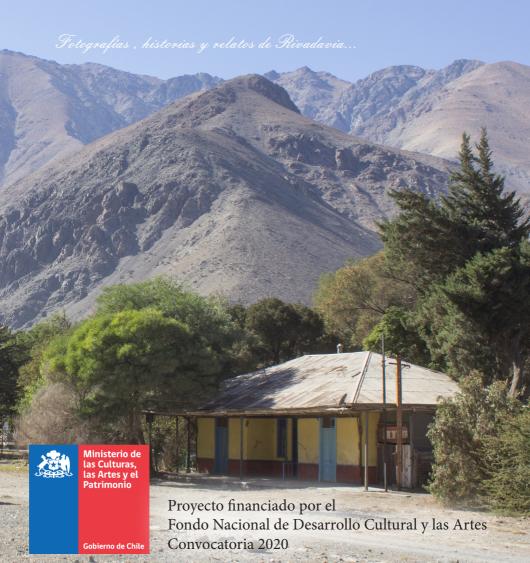
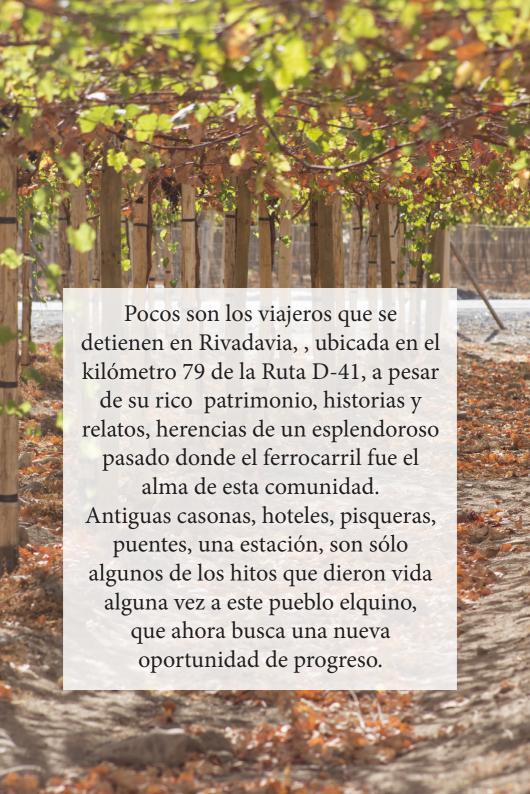
LA ÚLTIMA FRONTERA EL PATRIMONIO OLVIDADO DE RIVADAVIA





Antiguas casonas que eran el centro administrativo de grandes haciencias y estancias, donde también agricultores y temporeros pasaban su tiempo entre parrones y bodegas.

Hermosos murales y mosaicos adornan los rincones de Rivadavia, dando una colorida visión del entorno.

En ellos se muestran la flora y la fauna, paisajes y el testimonio de la época dorada del Tren Elquino, que hicieron de este pueblo la última frontera del Valle del Elqui.

Lugares y recorridos alguna vez transitados, hoy forman parte del inconsciente colectivo.

Caminos abandonados, oficios olvidados, antiguas construcciones aún funcionales han forjado la historia de este pueblo y el carácter de su gente.

was write as



Antecedentes Históricos

El origen del nombre "Rivadavia" ancla sus raíces en el Municipio español de "Ribadavia", situado en Galicia y que significa «a orillas del río Avia». El nombre Rivadavia se convirtió con los siglos en apellido, nombre de lugares, clubes deportivos, lagos, etc. Se descarta su origen argentino debido a que Rivadavia es mucho más antigua que cualquier cuidad del país trasandino, por lo que resultan coherentes las hipótesis de algunos autores de que algún arriero o comerciante y con el apellido Rivadavia haya bautizado el lugar.

