

UNA ESCURSION A ASCOTAN (1)

Aprovechando nuestra estadía en Antofagasta i ya sea movidos por la curiosidad o por un deseo mas positivo de conocer las borateras de Ascotan, que repetidas veces, tanto allí como en Iquique, habiamos oido ponderar con entusiasmo; fué que un buen día nos decidimos a dejar la brumosa Antofagasta i emprender viaje al interior. Para lo cual tuvimos la precaucion, mi buen amigo i compañero de viaje el señor E. B. i el que esto escribe, de proveernos de unas cuantas cartas de recomendacion, debidas tanto a la amabilidad de nuestros antiguos conocidos en el puerto, como mui particularmente a la del señor administrador de la Empresa del Ferrocarril.

De paso diré nos alentaba en nuestro paseo al traves del desierto, el conocer esta ya larga cuan angosta línea de ferrocarril; apreciar si posible, la importancia de su desarrollo en lo venidero i, sobre todo, ver los trabajos de su prolongacion en la cordillera, cuya importancia habia llegado a nuestros oidos i que, como cosa nueva para nosotros, no dejaria de despertar nuestra atencion i curiosidad.

Entendido los anteriores móviles i objeto de nuestro viaje, hémos aquí, un vistoso e incomodo coche de primera, mui parecido a uno de nuestros carros urbanos por sus formas i dimensiones, si bien inferior a ellos por su disposicion interior. Los trabajos que con gran actividad se ejecutan en trasformar la estacion, nos causan un pequeño atraso. Durante estos cortos instantes vemos un ir i venir de peones cargando rieles i durmientes, otros clavando éstos, mas allá una cuadrilla rameando, albañiles i carpinteros por todas partes, presentando el conjunto el aspecto de un inmenso colmenar en que cada cual ocupa su puesto de labor.

El carro va lleno de pasajeros, lo que aumenta nuestro estiramiento físico i social, esto último mui a disgusto de mi compañero, insigne charlador. Por lo tanto, no quisiera, querido lector, que nos siguieras en nuestra lenta ascension, bástete saber que vamos convoyados como riquísima presa en las curvas, vueltas i revueltas de la quebrada del

(1) Este artículo fué escrito allá por el año 1887 i enviado desde Antofagasta por don Luis Pissis al señor Enrique Vergara Montt, quien lo conservaba como un recuerdo de amistad. El señor Pissis era hijo del sabio don Amando Pissis; fué una intelijencia clara i un espíritu observador i estudioso, perdido desgraciadamente en temprana edad. Al publicar este artículo se hace un recuerdo de uno de los socios fundadores del antiguo Instituto de Ingenieros i se archiva en los Anales; páginas escritas con *esprit* por un viajero atento i observador.

Agua de la Negra, donde damos caza a un tren de carga i somos pronto alcanzados por otro mas feliz.

Llegamos al Salar; nuestros estómagos despiertan del letargo, ocasionado por el brusco i continuo sacudimiento del coche, que nos hace por un momento dudar de la eficacia de sus resortes i acojen con simpatías un mui regular almuerzo. El aspecto aseado i alegre del restaurant ayuda nuestras disposiciones naturales, tambien que al poco, satisfecho nuestro apetito, nos encontramos pronto a recomenzar nuestro martirio.

Rennévanse las conversaciones interrumpidas momentos ántes, óyese hablar de minas por aquí, de fulano por allá, del ferrocarril, del borato, en fin, los mil temas de una conversacion variada i entretenida sucédense con rapidez para ser reemplazada por una cansada i vaga somnolencia que como cólera morbus se deja caer entre nosotros. Reavíase por un momento la conversacion al tratar de la mina «Beatriz» de Sierra Gorda que fué del señor Francisco Ugarte, para luego caer todo en un triste silencio, si silencio puede haber con el saltar i crujir de nuestro descomunal vehículo.

