiles, fuegos artificiales y chinganas con música y bebidas espirituosas", constituían un atractivo para los habitantes de las subdelegaciones rurales. Ocasiones en que también se celebraban fiestas en honor a la Virgen del Carmen, participando los vistosos bailes chinos.

Las fiestas religiosas, tanto de Illapel y Salamanca, eran igualmente otros acontecimientos que llamaban la atención de lugareños y afuerinos: engalanamiento de ventanas, construcción de altares, arcos de triunfo y procesiones llevando a los santos en andas, junto al homenaje de las cofradías de danzantes, ocupaban un lugar especial en el calendario anual urbano, sobre todo de las ceremonias de Semana Santa. En otras fechas, cuando no había espectáculos de esta naturaleza, el viajero podía encontrar algún circo o espectáculo de zarzuela en Illapel y Salamanca, aunque muchos agricultores y mineros aprovechaban habitualmente de disfrutar en un café, billar o chingana.

²³ "La voz de illapel ", 28-XI- 1893, Illapel, B.N. Hacia 1875, el marino Luis Uribe indicaba ya que la aldea Quilimarí tenía 1.386 habitantes, contando con escuelas, correo e iglesia parroquial. Ubicada a 6 kilómetros de la Bahía de Pichidanguí, desde donde se extraían mariscos y pescados para el consumo local y de las localidades del interior de Petorca. Por el mismo puerto se exportaba trigo y cebada. Txploración de la costa de Aconcagua", Anuario Hidrográfico de Chile, Volumen 111, página 41, Santiago.

²⁴ . De acuerdo a un aviso del periódico "La justicia", originalmente existía en 1873 una línea de coches que unía Illapel y La Calera ("La justicia", 8-111- 1873, Rollo PCH-82. B.N.).

CONCLUSIONES

Las condiciones del ambiente semiárido entre El Choapa y el contiguo del Norte de Aconcagua, han impuesto sus características sobre la vida y el desplazamiento locales. Los testimonios históricos de fines del siglo pasado y primeras décadas del presente, no dejan de reiterar en la larga duración, aspectos recurrentes que han influido en la vida del sector: las distancias y el cielo climático sobre el desplazamiento y los transportes. Sin embargo, el hombre de aquel tiempo siguió conviviendo con las dificultades, combinando el trabajo con el descanso, recepcionando la modernidad con sus antiguas tradiciones, alternando el transcurrir de su vida cotidiana con el esparcimiento y, por último, permaneciendo en el mismo lugar o viajando por negocios, asuntos personales o placer. Cuando decidía hacer esto último, no hay duda que aquellos viajes tenían mucho como diríamos hoy, de "turismo aventura".