La historia de Rivadavia comienza como un sector de grandes haciendas y estancias entregadas por los conquistadores españoles a encomenderos y favoritos del rey español o del gobernador de turno en Chile. El registro más antiguo data de 1605 cuando en estas tierras vivía la población indígena remanente del valle, aquella que había sobrevivido a la catástrofe demográfica que significó la conquista. En ese año, el entonces Gobernador de Chile García Ramón le concedió una merced de tierras cercanas al actual Rivadavia, al vecino serenense Francisco Cortés. El terreno entregado tenía alrededor de 940 hectáreas. Abarcaba desde el actual pueblo de Diaguitas hasta Paihuano. En ese entonces, el Río Elqui era conocido como "Amipun".

Existen registros que finales del siglo XVII, los administradores se dedicaba a las actividades relacionadas con la producción de higos, aguardientes y vinos. También se confirma el primer testimonio con el nombre de Rivadavia, por lo que podríamos indicar que fue a mediados del siglo XVII que el sector se le asignó este nombre.

La administración de los terrenos productivos de Rivadavia, tanto estancias como haciendas, era un asunto familiar y que se mantuvo así por largo tiempo porque era la forma óptima de evitar la división predial entre herederos, concentrando el suelo en pocas manos.

La hacienda de Rivadavia estaba entre las más importantes de la zona y era una fuente de grandes entradas para iglesias y conventos serenenses.

Hacia finales del XVII, se cuenta también que en Rivadavia se dedicaban a la mineria, practicada en sus cerros aledaños y pudiendo encontrar yacimientos de cobre y plata, principalmente.

En 1883, comenzaron los trabajos de construcción, siguiendo muy de cerca el cauce del mismo Río Coquimbo (actual Río Elqui). Esto traería funestas consecuencias no solo en 1888 –año de la gran crecida del Río- sino que durante la misma construcción. En 1884 se inauguró el trazado hasta Marquesa, en 1885 hasta Vicuña, mientras que Rivadavia esperaría hasta el 1886.

El ferrocarril recién inaugurado transportó en promedio más de 40.000 pasajeros por año y carga consistente en "manganeso, cobre, plata, pasto, frutas secas, aguardiente y vinos". Era un gran logro de la ingeniería que la «Sociedad del Ferrocarril de Elqui» uniera la ciudad de La Serena con Rivadavia, a una distancia de 78 kilómetros y superando una fuerte pendiente. Tenía 17 estaciones, siendo lógicamente las principales las de La Serena, Vicuña y Rivadavia.

A finales del siglo XIX se registraron niveles excepcionales de precipitaciones que terminaron por destruir casi todo el trazado del ferrocarril del Elqui, incluidos sus puentes, terraplenes y estaciones. La Sociedad propietaria no pudo afrontar los gastos de reparación y desde el Gobierno Provincial se comenzaron las averiguaciones para que el Estado se hiciera cargo de la empresa. Pasarían varios años antes de que se comenzaran las obras de reconstrucción.

Recién entre 1897 y 1903, luego de intensas gestiones públicas y privadas se comenzó el nuevo trazado ahora en la ribera sur del río, lo que exigió construir una serie de túneles. Los 6 túneles del ferrocarril de Elqui fueron construidos entre 1899 a 1900. Todos fueron construidos bajo el estilo clásico, realizando bóvedas "romanas" de arco, perforando la roca en base a tronaduras con explosivos como la dinamita. Los materiales elegidos para la cantería oscilan entre la granodiorita, diorita y andesitas. Es decir, rocas ígneas intrusivas que se encuentran masivamente en Santa Gracia y Quebrada de Talca, en la zona inferior del Río Elqui. Por dentro, la estructura de bloques de piedras canteadas se estucó con cemento siguiendo y destacando las uniones.

Hasta su cierre en junio de 1975, el ferrocarril del Elqui llegó a tener 14 estaciones colocadas cada 5 kilómetros aproximadamente. Funcionó con locomotoras tipo G, K y Q, arrastrando coches de madera. Llegarían en la década de 1950 máquinas de combustible diesel tipo Dt-4000 y Dt-6000. También pasaron por su trazado los famosos automotores suizos Schindler, reconocidos por su comodidad y rapidez.

Un lugar de encuentro: La Plaza

Ubicada al costado de la ex estación de pasajeros, era el punto clave de reunión cuando el ferrocarril llegaba hasta Rivadavia. Hoy es una hermosa plaza de pequeño tamaño pero muy acogedora, tanto para adultos como para niños.