Sigue desfilando a nuestra vista el interminable desierto, sucédense las millas a las millas i por fin despues de largas horas llegamos a Cuevitas, surtidero de agua para las máquinas. A treinta millas de aquí se encuentra la estacion i pueblo de Pampa Central, colocados en medio de los estensos terrenos calicheros actualmente trabajados por la *Compañía*, nótase un movimiento i animacion a nuestra llegada, pero los cortos instantes que se detiene el convoi no nos permiten apreciar su importancia, al juzgar considerable, si se atiende al hecho de encontrarse concentrados allí toda la actividad i riqueza actual de la Compañía.

Una hora despues nos encontramos en Sierra Gorda, pueblo del cual parte actualmente el camino que va a Caracoles i especie de Placilla, si se nos permite la palabra, de las numerosas minas de los alrededores, hoi en pleno auge.

La estacion es bonita, colocada en un terreno bajo i disparejo, fondo de una quebrada, que en los escasos aluviones que suelen visitar el desierto se trasforma en temible i caudaloso rio. No sabemos qué motivos poderosos hayan obligado al ingeniero a escojer este punto para estacion, cuando a poco trecho de allí el terreno es parejo i presentaria las mayores ventajas. Pero carecemos de antecedentes al respecto i nos limitaremos a estampar la mala impresion que así como nosotros experimentará el viajero. Cuarenta a cincuenta casas, dos hotelitos, varios negocios i corrales forman la base de la poblacion, que cuenta a la fecha un año de existencia i cuyas espaciosas calles, 100 metros de ancho, causarian envidia a las primeras capitales del mundo. El silbido de la locomotora nos saca de nuestras observaciones, corrimos a alcanzar el carro i pronto emprendemos la marcha de las cuarenta millas que nos separan de Calama.

Nuestro andar al traves de la pampa, rápido en un principio, va disminuyendo poco a poco, al punto que a la caída de la tarde parece que nuestro poderoso motor se encontrara estenuado i pronto a abandonarnos en medio de la llanura, pero nuestros temores son infundados, una fuerte gradiente de 2% en un trecho considerable es la causa de nuestra lenta ascension.

El desierto, revístese en estos momentos de su mas bello ropaje, tintes suaves i armoniosos se esparcen por la llanura presentando los infinitos colores que solo la fanta-

sía o voluptuosa imaginacion de un Osmanlis puede idear en el cielo de sus aspiraciones. Colóranse las cimas de los cerros, unos de púrpura, otros de oro, otros i éstos los mas lejanos de verde o azul. El cielo se enciende al poniente, figurando una inmensa hoguera cuyas llamas llegarán al infinito, mientras la cordillera se cubre de un manto celeste i frio. Parece que la naturaleza jenerosa quisiera en estos momentos mostrar cuán arrepentida está de haber negado a este pedazo de su sér sus mas preciados dones. Olvida por un instante su inclemencia i presenta a nuestra vista cansada i abatida por once horas de viaje, el mas bello cuadro que la imaginacion del hombre puede concebir.

El tinte azulero de la cordillera estiéndese con rapidez, ya las sombras de la noche invaden nuestro camino, el frio nuestro carro. Nuestra marcha se acelera, atravesamos con vertiginosa carrera un largo i profundo corte que se nos dice es el de Cerritos Bayos, dejamos a nuestra derecha la imponente mole del Limon Verde. Una hora pasa todavia, sentimos un sordo ruido, estamos sobre el Loa. El snave perfume de heno que llega hácia nosotros, haciéndonos recordar las deliciosas tardes de los campos del sur, hacen que nos agolpemos a la ventanilla aspirando con ánsias i a toda la fuerza de nuestros pulmones ese aire fresco i revivificador. Pero ya es tarde, estamos en Calama.

*
* * *

Calama ha tenido, como todos los pueblos, horas en que le ha sonreído la fortuna. Antes de la guerra i sobre todo en los primeros años del descubrimiento de Caracoles tomó cierta importancia, tanto por la internacion de mercaderías, como por ser uno de los pocos lugares del desierto que ofrecen agua i pasto en abundancia.

La guerra la arruinó casi por completo i solo volvió a levantarse una vez restablecido el tráfico de carretas a Huanchaca, aumentando su desarrollo a medida que aumentaba éste. Con todo no existian en los años de nuestra referencia, sino unos cuantos corrales i lo que quedaba de la antigua Calama; la calle del Comercio, principal i única, i una plaza a la que rodeaban la cárcel, gobernacion i casa de los Artola, señores feudales del lugar a quienes rindieran justísimos tributo propios i estraños.

La llegada del ferrocarril a principio de 1886 le comunica un nuevo i curioso aspecto. Numerosos emigrantes acuden de todas partes, comerciantes i mineros en su mayoría, les sonríe a los unos la perspectiva de un pronto desarrollo de las riquezas mineras de sus alrededores, a los otros la internacion en vasta escala de mercaderías al sur de Bolivia, únase a esto el gran número de pequeños industriales i especuladores de todo jénero que arrastra consigo los trabajos de un ferrocarril i se tendrá la idea de un movimiento i animacion que no tardó en decaer.

El clima de Calama es malo, el invierno riguroso, reina entónces allí con cierto carácter endémico la *puntada*, pneumonia fulminante que se ceba todos los años sobre sus escasos habitantes i baste como dato consolador para nuestros lectores temerosos del cólera, el que en el mes de Junio del año pasado, murieron 266 personas en una poblacion de 1,200, escaso sea un quinto, proporcion espantosa i lo que por cierto no hai ejemplo que haya alcanzado la viruela mas voraz, la fiebre amarilla ni el mismísimo i temido cólera.

Añadamos que estos datos los hemos recojido de un amigo, pues, para vergüenza nuestra i de chileno no hai quien lleve allí un registro de las defunciones, no se necesita pase, ni trámite alguno para enterrar un dendo, basta cavar la fosa en un potrero que han destinado al objeto i encomendar el cuidado de sus restos a la divina providencia.

Mas parece que en esta calamitosa tierra, la veneracion i culto a los muertos, tan arraigadas en nuestras costumbres fuera una ficcion de la naturaleza. Véase sino, lo que nos orijinan estas reflexiones: la estacion de Calama ocupa en su extremo sur el lugar del antiguo cementerio parroquial, al efectuarse los trabajos de escavacion se removieron naturalmente los cadáveres allí sepultados, esparciéndose sus huesos en medio de los escombros donde aun se les puede encontrar sirviendo hasta el presente las calaveras como blanco para ejercicio i destreza de cuantos supieran lanzar una piedra. Véase todavia alineadas i adasadas a una tapia, media docena de ellas que como augustos i pacientes viajeros de otras épocas esperaran la llegada de la piadosa mano que ha de conducirlos a mejor sitio.

La prolongacion al interior de los trabajos del ferrocarril i el haberse entregado al tráfico pocos meses despues una nueva e importante seccion de la línea, fueron otras tantas causas para que pronto decayera la actividad calameña, quedando reducida de la noche a la mañana a los escasos medios de su existencia local.

Carretoneros, comerciantes i carrilanos, todos emigraron donde las exigencias de sus negocios las reclamaban, al punto que Calama volvió a ser el antiguo villorio indijena, oásis en medio del desierto, al que no rodean ni palmeras. ni que conociéramos 15 años ántes. Adórnanla sí, una bonita i espaciosa estacion que por su abundancia de agua i la distancia considerable que la separa de los extremos de la línea, será siempre punto obligado de estadía tanto para el viajero que se interna a Bolivia como para el que se dirige a la costa.

La Empresa comprendiendo sin duda la importancia que como principal estacion de tránsito vendrá a desempeñar una vez concluida la línea, la ha dotado de todos los elementos i recursos necesarios, ya sean éstos, maestranza, casa de máquinas, tornamesas, estanques, plataforma para animales o estensas bodegas i edificios.