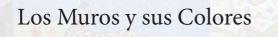


Un monumento a conocer: La Temporera





El trabajo de la uva exige en su periodo de cosecha una ingente cantidad de personas. Un trabajo que se concentra durante la temporada de verano y que atrae a miles de temporeros, trabajadores que desde distintas partes del país llegan a cosechar y embalar en cajas los racimos de uvas.



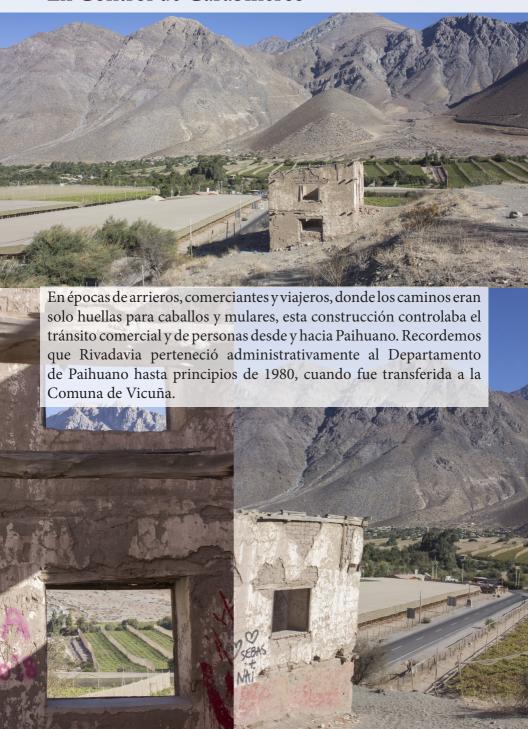
Un hermoso ejemplo del trabajo de mosaicos de Rivadavia puede verse en la calle principal (Calle Camilo Henríquez). También existen dibujos decorando la escalera que da acceso al sector de la cancha de fútbol y en la misma también, en los muros del ex Hotel Galeno, al costado de la delegación municipal y la entrada del Jardín Infantil "Las Abejitas Doradas".



Los Antiguos Hoteles

Con la llegada del tren, Rivadavia se llenó de visitantes como nunca y para recibirlos empezaron a surgir los hoteles para hospedarlos. Hoy en día son casas particulares donde algunas apenas resisten el paso del tiempo.

Ex Control de Carabineros



El "Puente Negro"

El Puente Negro es todo un símbolo para Rivadavia. No solo conectaba el camino hacia Paihuano, también era un paso obligado para cuando la población comenzó lentamente a trasladarse de una ribera a la otra del río Turbio debido a la destrucción causada por las crecidas de la primera mitad del siglo XX y la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX.



Construido hacia 1910 y cuya estructura metálica fue encargada a la compañía alemana Gutehoffnungs, conocida en el mundo por la calidad de sus aleaciones y la instalación de numerosos puentes en América Latina.

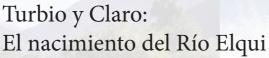


Los testigos de la historia: Los cerros



La antigua ruta hacia Rivadavia







Lo que quedó del progreso: La Estación de Trenes



Todo esto cambió con la llegada del tren en 1886. Sin embargo, esto duraría muy poco debido a las enormes crecidas del Río Elqui durante el invierno de 1888.

Se tuvo que esperar aproximadamente 1903 para la nueva inauguración del trazado hasta Rivadavia. Desde esta fecha, lentamente surgieron comercios, hoteles, un telégrafo, un correo y hasta una pequeña bencinera, todo esto gracias a la conexión que generó el tren con Vicuña y La Serena.





Hasta su cierre en junio de 1975, el ferrocarril hasta Rivadavia llegó a tener 14 estaciones colocadas cada 5 kilómetros aproximadamente (Islón, Altovalsol, Las Rojas, Pelícana, Marqueza, El Molle, Almendral, Gualliguaica, El Tambo, Vicuña, Durazno, Diaguitas y Rivadavia).



Entre parrones, uvas y pasas

Así es, el paisaje de Rivadavia y sus alrededores está colmado de parrones con uvas de distintos tipos y cuyo destino es la exportación. Otra parte se destina para producir pisco y vino. Una actividad importante es el secado de uvas en tradicionales "paseros", donde el potente sol del valle convierte el jugoso fruto en un producto seco listo para su consumo.

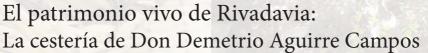
Es aquí donde la actividad económica del sector da sus frutos literalmente. Se necesita mano de obra para amarrar las parras durante su crecida y después para su cosecha.

Después de la cosecha, la vid que no sirve ni para exportarla ni para destilarla, se transforma mediante el calor del sol en pasas, deshidratándose lentamente al aire libre.

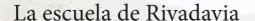
Después de unos 10 a 15 años, la parra misma se tala para utilizarla como leña. Son los "sarmientos" que pueden observarse en algunos lugares del valle.



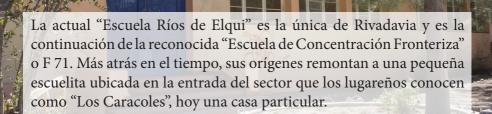








MITERNADO



Despues se trasladó a donde se conoce como el internado. Las dependencias externas del internado datan de 1942, mientras que el edificio interior es de 1997. El internado funcionó hasta aproximadamente 2004.



Para la actual escuela, en 1978 y 1979, el empresario local y uno de los dueños del Fundo Edina, Don Luis Hernández, hizo la donación de los terrenos a un costado de la actual ruta 41, llegando a Rivadavia.



Un rincón escondido: La "Costanera Sur"



La pasión de Rivadavia: Cancha del Club de Fútbol "Huracán"

Rivadavia goza del fútbol y en su cancha se enfrenta a los numerosos equipos del valle. Los fines de semana la pasión se desborda y el pueblo se aglomera para alentar los colores de "Huracán" de Rivadavia. Un detalle curioso con los durmientes del antiguo ferrocarril con los que el cerco está construido.



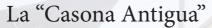
La casona del fundo "Casa Grande"

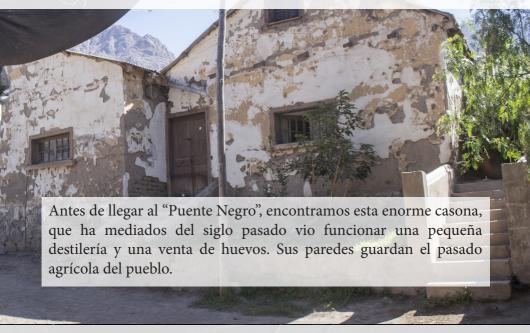


La "Casa Rosada"

La Casa Rosada era una antigua pulpería del pueblo, en los tiempos de las grandes haciendas y estancias. Data de fines del siglo XIX y es un hito constructivo de la arquitectura hacendal de esa época. Al frente de la Casa, hay una amplia explanada en la que se seca al sol la uva que se convertirá en dulces pasas.







La casa patronal y la ex pisquera en el Fundo Edina



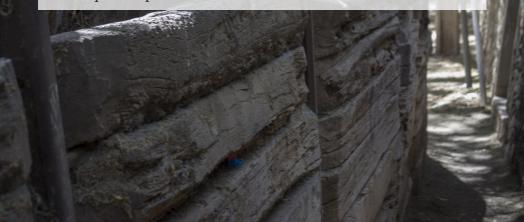
Pasaje "Los Caracoles"

Un nombre que se repite entre todo buen habitante de Rivadavia es "Los Caracoles", pero ¿qué son? Es un pasaje que conecta la parte media del pueblo con su parte más alta. Le llaman "Caracoles" por su forma zigzageante. Mientras se camina por su sendero, pueden verse antiguas casas y una frondosa vegetación.