A una milla de Calama la línea se interna de nuevo en el desierto que se presenta tan árido como al sur del Loa, despues de un trayecto variado i con gradientes bastantes subidas alcanza una especie de planicie llamada del Milagro por encontrarse allí una aguada, verdadero milagro de la naturaleza i cuyo valor ha sido inapreciable para los numerosos traficantes al interior. En la milla 152, un elegante puentecito de fierro nos hace salvar el cauce de Barrancos que, a no equivocarnos en nuestros recuerdos, viene a ser mas abajo el profundo i encajonado rio San Salvador. Nuestro convoi contorneando los cerrillos que espaldean la aguada del Milagro sigue por una estensa llanura que termina a las pocas millas de Cere, donde ya el terreno mas quebrado, ha obligado la ejecucion de cortes i terraplenes de mayor estension que los que hemos recorrido desde nuestra salida de Calama. Atravesamos un estenso pajonal al fin del cual se encuentra la estacion de Cere, simple paradero para surtir de agua a las máquinas, la que se estrae en abundancia de varios posos. Un elegante estanque coronado de un molino de viento i un motor a vapor sirven con ese objeto.

El agua es excelente i se la emplea en toda la línea hasta Sierra Gorda, donde además existe un depósito para el consumo de la poblacion.

Se nos dice que Chin-Chin lo dejamos al sur i a tres leguas, siendo este el punto mas cercano de la línea i al cual conduce un buen camino carretero.

Al salir de Cere damos una gran vuelta ganando la altura, volvemos a cortar el camino carretero de Huanchaca acercándonos mas i mas al Loa

En Añil atravesamos una quebradita en un puente del mismo tipo de los anteriores i a las doce i media se detiene nuestro convoi en medio del desierto donde provisionalmente se ha levantado la estacion de Conchí i a sus alrededores unas cuantas habitaciones de madera i un hotel.



Interceptada la línea por una brusca i honda quebradura del terreno difícil de salvar, se ha aprovechado el pequeño plan distante como una milla de ahí para estacion dándole toda la estension i comodidades compatibles con una instalacion provisoria que duraría un año o mas. Sin embargo, los empresarios de carretas para mayores facilidades del tráfico al interior, tienen establecidos todos sus corrales i almacenes en Santa Bárbara, punto que dista como dos leguas del término de los rieles i que presenta grandes ventajas por su buena agua, lo parejo del terreno, susceptible de ser regado i trasformado en regulares potreros de alfalfa, los que han existido hasta hace pocos años i cuyos numerosos vestijios pueden aun verse cerca de la posta.

Aprovechamos la tarde para hacer una lijera recorrida de todos esos diversos establecimientos carreteros escalonados a orillas del rio i damos remate a todos ellos con una visita al señor José Videla, cuyo importante establecimiento si se cifra por el número de carretas, es cuatro o mas veces superior a todos los otros juntos. Nos encontramos en una verdadera poblacion, con sus despachos, fondas i chinganas; no faltando para su mayor animacion i vida, las alegres i desentonadas cantoras de nuestro pueblo, que afectan aquí costumbres que armonizan con los de sus visitantes i adoradores en su totalidad, carretoneros.

Habiéndonos decidido a abandonar el camino de Ascotan i continuar a caballo el siguiente dia nuestro viaje por la línea del ferrocarril, cuyos cortes i terraplenes alcanzan a la fecha a unas treinta millas de la estacion de Conchí, forzoso nos fué diferir amables invitaciones i volvernos en busca de nuestro alojamiento. Como deciamos anteriormente, a una milla de la estacion la línea se encuentra cortada por una profunda quebrada, desprovista de agua al presente, pero cauce torrencial en épocas de aluviones. Su ancho en esa parte es de 137 m. i el puente que ha de salvarla lleva una altura de 40 m. sobre el fondo. La ribera norte va coronada por una barranca de 6 a 8 m. de alto, formada por una piedra volcánica tan liviana como bonita, aglomeracion de cenizas i piedra pómez, que quizás fueron arrojadas en forma de barro para ligarse i constituir la inmensa capa que cubre toda la rejion superior del Loa. En ciertos trechos, pequeños depósitos calcáreos de 0,60 m. a 0,80 m. cubren su superficie encontrándose en ellas gran número de fósiles de agua dulce e incrustaciones de épocas recientes,

Tanto el calcáreo como la piedra volcánica han sido empleadas con éxito en la albañilería de los machones del puente.

Tócanos la casualidad de que a nuestra pasada la armadura de éste se encuentre en plena actividad, gran número de operarios, mecánicos, herreros, remachadores se ocupan de colocar las pesadas columnas de fierro, las que son conducidas hasta el punto donde deben ser armadas por andariveles de acero i tornos a vapor. Tres donkes, un inmenso pescante corredizo sobre rieles, gran número de grúas poleas i cables, completan la instalación con la cual el progreso moderno nos hará en pocos meses mas salvar este obstáculo, motivo de constantes desvelos i árduas discusiones de ingenieros i constructores.

La parte ya construida revela elegancia i sencillez, pero el no ser lego en la materia nos escusa el entrar en detalles sobre este poderoso conjunto de columnas, vigas i tirantes, i esperamos que plumas mas autorizadas que la nuestra, nos lo den a conocer una vez terminado.

Siguiendo el curso de nuestra excursion matinal i a pocos pasos de la quebrada, llegamos a la que será estacion de Conchí, distante 186 millas de Antofagasta. Una bonita casa de piedra con todo el comfortable que lo riguroso del clima exige, i gozando de una preciosa vista sobre los volcanes San Pedro, San Pablo i todos otros cuantos santos coronan los Andes, háse levantado en un recodo del camino. A pocos pasos de ahí, corren terrentosas en escondido i profundo lecho las aguas del Loa. El ancho del rio en esta parte, i adviértase que es la mas angosta, es de dos cuadras justísimas, la altura del puente obra atrevida: si se atiende a sus proporciones i al terreno en que se construye, es de 104 metros. Figúrese el lector, tres torres de la catedral de Santiago una encima de otra, o una vez i media la altura del Santa Lucía, i se tendrá una pálida idea de la altura de esta obra grandiosa que será la primera en su jénero en América. Por cierto hai en Europa puentes mas altos, pero tócale a éste, debido a la forma del terreno, el costoso honor de tener el pilar mas alto del mundo, ya sea relativamente o en absoluto, pues que su coronamiento o cabeza se encuentra a 3,100 metros sobre el nivel del mar.

Ejecútanse en estos momentos los trabajos de escavacion i de albañilería de las bases que deben soportar las poderosas columnas de fierro de los pilares. Reina allí gran actividad i animacion, estendiéndose los trabajos de un lado a otro del rio en un largo de mas de ochocientos pies. Canchas i caminos trabajados en la roca, i la altura de cada grupo de columnas sirven para depósito i conduccion de los materiales. El agua se estrae del rio por medio de bombas que las reparten en estos diferentes escalones. En suma, se nota en todas partes buena direccion i ejecucion de los trabajos, aunque deficiencia de elementos i falta de trabajos preparatorios para conducirlos con felicidad i economía en un terreno escabroso i lleno de dificultades.

La faena de los trabajos, aldea en medio del desierto, se encuentra inmediata al puente. Elegantes casitas de madera, una herrería, carpintería, tienda i despacho a la vez, que cocinería i corrales, forman esta villa orijinalísima en su jénero, i donde solo reina alegría i animacion a la hora de las comidas.

La línea poco despues de atravesar el Loa hace un brusco cambio, tomando directamente al norte por una estensa llanura, solamente cortada por el rio San Pedro, afluente del Loa i que corre del este al oeste encajonado en barrancas de 20 a 25 metros de altura

i espaldeado al norte por el cerro de la Poruña, i la poderosa corrida de lavas que es su continuacion hasta el mismo Loa. Perdidos entre éstos, i no mui léjos del pié de la Poruña, alcanzamos a divisar el vasto cuadro formado de numerosas casas de madera i fierro que componen la faena principal de los trabajos de cortes i terraplenes. Una escasa vejetacion crece en medio de las lavas que toma mil formas caprichosas, ya asemejándose a vastísima i elevada fortaleza, ya escenarios, anfiteatros o arenas en que no faltarán sino un bullicioso público i ozados gladiadores ya, por fin, a ruinas de inmensos templos.

Nos detenemos unos cortos momentos por dar descanso a nuestras cabalgaduras, durante los cuales somos amablemente obsequiados por los dueños de casa, es decir, por el administrador i sus empleados. Algunos minutos de charla todavia, i nos despedimos de nuestros anfitriones.

Figúrese el lector i perdónenos la comparacion, un cucharon boca abajo, cuya taza seria el cerrito de la Poruña, i el mango la inmensa corrida de lava que atraviesa el llano i termina en el rio, i tendrá una idea mas o ménos exacta de las formas que presentan a cierta distancia estas poderosas masas eruptivas.

La línea del ferrocarril atraviesa esta corrida de lava con largos i laboriosos cortes, casi totalmente concluidos al presente, gracias a la facilidad con que se trabaja esta lava que es blanda i liviana. El paisaje, a medida que nos internamos en la cordillera, cambia poco a poco de aspecto; el desierto parece alejarse, una raquítica vejetacion cubre la ladera de los cerros. Contorneamos la punta de San Pedro, poderosa mole de lava detenida en medio del valle, i a la caída de la tarde nos encontramos en *Polapí* a 28 millas de Conchí, lugar de excelente i abundante agua, la aguada dista cuatro millas del campamento de los trabajos a donde se le conduce con carretas. A orillas mismas de la aguada se construye una casa para residencia de los ingenieros de la línea.

El excesivo frio de las noches, la poca costumbre de las alturas, pues estamos a 3,700 metros, nos tienen un tanto molestos, razon que nos hace apresurar el término de nuestro viaje, tambien que al siguiente día a las 11 de la mañana, nos encontramos en Ascotan, cómodamente sentados a la mesa del señor Rascalli, apreciado i distinguido caballero, actual arrendatario i administrador de las borateras, por cuenta de una sociedad de Valparaiso.

Las borateras se estienden principalmente en la parte SE, del inmenso Solar de Ascotan, antigua laguna, cuyas aguas al evaporizarse durante siglos i siglos quizas, han constituido el abundantísimo depósito, objeto hoi día de una activa explotacion. Varias lagunas, algunas de ellas bastante grandes, diseminadas en toda su estension, atestiguan todavia lo que era en otros tiempos este pequeño mar situado a 3,900 metros de altura, decimos mar, porque lo salobre de sus aguas, las algas blancas que cubren sus orillas i el monótono i lastimero grito de la gaviota, hacen perfecta la ilusion.

El solar tendrá una estension de doce leguas de norte a sur, por tres leguas en su mayor ancho, pero el borato, como hemos dicho anteriormente, solo se encuentra diseminado en capas aisladas, las que son reconocidas para ver si son propias a su explotacion, ya sea por su estension, profundidad, humedad i lei en borato. La estraccion se hace en trozos irregulares, valiéndose de la pala i picota, arrumbándose éstos en pilas con el objeto

de secarlas al aire, perdiendo así el borato, parte de la gran cantidad de agua de que se encuentra impregnado.

Espuesto al aire durante un tiempo mas o ménos largo, se trasporta en carretas al establecimiento donde se hace un apartado grosero, pasando la mayor parte a ser chancado para calcinarlo, escluyendo de esta operacion únicamente aquellos de lei mui subida. La calcina se hace en hornos de calentamiento directo, habiéndose abandonado los de reverbero, por ser costosos i de un difícil manejo.

Secado el borato, operacion que puede hacer subir su lei hasta 45% i mas, no queda mas que ensacarlo para remitirlo a Antofagasta i de ahí a Hamburgo, como objeto de utilísimo provecho a la industria i de pingües ganancias para sus dueños i explotadores. La produccion se encuentra limitada al presente a 2,500 quintales mensuales por el contrato hecho por el administrador i se piensa estenderla a 10,000, lo que se logrará fácilmente si se atiende a la riqueza de las borateras i a los elementos a que dispone el establecimiento.

Parece, pues, que el pais puede contar de hoi en adelante, con esta nueva i sencilla industria que le proporciona un valioso producto de retorno, fuente hasta el presente de especulaciones desgraciadas, i al que solo han venido a salvar las ventajas de un ferrocarril.