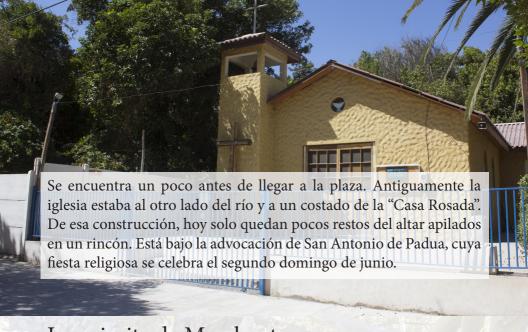


El "Callejón"

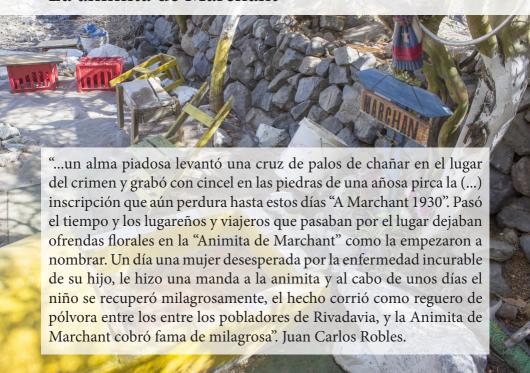
En Rivadavia existen una serie de pasajes que conectan un lugar y otro. Solo son conocidos por sus habitantes y para el visitante foráneo resultan ser conexiones curiosas y que, a la vez, facilitan una caminata para conocer los rincones. El "Callejón" se encuentra a un costado de la plaza y conecta con varias casas que no tienen mas acceso que este pasillo.



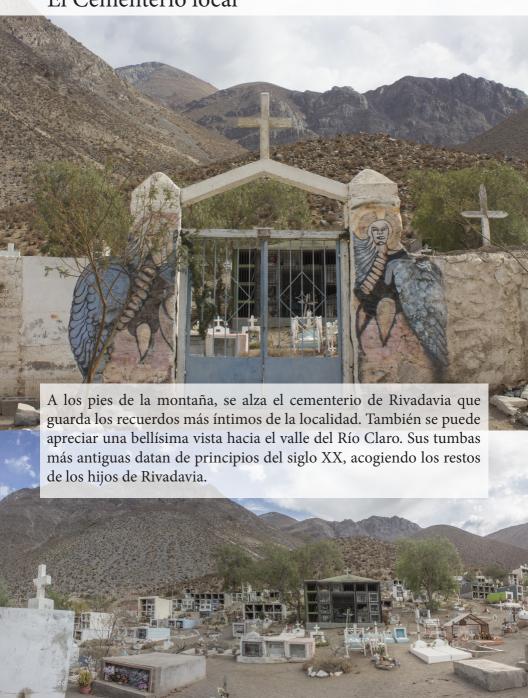
La Capilla del pueblo

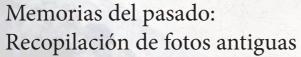


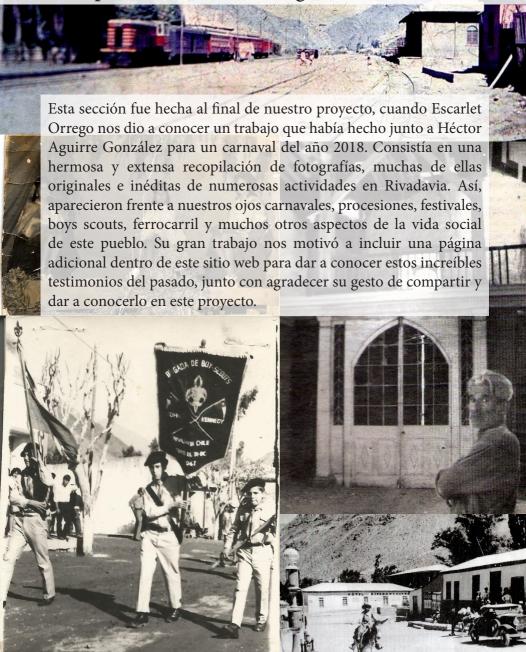
La animita de Marchant



Un lugar de silencio y remembranzas: El Cementerio local







Texto: Frank Vicencio López. Fotografías: Cristian Campos González.

Agradecemos la ayuda y apoyo de los vecinos de Rivadavia que desinteresadamente aportaron con información para el proyecto.

www.patrimoniorivadavia.cl



Apoyaron este proyecto:









