

¿CONOCE LA RUTA Q 699? LA ARRITMIA DEL ESTADO Y LA VIDA SOTERRADA DE LOS CAMINOS EN EL TERRITORIO PEWENCHE

Do You know Route Q 699? The Arrhythmia of the State and the Hidden Life of the Roads in Pewenche Territory

JUAN CARLOS SKEWES*, GABRIEL ESPINOZA**, DEBBIE GUERRA***, BENJAMÍN BLANCH**** & JOSÉ ISLA*****

Fecha de recepción: 14 de enero de 2024 – Fecha de aprobación: 03 de mayo de 2024

Resumen:

El camino constituye una mediación material entre las comunidades locales y el Estado. La constitución de este nexo entraña un enjambre de posibilidades cuya realización es el fruto del tipo de relación que se establece entre los actores involucrados. Este artículo procura poner de relieve la compleja trama de acciones que subyace a la construcción, el uso, la mantención y la reparación de rutas marginales que vinculan, en este caso, a comunidades Pewenche con su entorno regional. Para ello, mediante la observación etnográfica, se acompaña en su desplazamiento a residentes locales y se entrevista a usuarios y funcionarios de la ruta Q 699. Los resultados permiten visualizar el camino como algo vivo, cuya condición cambiante se condice con los procesos vividos localmente. El análisis pone de relieve que las partes –el Estado y las comunidades Pewenche– logran preservar sus propósitos en términos de mantener niveles de relativa autonomía y de una presencia espasmódica. No obstante, se concluye que el costo de tales adecuaciones lo asume el entorno en términos de una creciente degradación provocada por empresas que resultan ser invisibilizadas por una gobernanza arrítmica.

Palabras clave: infraestructura; Estado; pewenche (pehuenche); caminos.

Abstract:

A road constitutes a material mediation between local communities and the State. The constitution of this nexus entails a swarm of possibilities whose realization results from the type of relationship established between the actors involved. This article highlights the complex web of actions that underlie the construction, use, maintenance, and repair of marginal routes that link, in this case, Pewenche communities with their regional environment. Through ethnographic observation, we accompanied them on their journey while interviewing users and officials of the Q 699 route. The results allow us to visualize the road as something alive, whose changing condition is consistent with the processes experienced locally. The analysis highlights that the parties - the State and the Pewenche communities - manage to preserve their purposes in terms of maintaining levels of relative autonomy and a spasmodic presence. However, it is concluded that the environment assumes the cost of increasing environmental degradation a growing degradation caused by companies that turn out to be made invisible by arrhythmic governance.

Keywords: infrastructure, state, pewenche (pehuenche), roads.

* Dr. en Antropología. Académico, Universidad Alberto Hurtado, Santiago- Chile. Artículo enmarcado en el proyecto Fondecyt F1210680. ORCID: 0000-0001-9902-7550. Correo-e: jskewes@uahurtado.cl

** Mg. en Antropologías Latinoamericanas. Investigador independiente, Santiago- Chile. ORCID: 0000-0002-0423-3915. Correo-e: gespinozarivera@gmail.com

*** Lcda. en Antropología. Académica, Universidad Austral de Chile, Valdivia-Chile. ORCID: 0000-0001-6458-1471. Correo-e: dguerra@uach.cl

**** Lcdo. en Antropología. Estudiante magíster en Antropologías Latinoamericanas, Universidad Alberto Hurtado, Santiago-Chile. ORCID: 0000-0002-8050-8749. Correo-e: benjaminblanchstuardo@gmail.com

***** Mg. en Antropología Social. Académico, Universidad de Chile, Santiago-Chile. ORCID: 0000-0003-2072-0737. Correo-e: jaisla@uchile.cl

Introducción

Pasado el cruce de Chichintawe, en el río Queuco, rumbo a Butalelbun, en la cordillera de los Andes, nos detuvo una pareja de policías. Pensamos que nos controlarían o que tal vez nos harían exigible el uso de la mascarilla. Nada de eso. Los convocaba una emergencia ocurrida a la altura del puesto de avanzada de Trapa Trapa y estaban “haciendo dedo”, esto es, solicitando ser transportados. No disponían de medios propios para llegar a su destino. Durante nuestra estancia previa, ese mismo día, habíamos escuchado y visto a la distancia los signos evidentes de una tormenta eléctrica de verano. Tres deslizamientos habían dejado inutilizable el camino en los kilómetros

siguientes y el principal de ellos se había llevado el puesto policial (Figuras 1 y 2) (Ver Celis Rodríguez, 2022). Tras una larga detención en la ruta resultó evidente que no habría apertura de paso, al menos ese día. No obstante, la camioneta de emergencia municipal se hizo presente. Se empadronó a todas las personas que habían quedado impedidas de subir, la casi totalidad de ellos pewenche, y se prestó asistencia a quien lo necesitara. Junto con el *longko* de Butalelbun pernoctamos en casa de un vecino de Trapa Trapa. A la mañana siguiente ya estaban trabajando las máquinas. El gobierno local cumplía en atender las necesidades surgidas en la emergencia. Entretanto, nuestra ruta continuó a pie, a caballo y, finalmente, sobre una tolva tirada por un tractor.

Figura 1: Aluvión en el Queuco, 27 de enero de 2022.



Fuente: Autores.

Figura 2: Puesto de Avanzada Policial dañado por aluvión, 27 de enero de 2022.



Fuente: Autores.

El primer aluvión facilitó un encuentro virtuoso entre la comunidad y las dependencias públicas: la red de apoyo municipal y de la oficina de emergencia podía demostrar su eficacia frente a lo sucedido y las redes comunitarias se activaron dando muestras de su vitalidad. Tal episodio en la vida de la ruta da cuenta del interjuego que se da entre la acción del Estado y las prácticas comunitarias. Hacer camino es un ejercicio multívoco y, a diferencia de la construcción de carreteras y obras viales de mayor envergadura, supone dinámicas políticas locales con participación directa de las personas involucradas y siempre abiertas a cambios. Mientras que las grandes obras viales son movimientos expansivos por parte

del Estado puestos al servicio de las empresas y de grandes conglomerados de intereses, los caminos locales, como lo referimos en este ejemplo, son fruto de negociaciones, conflictos, tensiones y acuerdos de carácter comunitario, mediados por significaciones y agencias múltiples. Responden, en parte, a la necesidad de legitimar la acción inconstante y emergente de un Estado que hemos descrito como arrítmico¹ (Espinoza Rivera et al., 2023) y de acomodar los descontentos locales a las posibilidades de control antes de que se traduzcan en confrontaciones de otro nivel. Para la comunidad local, a su vez, importan el acceso, pero también el prestigio, la fuente de empleo, la validación de las dirigencias,

los conflictos rituales, entre muchas otras dimensiones. En este sentido, si las carreteras representan una conquista geopolítica y económica, el camino se inscribe más bien dentro de esa gama difusa de los conflictos de baja intensidad que merodean en las periferias de los Estados modernos.

Coincidimos, en este sentido, con los planteamientos de Serjé (2017) acerca de que la idea de la “ausencia del Estado” no es más que el velo que permite encubrir la acción de un capitalismo global que reorganiza los espacios locales dando lugar a zonas de tolerancia y a espacios de excepción (p. 644). Más aún, los caminos, como el que nos ocupa, son un dispositivo material que facilita la gestión del espacio en los términos señalados. Tales espacios permiten la constitución de enjambres de relaciones a través de las cuales, junto con servir al objetivo de la intervención en el territorio por parte de las agencias del capital y el Estado, se van recreando las identidades colectivas.

En este contexto, nos planteamos la tarea de elucidar el conjunto de maniobras por medio de las cuales los caminos entrecruzan las trayectorias de las comunidades locales, el Estado y las relaciones de poder que allí se incuban. ¿De qué manera se puede evaluar y comprender dicha relación? ¿Cuáles son las condiciones de existencia de un camino? ¿Qué lo generó? ¿Cuál es el estado de su materialidad y mantención? ¿De qué manera se plantean el Estado y los privados en estos territorios? ¿Cómo dialoga el camino con las subjetividades del lugar? ¿De qué manera se modifican, ajustan o producen los ritmos, temporalidades y accesos, o restricciones, mediante el camino? A estas preguntas subyacen las nociones de arritmia que carac-

terizan a la acción de un Estado carenciado frente a las demandas sociales de los sectores excluidos y la constatación de la imprevisibilidad suscitada por el cambio global.

La noción de arritmia permite comprender el carácter errático con que muchas veces estas intervenciones se producen en los territorios periféricos. En este sentido, nuestra lectura se inscribe en el marco más amplio de los estudios de movilidad, solo que, en este caso, se limita a los ritmos en que el Estado se hace presente en los territorios comunitarios (Edensor, 2010; Lefebvre, 2013). Su carácter cíclico, esto es, la manifestación concreta de su organización, y la linealidad con que aparece en la vida cotidiana se caracterizan por una contradictoria relación entre lo previsible y lo imprevisible, marcada por la irregularidad de las interacciones. Dicho de otro modo, se trata de un juego de visibilidades e invisibilidades que, por una parte, facilita la mantención del *statu quo* y, por la otra y cuando se requiera, el avance de la privatización (Ballvé, 2020).

El propósito de este estudio es poner de relieve la compleja trama de interacciones que se esconde en la construcción, el uso, la manutención y la reparación de las rutas marginales que vinculan a comunidades periféricas con la acción del Estado. La complejidad de estas interacciones permite superar las visiones dicotómicas con que se suele describir las relaciones entre la comunidad y el ente público. En lo que sigue proponemos un marco conceptual para revisar un caso que, por su emplazamiento fronterizo —en términos tanto de divisorias externas (con Argentina) como internas (comunidades pewenche y sociedad chilena)—, plantea desafíos a la política territorial del Estado.

La inversión en infraestructura vial juega un papel decisivo en este contexto, lo que invita, en el apartado subsiguiente, a revisar la discusión en torno a las dimensiones políticas que importa la gestión pública en términos de la creación de infraestructura en las zonas fronterizas. Sobre estas bases pasamos a analizar el caso, en particular, de la vida de la ruta que une al poblado de Ralco con la comunidad de Butalelbun, junto al río Queuco, en territorio pewenche. Las dinámicas son analizadas desde la perspectiva del posicionamiento diferencial de los actores y de un ejercicio de observación participante. El carácter siempre cambiante del camino materializa la relación espasmódica que se da con el Estado a la vez que permite crear espacios de negociación permanente que, en lo inmediato, posponen e inhiben procesos críticos.

Espacios de poder, conexión y Estado

Los caminos materializan movimientos, engendran movimientos y se definen por su conectividad. Son, si se quiere, intrínsecamente relacionales. Un camino tiene, si hemos de usar las palabras de Bonelli y González (2016), capacidades “para potenciar radicalmente la reconstitución de un mundo relacionalmente constituido, y que por tanto es de suyo contingente” (p. 16). Pero, más que inmiscuirnos en el carácter ontológico del camino en cuanto espacio de transformación suscitado por eventos sociomateriales contingentes, nuestro interés radica en la micropolítica del camino, esto es, en el conjunto de acciones que lleva a la redefinición perpetua de las relaciones de poder entre partes diversas, siendo una de ellas –el Estado– hegemónica.

Para avanzar en esta comprensión es preciso entender los caminos en la trama de movimientos de la que son parte. Ellos se resisten a lecturas unívocas: se enmarañan unos con otros, se acoplan² y se desacoplan, se sustituyen o se reinventan, se recuperan y se nutren de los insumos del presente. Sean huellas, senderos, caminos, carreteras, autopistas, caminos de penetración o vías restringidas, su vocación es siempre la de entrelazar mundos: rearmar las posibilidades actuales a partir de los contactos posibles o de los bloqueos que ellos mismos crean. Los caminos organizan la percepción; fuerzan, a su modo, a pensar el mundo de maneras prescriptivas. Cada vez que un camino se establece despliega bases potenciales para una relación y una comunicación entre paisajes, territorios, elementos, recursos, humanos, no humanos, vivos y no vivos. Lo que no quiere decir que el camino no sea él mismo la materialización de algunas de estas relaciones y también de las concepciones de mundo que les dan vida.

En el contexto de las sociedades contemporáneas, la discusión acerca de los caminos involucra materias de Estado, administración, inversión, territorio e infraestructuras. Las infraestructuras, o los conjuntos de conocimientos, técnicas y materiales de los que se dispone para organizar las bases para la conexión, el flujo, la distribución, la presencia y la asignación de diversos recursos y servicios es un tema que se ha establecido con fuerza como una temática en estudios de geografía política. En un reciente trabajo sobre infraestructuras, Appel, Anand y Gupta (2019) comentan que,

Las infraestructuras materiales, incluyendo caminos y cañerías de agua, líneas eléctricas y puertos, tuberías de petróleo y sistemas de alcantarillado, son formaciones sociales densas, materiales, estéticas y políticas que son críticas para diferenciar experiencias del cotidiano y expectativas del futuro (p. 3)³.

A la vez, los autores proponen el contraste de un acelerado desarrollo infraestructural para competir e integrarse en los mercados globales por parte de los países del Sur, mientras que los países del Norte disputan y consumen la infraestructura generada en el siglo XX durante un período de keynesianismo y capitalismo industrial. Un elemento clave son las expectativas, el alcance ofrecido por las infraestructuras y, además de su rol de provisión, desarrollo y conexión, su capacidad para moldear “los ritmos y estrías de la vida social” (Appel et al., 2019, p. 6)⁴. De hecho, la infraestructura en la que se ha invertido “no responde por lo general a las necesidades de intercambio local o regional, o siquiera nacional. Se prioriza su articulación con las rutas del comercio mundial por encima de las necesidades y dinámicas locales” (Serjé, 2017, p. 654).

Conceptos como el de *infrastructural power* de Mann (1984) evidencian la capacidad de producir y expandir el Estado y el capital mediante la infraestructura vial y de dar visibilidad y legitimidad a la acción pública a través de la organización de la infraestructura, en especial en tiempos de crisis y frente a las fuerzas incontrolables del medio ambiente (Ley, 2021). Asimismo, apelan a la presencia de la infraestructura como peligro y a la posible expansión de prácticas ilegales, además del riesgo de muerte por malfuncionamiento (Harvey, 2020; Schouten & Bachmann, 2022). A continuación, examinamos el rol de las conectividades y las funciones que permiten que vastos territorios y vidas operen bajo las lógicas del capital y el Estado.

En esta exploración nos interrogamos sobre el rol del camino y sus contribuciones a los

lugares conectados, o a esas utilidades de las conexiones, o a esas restricciones de movilidad. Quizá, una de las más famosas expresiones teóricas sobre el gobierno del espacio es la distinción entre *liso* y *estriado*, propuesta por Deleuze y Guattari (2002), junto a la problematización de terrenos de difícil acceso explorada por Scott (2008) en Zomia, las tierras altas de Asia del sudeste⁵. Un gobierno requiere expandir y gobernar homogéneamente un lugar de movilidad y para hacerlo convierte el espacio en grillas, métricas y reglas. El espacio de libre rearticulación, no sujeto a gobierno, o espacio nomádico (Katzner, 2020), que evade la mirada del Estado desde las alturas y los paisajes escarpados, es fuente de tensiones y potenciales conflictos para la autoridad (Scott, 2008): es allí donde se construyen relaciones espaciales y políticas que escapan a la gramática estatal. Otras visiones, sin embargo, que preceden el conflicto como forma de relación y que lo matizan, se han desarrollado también y merecen consideración en lo que sigue.

El clásico artículo de Max Gluckman (1958), popularizado como “The bridge”, abre discusiones sobre la conectividad y la colonialidad en un contexto de convergencias y extensión del poder formal de la colonia británica en parte de la actual Sudáfrica. Más que priorizar la idea de fricciones y el escape al poder de un gobierno central, Gluckman aborda las ideas de futuro, mejora y cercanía que trae el puente, mientras otros procesos legales, imbuidos de juridicidad consuetudinaria y colonial, trabajan a la par. La idea de superposiciones y contradicciones que habitan el espacio y la materia de manera aunada es un enfoque que permite dialogar y examinar la relación de poder que las infraestructuras facilitan. Estas establecen ciertos hitos de normalidad, mientras que, en una situación

de guerra, depositan en las personas el peso y la responsabilidad de reactivar la gobernanza estatal. Finalmente, lo que las infraestructuras, y el trabajo alrededor de ellas, transmiten a la ciudadanía es un sentido de normalidad que se aspira a restaurar (Jansen, 2018). En la etnografía sobre la construcción de dos caminos en Perú, Penny Harvey y Hannah Knox (2015) evidencian que las infraestructuras operan como dispositivos de normalización e integración. Una normalización e integración que contraría la idea de que el Estado es algo indeseable, o que debe ser evadido, punto desarrollado por Hetherington y Campbell (2014), tomando el caso latinoamericano.

El Estado también cumple la función de establecer futuros mediante la construcción de caminos, infraestructuras industriales y facilitar el acceso de espacios aislados a los beneficios de ser parte del Estado, aunque siempre con riesgos latentes. Velho y Ureta (2019) analizan cómo en Latinoamérica la creación del Estado ha sido la creación de infraestructuras, mismas que han definido sus límites, densidades y prioridades, además de las proyecciones país. Dalakoglou y Harvey (2012) abordan la idea de futuros y, más específicamente, de las temporalidades de los caminos, también como espacios que conectan o diluyen visiones y caracterizaciones de grupos culturales homogéneos dentro de su propia racionalidad. Un punto crucial para estos dos últimos autores es la manera como los caminos producen cambio en las identidades y las formas de conectividad, cómo integran dentro del mercado zonas que no han sido explotadas a la fecha –o no con alta intensidad– y la existencia de formas curiosas de ordenamiento político por parte de los caminos, los cuales no solo conectan, sino que están también organizados para distanciar.

Los procesos de producción de espacio y articulación no son solo mediados por la materia o los procesos infraestructurales. Los caminos son marcos de referencia y movimiento que median situaciones, y definen, hasta cierto punto, sus usos, pero no son posibilidades cerradas. En este contexto, destacan reflexiones como la de Gordillo (2020) y las proezas de habitar o actuar en altura dada las inclinaciones y las fuerzas gravitacionales que reorganizan el uso de la montaña. Gordillo establece un lineamiento que no es original ni nuevo, como lo han propuesto otras teóricas (Zaragocin & Caretta, 2020), pero sí esclarecedor para subrayar el hecho de que el terreno se conoce a través del cuerpo. Y para eso es clave resaltar las contribuciones de la fenomenología: los lugares son “más” que su materialidad; se definen por la incorporación, las formas de percepción culturalmente mediadas, la memoria y los simbolismos que existen en mayor cantidad que sus dimensiones físico-geométricas (Gordillo, 2020, p. 164). Este punto es clave, porque, independientemente de la pavimentación o el diseño ingenieril, como también lo explora Vergunst (2018), es la acción y las formas de adaptación e innovación las que favorecen y median la adaptación de los sujetos y colectivos bióticos con el espacio y la materia.

Infraestructuras, fronteras y ritmos

Diversos estudios sugieren que los “bordes” del Estado se evidencian en caminos y sitios donde ya no llega la infraestructura (Schouten et al., 2022; Schouten & Bachmann, 2022). Tales lugares plantean una forma particular de gobierno que los autores denominan “frontera infraestructural”, entendida como el límite material de determinadas obras públicas –i.e.

el final de un camino pavimentado marca el límite más evidente, y explícito, del control bajo un aparato estatal central—. La materialidad surge como elemento clave en la propuesta de Schouten, donde la circulación y la conservación de la hegemonía, los trabajos y las operaciones para mantener un camino definen quién controla, profita, gobierna y domina las relaciones que lo atraviesan.

La exploración de Schouten et al. de la República Democrática del Congo (Schouten et al., 2022) aborda la extensión y la pavimentación de caminos para conectar zonas “abandonadas por el Estado” a la gramática y el acceso estatal. Esta acción, sin embargo, moviliza una serie de fondos internacionales que financian mejoras de caminos de baja calidad, lo que convierte la repavimentación temporal de los mismos en un negocio. A su vez, la inserción estatal en territorios previamente no habitados comienza a corroer las solidaridades locales y a establecer paralegalidades ejercidas en un espacio de ambigüedad política por los militares que protegen los caminos. El cobro de tarifas informales es desplegado por estos, con una matriz de decisión discrecional: si alguien se ve pobre, se le cobra, si parece respetable, se le deja pasar. En este punto, el camino establece un nuevo problema para los locales al mismo tiempo que extiende el acceso al país, armando y desarmando la gobernabilidad del Estado.

La propuesta de Schouten et al., en parte, se construye sobre el trabajo de Teo Ballvé en Colombia (Ballvé, 2012, 2020) y sus análisis de cómo el Estado se expande y construye a través de recursos internacionales privados recurriendo a tomas de terrenos, mercenarios y el narco, y permitiendo la anexión de los territorios donde no está tan presente mediante la

privatización y tácticas paramilitares e ilegales. Ballvé (2020) concibe la propuesta del efecto frontera como una justificación imaginal y narrativa que describe determinadas zonas del territorio como “sin Estado” para poder introducir diversos actores en el negocio de darle forma. Las fronteras son definidas como los espacios donde el Estado se desarrollará, lo que invita a la competencia de diversos actores y de proyectos que rivalizan y dinamizan la producción de ese Estado mayor (en su caso, el colombiano).

La argumentación de Ballvé se articula a partir de la idea de “proyectos de Estado” de Jessop (1990). Se trata de aquellas disputas y proyectos sobre los recursos del territorio (minerales, hidroeléctricos, ganaderos) cuya primacía se torna hegemónica. De esta manera, en Ballvé, la producción de la frontera es lo que motiva la producción y la anexión, además de la acción del capital, para “normalizar” el terreno en territorio estatal. De la misma manera, Schouten et al. (2022) entienden la frontera infraestructural como el punto material—desconectado más que ausente— de la fuerza estatal, que es la que establece dónde se debe *construir Estado*. En este punto, el camino, los caminos, la infraestructura, se alzan como formas de gobierno, o como una plataforma que permite visibilizar y desplegar proyectos de soberanía.

Aquí se enfatiza la comprensión del Estado como una fuerza dinámica y relacional, cuyos efectos son los que le confieren visibilidad al mismo tiempo que, en el despliegue cotidiano de sus facultades, permanece invisible y encriptado para poder asimilar lo elusivo y tornar lo ambiguo en una más de sus herramientas (Das, 2006; Hobart & Kapferer, 2012). En el caso chileno, la existencia de un Estado más unificado que los de la India (Das, 2006),

la República Popular del Congo (Schouten et al., 2022) o Colombia (Ballvé, 2020), y con estructuras más claras y una población más integrada dentro del territorio nacional que la del Perú, por ejemplo (Harvey & Knox, 2015), permite intervenir de forma generalizada a través de procesos de privatización, lo que genera tensiones entre la soberanía del Estado, los intereses de la empresa y la precarización creciente de algunas porciones de su territorio (Ibarra et al., 2023; Kelly, 2021; Skewes et al., 2023).

En este contexto, nuestra propuesta teórica recoge los elementos anteriormente señalados y, construyendo sobre la base de lo propuesto por Dalakoglou y Kallianos (2014) y elaborado con mayor detalle por Espinoza Rivera et al. (2023), se establece la idea de las arritmias del Estado chileno como una forma de gobernanza que aparenta, como señala Ballvé (2020), ausencias, pero que, en realidad, son visibilidades e invisibilidades diseñadas para facilitar nuevas acciones de expansión estatal mediante agentes privados. Los movimientos del Estado son arrítmicos, inconsistentes, pero siempre certeros en su capacidad de operar mediante intermediarios, de persuadir a la gente en los territorios, de desplegar su papel, rara vez presentándose de manera directa o visible, sino a través de particulares. No hay en esto una definición clara de las bondades, ni las ambigüedades, ni tampoco de las paralegalidades, que se pueden estructurar de arriba hacia abajo o a la inversa. En este punto, el Estado debe ser entendido como un fenómeno que presenta una ambivalencia operativa e ideológica y que no puede ser encapsulado solo bajo un modelo, sino que debe ser entendido en sus operaciones y efectos (Mitchell, 2018; Thelen et al., 2017).

En el caso de las infraestructuras que proveen servicios críticos, al mismo tiempo que integran a personas, territorio y naturaleza al escenario estatal, también son proyectos inacabados. Es, pues, necesario poner atención a los elementos críticos de las infraestructuras, cuya incompletitud y derruida condición generan la acción emergente, concertada y, eventualmente, violenta de las comunidades, que debe ser contrarrestada (Truelove & Rusczyk, 2022). La ausencia de mantenimiento de las infraestructuras terminan colocando en riesgo la vida de quienes habitan los territorios (Anderson et al., 2020), aun cuando no se llegue a un estado de emergencia, salvo cuando se sufren desastres, como aluviones, o incendios. Es lo que Anderson et al. (2020) llaman *slow emergencies* o emergencias lentas, situación común en nuestra exploración, en la que se reportan aluviones y cortes en la conectividad debido a problemas cronificados en la provisión de infraestructura y la mantención de esta.

De esta manera, nos concentramos en abordar cómo la relación entre camino, gobernabilidad y mantención permite rebatir aquellas maneras de pensar el camino solo como una forma de conexión y anexión para comprenderlo como una plataforma, al modo planteado por Gluckman (1958), de socialidad que establece una redistribución de roles, poderes, violencias y futuros.

En el camino

Chile se constituyó, en un espacio muy breve de tiempo, en un campo de conflictos interculturales por la vía de la anexión forzada de vastos territorios, que incluyen la frontera norte (Tarapacá

y Antofagasta); la *Frontera*, como se ha denominado al territorio mapuche-pewenche; el extremo austral, y una fracción de la Polinesia. A partir de 1850 se plantea al país el tema de la soberanía —proclamada primero y ejercida después— sobre confines a los que el acceso es limitado (en particular, para el caso del Biobío, ver Molina y Correa [1998] y Riquelme [2012], y, en general, Ferreira Martínez [2015], Harambour-Ross [2016], Kelly [2021], Klubock [2014], Pinto Rodríguez [2003], Soluri, [2020], Villarroel [2013]). La gran minería, la modernización agrícola, la ganadería extensiva, la actividad maderera, además de los intereses geopolíticos en lo relativo al establecimiento de las fronteras nacionales, propulsaron la expansión capitalista que ha ido modificando, hasta la fecha, las formas de pensar y organizar el país.

En la construcción nacional del territorio, los ejes longitudinales, representados por el ferrocarril, las rutas marítimas y las rutas terrestres, han sido las herramientas estratégicas. Puentes y caminos, en lo que nos concierne, son una parte esencial de los estudios de infraestructura y se constituyen como elementos clave de la política de conexión, comunicación, gobierno e insurrecciones por invisibilidad o lejanía. Tomando en consideración los megaproyectos de conectividad en Chile, la carretera austral marca un hito sobre cómo abordar la temática. En este caso se tuvo como objetivo reorganizar el país y redibujar las fronteras de la soberanía nacional —no montañosa, sino a nivel longitudinal— para concluir con la recreación de los imaginarios y las acciones en el territorio. Este caso es abordado en profundidad por Urrutia Reveco (2020), quien también resalta la forma en que la carretera incide en las dinámicas de control/reorganización de los tiempos y las circulaciones, y, fundamentalmente, de reestructurar el territorio hacia el “centro del país” (la capital, Santiago).

El valle del Queuco, dentro del Alto Biobío, representa un hito tardío en esta integración. Aunque proclamado como parte del país en el siglo XIX, sus habitantes, las comunidades pewenche, recién quedaron capturadas en los albores del siglo siguiente en la trama legal y administrativa del Estado (Huilñir-Curío & Macadoo Espinoza, 2014; Molina & Correa, 1998; Correa, 2021). La expansión territorial del Estado fue propulsada tanto por intereses geopolíticos como por la explotación capitalista, que, en el caso que nos ocupa, precedió a la acción del Estado sirviéndose de él, situación que, de algún modo, presagia lo que ocurre hoy en el territorio. En efecto, la zona referida corresponde al valle cordillero del río Queuco, donde una importante porción del espacio pewenche fue apropiada por vía del engaño por parte de empresarios chilenos (Correa 2021; Molina & Correa, 1998; Riquelme, 2012).

Por otra parte, el valle se ve demarcado por dos fronteras claramente establecidas: en lo cultural, la comuna de Alto Biobío es la capital administrativa de un territorio pewenche —84,18 % de la población comunal, de acuerdo con el Municipio, se adscribe a esa categoría⁶— y, en lo geográfico, hacia el oriente, establece el límite nacional con Argentina. La población local se distribuye en varias comunidades con tierras legitimadas, algunas a través de títulos de merced y otras en acuerdos posteriores con el Estado chileno. Otras más están en disputa, como Cayaqui, Pitril, Cauñicú, Trapa Trapa, Malla Malla y Butalelbun. Para estas comunidades, sus principales vasos comunicantes fueron con Argentina hasta avanzado el siglo XX y con Chile a partir de la conectividad vial que se expande hacia fines de la década de

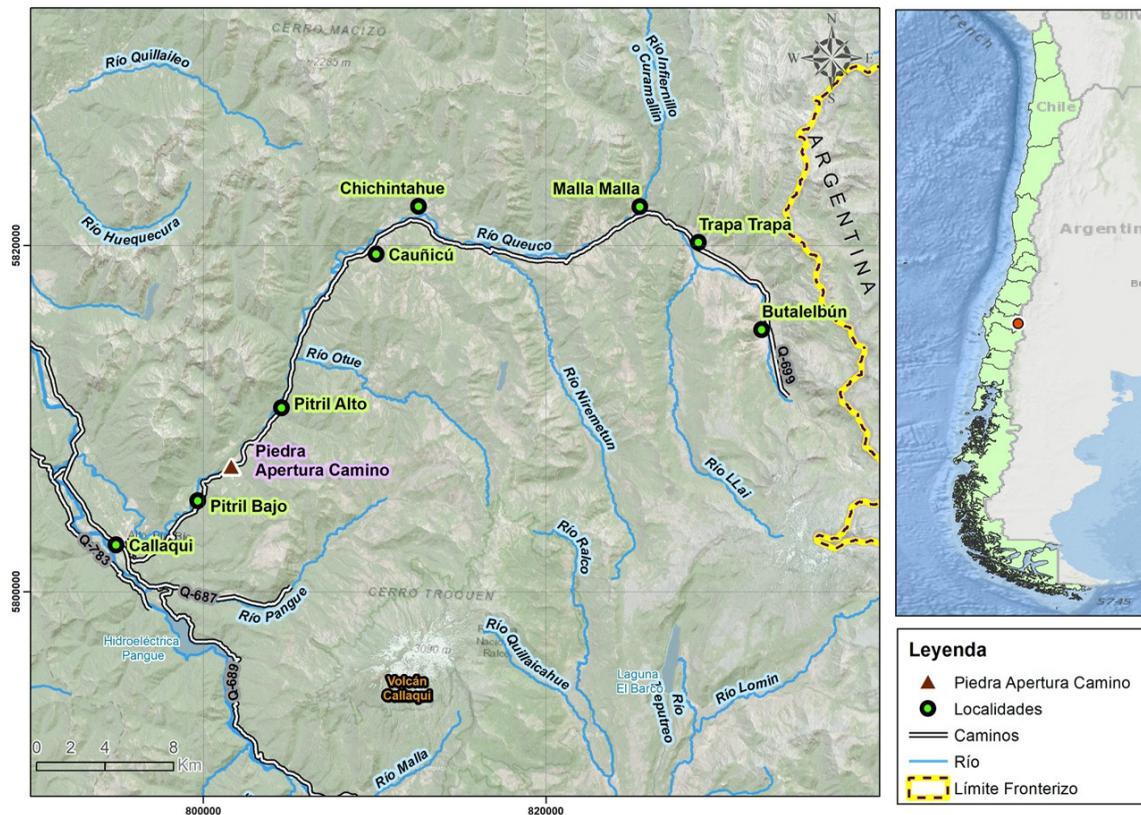
1970. Ambas direcciones abren espacio a un intenso comercio que, en su origen, tuvo dos ingredientes esenciales: la sal proveniente del oriente y los tejidos (ponchos) creados por mujeres pewenche (Correa, 2021; Huiliñir-Curío & Macadoo Espinoza, 2014; Molina & Correa, 1998).

A pesar del alto nivel de enclaustramiento al que fueron sometidas y la constricción en cuanto al acceso a recursos, las comunidades del valle lograron mantener cierta autonomía en lo territorial, lo económico y lo político. A ello ha contribuido el desarrollo de prácticas productivas y de movilidad que combinan la ganadería con la recolección del piñón, la pequeña agricultura y el comercio tradicional. En este último sentido, su movilidad les lleva hacia Copahue, en Argentina, donde intercambian productos textiles y joyería de producción propia, además de enseres domésticos, por mate y animales, que luego entran en circulación en las redes de intercambio local. Aunque restringida, la circulación de bienes a través de la frontera continua su curso, con la exportación de tejidos y artesanías y la importación de hierba mate como sus principales ingredientes.

La apertura de la ruta Q 699 representa la culminación de un proceso que pretende ser asimilador de la población pewenche y que, en la práctica, no lo logra. Desde el punto de vista de su materialidad, la ruta se interpone entre los múltiples senderos que conferirían integridad territorial a las comunidades pewenche (Huiliñir-Curío, 2020). Allí el camino, bajo el concepto genérico de *rüpü*, en chedungun, es la base de una red de lugares significativos, en la que se distinguen de dos tipos: *ptrarüpü* y *pichirüpü* (grafías empleadas por Huiliñir-Curío). El primero, *ptrarüpü*, corresponde al camino grande que sirve a los propósitos del traslado de animales entre la invernada y la veranada y para la recolección de piñones en la parte alta. Los *pichirüpü*, por su lado, son de carácter temporal, usados para conectar espacios de uso cotidiano o huellas de los animales que salen a pastar dentro de los predios comunitarios.

El *rüpütun* se relaciona con el acto de “recorrer el camino” o “hacer huella”. Un *rüpü* es el rastro o *pünon* de un cuerpo en movimiento (*nengümün*), ya sea animal o humano, hecho con el pie (*namün*), mientras se recorre a pie (*namüntun*) o a caballo (*kawelluntun*) en la cordillera (Bello, 2011) [...] el concepto de *rüpütun* grafica la compleja relación del mundo pewenche con la montaña o mawiza por medio del *üi mapu* o toponimia mapuche y la red de lugares conectados por cada *rüpü* (Huiliñir-Curío, 2020, p. 86).

Figura 3. Mapa de la ruta entre Ralco y Butalelbun, 2024.



Fuente: Autores.

La apertura de la ruta Q 699 se inmiscuye en los trazados locales aprovechando las huellas que le preexisten, pero teniendo como principal objetivo conectar los núcleos poblados con el eje político y administrativo de la región y del país, lo que representa un antiguo propósito del gobierno colonial, primero, y republicano, después⁷. La ruta ilustra el juego de propósitos entre un Estado ajeno y comunidades que procuran proteger su espacio en un medio que les resulta, en gran parte, inhóspito. Para los efectos del estudio de la Q 699, Bonelli y González (2016) ofrecen una interpretación de especial interés para situar el papel del camino

en la trama de las relaciones interculturales, pues uno de los casos que ofrecen para el análisis se corresponde con la ruta de la que aquí nos hacemos cargo, en particular del sector de Pitril, donde se yergue una roca que lleva inscrito el nombre de Augusto Pinochet asociado a su apertura: “APERTURA CAMINO PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET” (Figura 4). “Es como un monumento que le hicieron a Pinochet por todo lo que había hecho, por el camino, por el sueldo mínimo que le pagaba a la gente para construir el camino”, dice un entrevistado de Bonelli y González (2016, p. 29).

Figura 4: Ubicación de la roca que indica la apertura del camino.



Fuente: Autores con base en Google Earth, 2024.

La roca en cuestión, sostienen Bonelli y González (2016), más que el origen del camino testimonia la “transformación de un mundo material afectado por fuerzas y materialidades heterogéneas” (p. 30). Tales transformaciones, sin embargo, traducen, en lo material, el inter-

juego de intenciones políticas que operan de manera simultánea en un contexto donde la hegemonía del Estado dista de ser absoluta. En este sentido, el caso de la ruta Q 699 es sintomático de las tensiones y contradicciones que se viven localmente en la comunidad.

Figura 5: La trama territorial, 2022.

Fuente: Fotografía de los autores.

Nuestro trabajo de campo, desarrollado a partir de 2021, nos ha permitido reconocer, en la dinámica propia del camino, el entrecruce de las voluntades políticas, las negociaciones y los conflictos que han permitido, por una parte, a un Estado arrítmico mantener una presencia local y, por la otra, a la propia comunidad avanzar en sus intereses (Figura 5). Para ello, junto con llevar adelante un “etnografía rutera”, esto es, recorrer en múltiples ocasiones el camino, abiertos a la imprevisibilidad de este y a las conexiones (y desconexiones) que, a través suyo, se establecen, se buscó interac-

tuar con personas clave en la vida del camino. Los trayectos realizados con integrantes de la comunidad pueden clasificarse en los siguientes tipos: políticos (reuniones con el *longko* y las organizaciones de la comunidad), compras y aprovisionamiento, atención médica, tramitación de beneficios públicos, recreación y de intercambio comunitario. Todos estos traslados se hicieron en vehículos conducidos por integrantes del equipo de investigación o vecinos y, en un caso, a caballo. Cada uno de los quince trayectos registrados involucró una intensa y prolongada interacción con los participantes.

El centro de la actividad de campo se ubicó en Cauñicú y los desplazamientos incluyeron –aparte de los realizados dentro de la propia comunidad– Butalelbun, Chichintawe, Pitiril, Ralco, Santa Bárbara y Los Ángeles. Adicionalmente, entre las personas entrevistadas se incluyen residentes de las comunidades y otros usuarios de la ruta, entre ellos comerciantes y trabajadores forestales, y personal municipal, del Servicio Agrícola y Ganadero y de la Dirección de Vialidad. Los datos recogidos se complementaron con información secundaria de redes sociales. Esta aproximación permitió identificar lógicas de beneficio y de negociación, las dimensiones de gobernabilidad, las densidades estatales, políticas, de presencia y visibilidad, y los ritmos y actores que se despliegan para gobernar, incluir, escapar y negociar la relación Estado-locales en el contexto de un camino que presenta constantes peligros y áridas materialidades.

Las piedras, pero no solo piedras del camino

“Es como si el camino estuviera vivo”, comentó un miembro de nuestro equipo de investigación. Y son muchas las veces que hemos transitado el trayecto en ripio de Ralco a Cauñicu, Chichintahue y Butalelbun y cada vez nos pareció que no era el mismo camino. Si en una ocasión el vehículo desertó a mitad de la travesía por la ruta Q 699 –nombre que probablemente pocos conozcan para la vía que une Ralco y Butalelbun–, en otra fueron los deslizamientos de tierra los que nos detuvieron, sin antes haber llevado a los carabineros hasta, en ese momento, el damnificado retén policial. En otra ocasión fueron las piedras, que dañaron

el estanque de gasolina, y, en una de nuestras subidas, una máquina motoniveladora casi nos impacta en su loca bajada. Ahora, en octubre de 2023, el camino estaba casi intran-sitable, como nunca lo habíamos visto antes. Las causas inmediatas nos parecieron ser las nevazones y los temporales que asolaron la zona durante el invierno de ese año, y que se llevaron puentes, pasarelas y la vida de una joven madre, quien “intentó cruzar el cauce del río Queuco en compañía de su hijo de 10 años, siendo arrastrados por la fuerza del agua [siendo socorridos por] lugareños [...] logrando rescatar únicamente al menor, mientras que su madre fue encontrada fallecida a 800 metros río abajo” (Valencia, 2023). A su paso, el temporal dejó aisladas a las comunidades por al menos una quincena: según nos informaron desde el municipio, el frente de mal tiempo significó la pérdida de 18 infraestructuras viales (entre puentes y pasarelas) en toda la comuna de Alto Biobío.

Pero no toda la devastación es atribuible a la fuerza de un temporal, o por lo menos no en el grado que se menciona. Otra vez eran los camiones que, en un tránsito inusualmente intenso, habían destruido el camino. El maderero y la recolección de áridos habían incidido también. De hecho, en los últimos dos años ha estado operando de modo sistemático una empresa maderera en la cosecha de pinos y eucaliptus plantados hacia los años noventa a través de un programa de la CONAF, al que más adelante haremos alusión. A su vez, según nos indicaron algunos vecinos, junto con las faenas de reparación que realizan contratistas viales, sus mismos camiones aprovechan la jornada para extraer áridos y llevárselos fuera de la comuna, lo que constituye otra de las actividades nocivas que se registran en el terri-

torio. La expansión del mercado inmobiliario en los valles inferiores ha estimulado el negocio de las arenas y piedras para la construcción y, en este caso, de un modo absolutamente informal, los camiones acceden a las riberas y operan, también con maquinaria pesada, depredando las orillas. Su flujo constante, además, es otro de los factores que destruyen el camino.

La situación llegó a tal punto que, durante el mes de septiembre de 2023, las maquinarias de la empresa encargada de la reparación de

estos caminos sufrieron un ataque incendiario y tuvieron que retirarse del lugar (Bastías, 2023). Frente a esta inusual circunstancia, la población local llegó incluso a culpar al gobierno de lo ocurrido. Tal como indica una de nuestras interlocutoras refiriéndose al ataque incendiario: “Dicen que hasta el presidente [de Chile] está metido”. En este contexto, los trabajos de mejoramiento —o más bien de reparación y mantención— de la ruta han significado también un elemento de tensión para la comunidad (Figura 6).

Figura 6: Faenas en la ruta.



Fuente: Autores (2022).

Así lo advertía uno de nuestros entrevistados en relación con el tránsito de camiones:

Para nosotros, como gente de vialidad, es una tremenda complicación porque el movimiento de tanto camión maderero hace tira los caminos, y como la gente ahora está muy sensible, y todo el mundo tiene autito [...] entonces [viene] el reclamo. Vivimos con reclamos por el mal estado de los caminos, y sobre todo en el invierno. [El] gran enemigo, entre comillas, que tenemos acá [son] los forestales que usan nuestro camino.

La vida de los caminos es más compleja que las evidencias inmediatas con que el ripio pareciera vengarse de los amortiguadores, los frenos y la carrocería de los vehículos que por allí circulan. Hay en estas desventuras ruterías una suerte de enfermedad autoinmune que, finalmente, protege a quienes destruyen lo que otros laboriosamente han construido. En esta constatación se evidencian las inconsistencias de un sistema público que provee de infraestructura vial e, inadvertidamente, de los medios para su destrucción⁸ —en este caso, a través de licitaciones a las mismas empresas que, habiendo sido contratadas para mantener la ruta, terminan optimizando sus ingresos por la vía del comercio ilegal de los áridos—.

Las lealtades que genera la mantención se desdibujan rápidamente a causa del deterioro producido por esas mismas máquinas y por los transportes de los troncos cultivados al alero del subsidio forestal y hoy convertidos en madera. La gobernanza se mantiene por una doble vía: lealtades y alianzas por la vía de los subsidios, pero, al mismo tiempo, demandas que, merced a futuras inversiones, revitalizarán las adhesiones.

Entre tanto, el capital, por precario y marginal que pueda ser, habrá capturado la rentabilidad de la operación generando, al mismo tiempo, lo que nos atreveríamos a llamar un despojo socioambiental —en este caso de escala menor—. El daño territorial causado a las comunidades es capitalizado por las empresas constructoras de caminos y las forestales sobre la base de un despojo residual. No obstante, el valor secundario de la actividad, tanto en lo económico —ingresos devengados para la comunidad por la venta de madera y servicios conexos— como en lo político —prestigio obtenido por los liderazgos locales— permite mantener la operación en el mediano plazo. En efecto, mientras las autoridades locales, regionales e incluso nacionales afianzan sus posiciones con la gestión de la emergencia y de las inauguraciones de obras, las comunidades reditúan en beneficios económicos y las empresas viales y forestales lucran con la situación.

Las catástrofes son las mejor llamadas para convocar la atención del Estado. Así lo entiende la Dirección de Vialidad del Biobío. En una nota de prensa se señala:

La situación de conectividad de Alto Biobío [que] presenta cada año ha implicado que más de 1.500 personas permanezcan en condición de aislamiento durante días por la mala condición de los caminos, los cuales al ser de ripio y similares tienden a presentar irregularidades por la erosión de la lluvia o bien aludes (*Litoral Press*, 2023, s.n.).

Pero la situación para subsanar tales condiciones no es fácil:

... el grado de accidentabilidad de la ruta, es decir, la geografía del territorio es bastante sinuosa, por lo que para poder hacer un proyecto de pavimentación se requiere de un estudio de ingeniería que permita dar un

diagnóstico para poder plasmar algún tipo de solución que pudiera tener cabida a una pavimentación (*Litoral Press*, 2023, s.n.).

La autoridad vial explica:

La ruta Q 699 en la ribera del río Queuco de la comuna de Ralco, hacia Trapa Trapa, Butalelbun y otras comunidades intermedias, es la que presenta la principal afectación que hemos tenido, porque en realidad la ruta es bastante larga, son alrededor de 70 kilómetros y por ser una zona cordillerana presenta una geografía bastante accidentada (*Litoral Press*, 2023, s.n.).

Los dirigentes de Butalelbun solicitan pavimentar, pero las posibilidades de hacerlo son remotas. De hecho, en 2015 se contaban quince puentes para la ruta, lo que equivale a 4,7 puentes por kilómetro (Dirección de Vialidad, 2016)⁹. Las medidas de reparación implican, según la autoridad vial,

... que las alcantarillas aumenten en su diámetro, que los puentes puedan ser un poco más largos, también de una estructura consolidada y protegida, lo que permitiría de alguna manera resistir, tal vez no solucionar, pero sí resistir de mejor forma la cantidad de agua a propósito de las lluvias (*Litoral Press*, 2023, s.n.).

Para la autoridad el problema es claro y la solución es un tema de ingeniería. La historia, como todas, es, no obstante, más larga. Durante todo el período previo a la habilitación de esta ruta, la conectividad preferente y habitual de las comunidades Pewenche del Queuco era hacia Copahue, en Argentina. Los primeros antropólogos que llegaron al territorio lo hicieron en la década de 1970 en bus hasta Santa Bárbara y de ahí a Cauñicu y Trapa Trapa a pie, subiendo cerros¹⁰. En esa década y en la siguiente hubo transformaciones decisivas. La disponibilidad de mano de obra por la vía de los programas

de empleo de la dictadura y los inicios de la construcción de las represas en Pangué (1996), primero, y en Ralco (2004) y Angostura (2014), después, trastocaron la geografía local cimentando la conectividad con Chile y relocalizando poblaciones de habitantes de los territorios que serían inundados (Moraga, 2001).

La construcción de caminos menores, empero, no queda sujeta al solo imperio de la autoridad. Al adentrarse en tierras indígenas, son otras las consideraciones que es preciso hacer y que la empresa toma en cuenta. Los intereses de las y los habitantes de la comunidad establecen —en muchos casos— variaciones en los trazados de la ruta. Así lo comenta un entrevistado “cuando llega un contratista a trabajar al Alto, a un camino en el Alto Biobío, sobre todo si es una huella, de estas huellas que te dije yo que no son caminos públicos, huellas que [...] le estamos haciendo dos kilómetros que van a favorecer a una pura familia”. Pero la familia exige, además, que a quien se contrate sea uno de sus integrantes. Y el contratista acepta, según este testimonio, porque, en caso contrario, le resulta difícil trabajar. Lo mismo ocurre cuando la obra no se ciñe a las expectativas del comunero. Se exige, por ejemplo, que un puente tenga tal o cual orientación. Lo que el comunero busca, de acuerdo a esta fuente, “es aprovechar este contrato para resolver sus problemas o sus intereses, ya que le demos pega a alguien o que le hagamos una pega adicional que no tiene nada que ver con el camino”. Pueden pedir un radier o algo que sea útil para su predio.

Se producen, así, equívocos cuando se cruzan convenciones provenientes de mundos distintos. La visión del funcionario tiene sentido de acuerdo con el logro de los objetivos que se ha trazado. La ruta, como característica consis-

tente con su espacialidad, es lineal. El universo se mide desde un cierto kilómetro cero hasta el kilómetro 1,4, por ejemplo, donde se localiza la primera curva. Pero el habitante local tiene una comprensión distinta, relacional, de los fenómenos: discernir entre la construcción de un camino, una casa, una relación de parentesco o un radier no tiene mucho sentido. Lo interesante, sin embargo, es que el equívoco que aquí se produce es fértil: a paso lento, la ruta avanza y en su paso los comuneros logran recuperar para sí lo que, bajo otras circunstancias, ese mismo camino les niega.

De manera paralela, la construcción de los caminos trajo el dinero al territorio, lo que desembocó en un cambio en el modo de vida de las comunidades. En concreto, se produjo una suerte de reacción en cadena: cuando se construye el camino se incorpora a las comunidades pewenche como mano de obra asalariada. Al volverse la población local asalariada, el camino se torna importante para las actividades comerciales (ya sea vender animales o “bajar” a alguno de los centros urbanos del valle a comprar mercadería).

Las emergencias y sus curvas

Las obras viales representan, en el contexto de la ruta a Butalelbun, la sobreimposición de un modelo de penetración estructural. Es el *ptrarüpü* chileno, si se quiere —de acuerdo a la grafía empleada por Huliñir-Curio (2020)—, puesto que en esas vías se desplazan bienes y fuerza de trabajo. La penetración, empero, no se agota allí. Los mismos mecanismos asociados al mantenimiento vial se repiten en los senderos interiores, en los *pichirüpü*, donde las faenas madereras hacen lo suyo. Para comprender

su presencia debemos, no obstante, hacer un recodo en el camino.

En el contexto de las profundas transformaciones experimentadas a partir de los años ochenta, hay algunas que, aparentemente alejadas del tema vial, resultan clave a la hora de discutir la vida de la ruta Q 699. Nos referimos a los programas de CONAF para la introducción de especies exóticas —pino y eucaliptos— para poner freno a la degradación del suelo producto de la actividad ganadera característica de las comunidades Pewenche. Ciertamente, la introducción de estos programas de forestación, acordados con la comunidad, significó un cambio en muchas dimensiones de la vida pewenche del Queuco. Tal como indica una de nuestras interlocutoras:

Dejaron de sembrar trigo porque ya la gente yo creo que dejó cuando ya empezó a plantar los eucaliptus. Eso fue una gran destrucción que hizo el Estado trayendo esas plantas. La gente, por ejemplo, los predios que usaban para sembrar trigo, todo eso, la gente nunca dimensionó que podía ser tan dañino para la tierra. Entonces la gente empezó a plantar, a plantar, a plantar eucalipto y después para eliminarlo era difícil.

Hay en lo dicho una crítica a la generación anterior. Y de lo que en ese entonces se hizo “todavía no lo eliminan, todavía queda mucha forestal, y los predios ya no están tan productivos como eran antes”. Y continúa:

Antiguamente, la gente rozaba como una hectárea. Rozaba, ya supongamos que donde hay puro nativo: lo que es radial, hualle. Rozaba y botaban todos los árboles y después lo quemaban hasta que barbechaban, destroncaban y dejaban la tierra para sembrar [...] Nadie conocía a CONAF, no estaba, no venían para acá. Así la gente fue dejando de sembrar y aparte de que igual las nuevas generaciones de los jóvenes ya empezaron a estudiar, empezaron a migrar, y antes la gente que más sembraba era la gente antigua que se

criaba [...] Nosotros no sé, a los 6 años, ya ellos barbechaban y nosotros teníamos que deschampar. Sacar las champas con horqueta. O los llenaban los sacos y nosotros los tirábamos para la orilla. Después había que tirar leña, tirar los bueyes. Igual cuando barbechaban a mí me tocaba tirarle los bueyes a mi papá, porque él araba la tierra. Y los demás hermanos todos tenían sus quehaceres.

Al optar por la plantación de especies exóticas, la comunidad, según nuestra entrevistada, solo vio el beneficio económico que podía haber en ello, y

... empezaron a plantar y a plantar eucaliptos. Viendo que, por ejemplo, era como un subsidio. Ya, plantaban una hectárea y le pagaban alrededor de 90.000 pesos, 100.000 pesos por hectárea plantada. En esos años era plata porque acá nunca había trabajo. Pero finalmente fue muy perjudicioso para la tierra. Varia gente dejó de sembrar, hubieron muchas cosas que fueron cambiando, hasta el ahora¹¹.

Lo que en un principio se vio como un beneficio evidenció, de acuerdo a la misma entrevistada, el empobrecimiento de la población, que olvida sus formas tradicionales de producción y que pasa a depender del dinero que obtiene fuera del territorio.

Fruto de la introducción de estas plantaciones, décadas después –2022 y 2023– nos toca, en nuestros lugares de residencia temporal, compartir desayunos y cenas con trabajadores del rubro de la madera, quienes suben por períodos prolongados a talar los árboles que permanecieron como herencia de aquel proyecto de la CONAF. Su presencia es, al menos en parte, bienvenida por la comunidad. De hecho, según nos comenta una interlocutora, la decisión de iniciar las faenas forestales fue de esta última. Si bien cada comunero recibe su

pago por la madera extraída de su terreno, el acuerdo es entre la empresa y la comunidad. La empresa a cargo de la operación compra los árboles, los tala y los transporta hacia el valle. Los pagos son modestos, pero son pocas las empresas dispuestas a internarse en la cordillera: la distancia, la accidentabilidad, el costo de mantención de la maquinaria y los combustibles requeridos no satisfacen las expectativas de ganancia que actores más poderosos pudieran tener. Se trata, más bien, de un negocio periférico en el rubro.

Aparte de los pagos por compra de madera, hay otros servicios valorados localmente. Uno es el alojamiento y la alimentación de los operarios, con quienes, además, se establecen relaciones de proximidad social. También está, lo cual es especialmente relevante para la argumentación que sigue, la habilitación de senderos madereros, que permiten también conectar a las familias más distantes de la ruta y disponer de atajos para el movimiento de animales y personas. Son los *pichirüpü* madereros. Y es, justamente, en este punto donde es menester retomar el tema vial. El equipamiento con que cuentan los madereros incluye camiones pesados y retroexcavadoras para la habilitación de caminos. La empresa ofrece ensanchar senderos, construir “caminos” para facilitar la movilidad de aquellas y aquellos residentes que se encuentran más alejados de la trama vial.

Pero, al igual que la ruta a la antena de retransmisión telefónica instalada en Cauñicú alto, estos accesos finalmente sirven más a los propósitos externos que a la movilidad interna. En adición a ello, los caminos madereros no son realizados bajo los parámetros técnicos exigidos por la Dirección de Vialidad. Más que

una solución, su construcción es un problema, pues, dada su factura tosca, se degradan fácilmente, lo que produce nuevos daños a la infraestructura vial, deterioro del ecosistema (producto de la erosión del suelo descubierto) o focos de posibles deslizamientos de tierra, que pueden ser un peligro tanto para la comunidad como para el camino principal, tal como lo vivimos en una de nuestras visitas. Parafraseando a Viviana Huliñir-Curío (2020), podríamos afirmar que “la mayoría de estas estas sendas son inconexas y se desdibujan con la llegada de cada invierno” (p. 86).

Al retrotraer la historia a su origen se advierte cómo un subsidio estatal (plantación de exóticas) genera condiciones, por una parte, de gratificación comunitaria (ingresos monetarios) y, por la otra, a la larga, el deterioro de su calidad de vida por las restricciones a la conectividad y una mayor accidentabilidad en el camino, sumado al deterioro de los vehículos propios –principalmente camionetas–, que han desplazado a los bueyes y caballos como instrumentos de trabajo. Y no ha sido solo la faena maderera o el transporte de áridos lo que destruye el camino: la actividad turística también ha sido fuente de alteraciones que, por motivo de espacio, no abordaremos aquí. Baste con decir, y a modo de ilustración, que, al constatar los impactos no deseados de esta actividad en la laguna de Cauñicú, la comunidad indígena decidió impedir el acceso de visitantes. Ya lo había anticipado Huliñir-Curío (2020) cuando, aun estando en funcionamiento un proyecto turístico comunitario, advertía que “tanto la huella, la laguna de Cauñicú y el pewenentu son resignificados mediante ideas y funciones turísticas inicialmente ajenas al mundo pewenche” (p. 87).

En la situación descrita toma fuerza la idea de que los límites materiales del Estado y la infraestructura, aunque nunca absolutos, producen fronteras infraestructurales (Schoutan & Bachmann, 2022) que visibilizan el alcance de sus intereses, mientras que el resto de la producción de territorio cae en las manos de privados, quienes complementan o movilizan el proyecto estatal (Ballvé, 2020). La disparidad de proyectos, sean públicos, empresariales, informales o formales, o episódicos, junto con la mantención esporádica de la infraestructura o con su expansión igualmente espasmódica, y los límites de acceso, marcados por su fluctuación material –aluviones, lluvias, nieve y bloqueos– y la altitud, evidencian el carácter arrítmico de la gobernanza local (Espinoza Rivera et al., 2023).

La salida: ¿contra el tránsito?

Lo visible para la comunidad y los transeúntes es que “la situación está cada vez peor”. “Ya ni se puede transitar por aquí”. “Mire”, nos reclama uno de los conductores durante el desayuno, “aquí estamos perdiendo plata. Los vehículos se nos están echando a perder con tanto hoyo”. La infraestructura vial se hace groseramente perceptible a través de sus grietas. Las muchas cuestas se inician y terminan con grandes socavones que son originados por la tracción de los vehículos pesados al agregar fuerza a sus motores. Sin embargo, se acusa al gobierno como responsable de todo: el mismo ente que aporta con subsidios de emergencia para la construcción de galpones, cercos o viviendas dañadas por los temporales, que se traducen en materiales de construcción que, al igual que las arenas o los troncos de los árboles, han de

ser transportados en vehículos de carga. El desplazamiento en la búsqueda de responsabilidad termina por beneficiar principalmente a las empresas, en menor medida a la comunidad y, en la medida en que interviene, al Estado. El precio de ello es el socavón socioambiental que esta dinámica de gobernanza trae consigo.

A pesar de sus padecimientos, el camino sigue siendo parte de la vida local. En cierto modo es domesticado por sus usuarios y, en muchos casos, produce consecuencias no deseadas. Junto a los paraderos y recodos asoman las cabezas de madres e hijos a la espera de la micro o del transporte escolar: pequeños negocios de fletes y traslados sacan partido de la conectividad para producir servicios de consumo local. El vehículo de la posta pasa regularmente para hacer la ronda médica. Los encargos también circulan por el camino y los compradores de animales y piñones (si es que no depredadores del fruto del pewen o araucaria) son usuarios habituales. El pago de las pensiones se hace junto al camino, donde se congrega mensualmente una fila de comerciantes que venden a quienes recién han recibido los pagos hechos por el Instituto

de Normalización Previsional (INP). Una vez al mes, las camionetas pagadoras de pensiones y transferencias del Estado (seguidas de una caravana de camionetas de comerciantes) revolucionan a las comunidades aledañas al río Queuco al hacer fluir un pequeño torrente de dinero, comercio, transacciones, interacciones y conversaciones. Escuela tras escuela, desde Pitiril hasta Butalelbun, siguiendo la ruta Q 699, la vida social se acelera y se intensifica inusualmente con base en un caudal proveniente del occidente. Luego, todo vuelve a una normalidad propia, lenta y constante, al ritmo del río que viene del oriente.

Los robos de animales es una de las desventuras que trae consigo el camino. La aparente ausencia del Estado, de vigilancia y control permite que vehículos se desplacen de noche llevándose consigo vacunos u ovinos. El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), al restar prioridad al valle en términos de control fitosanitario, ha dejado de operar hace varios años la barrera que, junto con cumplir su labor preventiva, representaba un freno para el abigeato (Figura 7).

Figura 7: Barrera del SAG. El óxido revela la discontinuación de su uso, 2024.



Fuente: Autores.

En este punto es preciso volver al principio de arritmia y abandonos, cuyos efecto es la ambigüedad del Estado en cuanto a presencia y consecuencias: su presencia no tiene solo una forma y en espacios no “centrales” depende de agentes locales, que son quienes median entre las narrativas y las expectativas públicas abriendo ventanas de negociación (Li, 2005). Al mismo tiempo, sus ritmos varían en densidad, intensidad y efectividad, por lo que

algunas intervenciones, como las descritas anteriormente que, fundamentalmente, se sobreponen y avanzan con proyectos extractivos y privados, son una parte de las tantas variaciones de su existencia. Ello permite determinados elementos de autonomía, pero la desinversión en obras que han permitido determinados acuerdos puede acrecentar los problemas a mediano y corto plazo (Carse, 2018; Espinoza Rivera et al., 2023).

La ambivalencia de la presencia y la ausencia estatal persiste en otros fenómenos, como el abandono de canes en el área merced a la accesibilidad que la ruta produce. La presencia de jaurías se traduce en que una familia puede perder todas sus ovejas en un solo ataque. “Todo el trabajo que una [ha] hecho, todo el alimento que les ha comprado, en una noche, lo destruyen los perros”, se queja una vecina de Cauñicu y agrega que los perros matan indiscriminadamente y que no se comen todos los despojos que quedan como testimonio de la matanza. “Y, ¿a quién le va a reclamar una?”, se preguntaba nuestra interlocutora. Para esto, como para muchos otros reclamos, no hay Estado y se pide que lo haya. Los conflictos en torno a los perros se han suscitado de antaño en la comunidad, pero la presencia de perros abandonados provenientes de Santa Bárbara ha agudizado el problema y no está claro si se han constituido o no en chivo expiatorio frente a las problemáticas comunitarias internas. En cualquier caso, son identificados como la primera fuente de peligro para los animales domésticos y de corral¹².

Cada uno de los escenarios antes mencionados alimenta el mito de la ausencia del Estado, en el sentido planteado por Serjé (2017). En efecto, la construcción del camino (una geografía de la intervención) abre consigo la posibilidad de la incorporación de los territorios de montaña a las extensas redes del capitalismo global, el cual se encarna, en el caso de Cauñicú, en las actividades extractivas (forestales y áridos) y en la potencial mano de obra de personas de las comunidades que migran de sus territorios, ya sea como fuerza de trabajo no calificada o —en menor número— para estudiar. Sea cual sea el caso, el hecho es que el Estado

aparece como una figura fantasmagórica, pues está presente (el mismo camino es prueba de ello), pero al mismo tiempo es insuficiente (el camino está en mal estado o no es lo extenso que se le requiere para llegar a los diferentes lugares en que se le necesita, por lo que otros actores privados (en este caso las empresas forestales) asumen su habilitación y mantención al mismo tiempo que lo degradan. Al final, la responsabilidad recae en manos de una repartición pública: la Dirección de Vialidad.

Conclusiones

La ruta Q 699 es paradigmática de los modos de penetración a través de los que el Estado y las empresas se apropian y buscan ejercer gobierno sobre tierras indígenas. La ruta es un proyecto asimilacionista, toda vez que se le concibe como un medio de acceso a recursos naturales y un facilitador para el desplazamiento de la fuerza de trabajo. La vida del camino dista, no obstante, de ser unívoca. Las dos fuerzas: la chilena —proveniente del occidente— y la pewenche —proveniente del oriente— se entrecruzan en tensiones que le van dando forma. El encuentro —que es desencuentro a la vez— se produce en dos niveles simultáneos: la gran ruta y los senderos interiores. Por una parte incursionan las agencias viales públicas —a través de subcontratistas— y, por la otra, las empresas forestales, que urden tramas con las expectativas de conectividad de los residentes más aislados. En uno y otro caso, el lucro cae en manos de los privados, mientras que la comunidad recibe exiguas ganancias que compensan lo que, en definitiva, constituye un despojo larvario de carácter socioambiental.

La vida de los caminos no puede ser examinada en términos absolutos. Es preciso entenderla en su relación dialéctica con la vida de las comunidades, el Estado, las empresas privadas y las propias personas. Su inmediatez en el cotidiano torna invisibles las rutas en cuanto a su operación normal. El deterioro del trazado, sin embargo, comienza a visibilizar una condición cuyo malestar, en ausencia de reparaciones, se incrementa progresivamente. Este descontento se expresa en demandas crecientes que torna visible al Estado de la misma manera como los baches evidencian el deterioro de la vía.

Los aludes con cuya descripción iniciamos este artículo son sintomáticos de las ambigüedades en torno a las que gira la vida de un camino. En ese momento, la catástrofe permitió energizar, por una parte, a la fuerza local, y, por la otra, legitimar al actor público por su pronta y eficaz acción. Su incursión linear volcó a su favor las adhesiones comunitarias y, tras lo sucedido, el camino se mantuvo sin novedades hasta el invierno subsiguiente, momento en que volvió a ocurrir otra debacle. La acción linear se contradice, así, con la ausencia de un ciclo que mantenga la vigencia del Estado en lo local: lo que en su momento resultó eficiente para mantener su legitimidad comienza a resblandecerse en el período siguiente. Es la arritmia que se posesiona de la situación: las heridas del camino se abren

tornando cada vez más tortuoso el tránsito y los usuarios no tardan en reclamar por la pobre mantención que el servicio público les brinda. Las evidencias del daño encubren sus causas y, en este sentido, la vida de un camino pareciera padecer de una enfermedad autoinmune: aquellos cuerpos que, con su movimiento, les son lesivos dejan de reconocerse como amenazantes. Más aún, toda vez que prestan y demandan servicios, llegan a ser valorados.

Lo analizado lleva a relevar las dimensiones larvarias que están operando a nivel local y que encubren un conjunto de operaciones altamente depredadoras, cuya traducción la vive el camino bajo la forma de grietas, hondonadas y socavones que, efectivamente, la lluvia, la nieve y el hielo se encargan de profundizar. Ni amigo ni enemigo, el Estado despliega una gobernanza que genera contradicciones; su poca efectividad lo vuelve el chivo expiatorio y la posibilidad de identificar o actuar sobre las causas efectivas que están enfermando al camino se anula. Su arritmia se inscribe en un marco de relaciones sobre el cual pareciera no tener otra posibilidad que no fuera la de someterse al interés privado, al que sirve de instrumento. Al asumir como propios los agravios al camino, la autoridad encubre el quehacer de quienes, en definitiva, socavan el territorio para beneficio propio.

Notas

¹ En este artículo describimos el comportamiento del Estado con palabras como arritmia y espasmo que, aunque tienen significados precisos en el campo de la medicina, resultan evocativos de comportamientos institucionales irregulares o contradictorios en relación con los preceptos normativos que los rigen.

² Las rutas que atraviesan los mares o los cielos son también caminos a los que no haremos alusión en este artículo.

³ Traducción propia de: "Material infrastructures, including roads and water pipes, electricity lines and ports, oil pipelines and sewage systems, are dense social, material, aesthetic, and political formations that are critical both to differentiated experiences of everyday life and to expectations of the future".

⁴ Traducción propia de: "Infrastructures shape the rhythms and striations of social life".

⁵ Zomia es el nombre que Scott retoma de Van Schendel (2002) para nombrar una región que comprende 2.5 millones de km² de una accidentada geografía que atraviesa varios países del Sudeste Asiático—Vietnam, Camboya, Laos, Tailandia, Myanmar y Birmania—, desde la sierra central de Vietnam hasta el noreste de la India, atravesando cuatro provincias chinas—Yunnan, Guizhou, Guangxi y Sichuan—. En esta región aproximadamente cien millones de personas, pertenecientes a diferentes pueblos con una vasta variedad de lenguas, han resistido a la integración sociopolítica (Salcido, 2011).

⁶ <https://munialtobiobio.cl>

⁷ Baste recordar que, ya en 1772, Ambrosio O'Higgins promovió la radicación de los campesinos en la villa de Los Ángeles "para monitorear la actividad pewenche en la zona" (Huillín Curío y Macadoo Espinoza, 2014, p. 100).

⁸ Nuestro encuentro con la máquina motoniveladora ilustra el punto: tras prestar su servicio—aplanar el ripio— fuimos el objeto más próximo a ser destruido si no la hubiésemos esquivado en el último momento.

⁹ De hecho, la instalación de un puente en Chichintawe, tras los temporales de 2023, tiene un costo de cercano a los dos mil millones de pesos, poco menos de dos millones de dólares estadounidenses (<https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2023/04/24/luego-de-20-anos-gobierno-da-luz-verde-a-la-reposicion-del-puente-chichintawe-de-alto-biobio.html>).

¹⁰ Entre quienes se contaban Rolf Foerster, Hans Gunderman, Héctor González y Rodrigo Valenzuela. A ellos sumamos a Gilberto Sánchez, quien estableció lazos estrechos por décadas con familias de la comunidad de Cauñicú.

¹¹ No disponemos de la información respecto de esta intervención de CONAF y es probable que, desde la perspectiva de nuestra entrevistada, el efecto de los eucaliptos sea magnificado. En la experiencia de uno de los integrantes de nuestro equipo, se plantó con el acuerdo de los comuneros, sobre superficies muy pequeñas que habían sido abandonadas previamente por la agricultura. En todo caso, la cosecha forestal a la que hacemos alusión aquí se ha extendido por más de dos años, lo cual no se explica tanto por la extensión de la faena sino por la dificultad en su ejecución.

¹² A modo profiláctico, se evita que los perros de la casa coman vísceras de corderos, cerdos o cabras para que estos no se ceban, de acuerdo con una de nuestras entrevistadas, y, de ese modo, neutralizar el riesgo para los rebaños y animales domésticos.

Referencias bibliográficas

- Anderson, B., Grove, K., Rickards, L. & Kearnes, M. (2020). Slow emergencies: Temporality and the racialized biopolitics of emergency governance. *Progress in Human Geography*, 44(4), 621-639. <https://doi.org/10.1177/0309132519849263>
- Appel, H., Anand, N. & Gupta, A. (2018). Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. In N. Anand, A. Gupta, y H. Appel (Eds.), *The Promise of Infrastructure* (pp. 1–38). Duke University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv12101q3.4>
- Ballvé, T. (2012). Everyday state formation: Territory, decentralization, and the narco landgrab in Colombia. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(4), 603-622. <https://doi.org/10.1068/d4611>
- _____ (2020). *The frontier effect: State formation and violence in Colombia*. Cornell University Press, Nueva York.
- Bello, Á. (2011). *Nampülkafe: El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas*. Universidad Católica de

Temuco, Temuco.

Bonelli, C. & González, M. (2016) ¿Qué Hace Un Camino? Alteraciones Infraestructurales En El Sur de Chile. *Revista de Antropología*, 59(3), 18–48, <https://doi.org/10.11606/2179-0892.ra.2016.124804>.

Bastías, C. (2023). Empresa dañada en Alto Biobío mejoraba caminos: podrá evaluar continuidad de obras. *Diario Concepción*, 14 de septiembre. <https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2023/09/14/empresa-danada-en-alto-biobio-mejoraba-caminos-podra-evaluar-continuidad-de-obras.html>

Carse, A. (2018). Dirty landscapes: How weediness indexes state disinvestment and global disconnection. En K. Hetherington (Ed.), *Infrastructure, environment, and life in the Anthropocene* (pp. 97-114). Duke University Press, Durham. <https://doi.org/10.2307/j.ctv121024s>

Celis Rodríguez, C. (2022). Cortes de camino, familias sin agua y daños en avanzada de Carabineros dejó desborde del

río Queuco. *La Tribuna*, 28 de enero. <https://www.latribuna.cl/policial/2022/01/28/cortes-de-camino-familias-sin-agua-y-danos-en-avanzada-de-carabineros-dejo-desborde-del-rio-queuco.html>

Correa, M. (2021). La historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche. Ceibo Ediciones / Editorial Pehuén

Dalakoglou, D. & Harvey, P. (2012). Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility. *Mobilities*, 7(4), 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>

Dalakoglou, D. & Kallianos, Y. (2014). Infrastructural flows, interruptions and stasis in Athens of the crisis. *City*, 18(4-5), 526-532. <https://doi.org/10.1080/13604813.2014.939473>

Das, V. (2006). *Life and Words: Violence and the Descent into the Ordinary*. University of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520939530>

Deleuze, G. & Guattari, F. (2002). *Mil mesetas: Capitalismo y esquizofrenia* (5. ed). Pre-Textos.

Edensor, T. (Ed.) (2010). *Geographies of rhythm: Nature, place, mobilities and bodies*. Abingdon y Nueva York: Ashgate.

Espinoza Rivera, G., Skewes, J. C., Guerra M, D. E. & Catalán, E. (2023). Unraveling state governance in the Chilean cordillera: Privatization, precariousness, and arrhythmia. *Political Geography*, 105. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2023.102922>

Ferreira Martínez, E. (2015). *Chilenización en imágenes: El discurso visual de la revista Zig-Zag referente a la ciudad de Arica, como expresión de su participación en una política propagandista de chilenización entre 1910 y 1930*. (Tesis de Magíster en Historia). Universidad de Chile, Santiago de Chile. <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/145146/Chilenizacion-en-imagenes.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gluckman, M. (1958). *Analysis of a social situation in modern Zululand*. Manchester University Press, Manchester.

Gordillo, G. (2020). Gravity: On the primacy of terrain. En F. Billé (Ed.), *Voluminous states* (pp. 159-172). Duke University Press, Durham. <https://doi.org/10.1215/9781478012061-013>

Harambour-Ross, A. (2016). Sheep Sovereignties: The Colonization of the Falkland Islands/Malvinas, Patagonia, and Tierra del Fuego, 1830s–1910s. En A. Harambour-Ross, *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.351>

Harvey, P. (2020). Radiation as social relation. *Anthropology Today*, 36(6), 13-16. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12618>

Harvey, P. & Knox, H. (2015). *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Cornell University Press, Nueva York.

Hetherington, K. & Campbell, J. M. (2014). Nature, infrastructure, and the state: Rethinking development in Latin America. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 19(2), 191-194. <https://doi.org/10.1111/jlca.12095>

Hobart, A. & Kapferer, B. (Eds.) (2012). *Contesting the state the dynamics of resistance and control*. Herefordshire: Sean Kingston.

Huilíñir-Curío, V. (2020). La huella marca la montaña: movi- lidades y articulaciones del Territorio Pewenche en Alto Biobío, Wallmapu. *REVISTA CUHSO*, 30(2), 71–97. <https://doi.org/10.7770/cuhso>

v30i2.1630

Huilíñir-Curío, V. & Macadoo Espinoza, A. (2014). Las disputas del espacio y los senderos pehuenche en Alto Biobío. *Revista Geográfica del Sur*, 5(7), 95–112.

Ibarra, M. I., Guasch, A., Ojeda, J., Riquelme, W., e Ibarra, J. T. (2023). Commons of the South: Ecologies of Interdependence in Local Territories of Chile. *Sustainability*, 15(13), 10515

Jansen, S. (2018). *Yearnings in the meantime: “Normal lives” and the state in a Sarajevo apartment complex*. Oxford, Nueva York: Berghahn.

Jessop, B. (1990). *State theory: Putting the capitalist state in its place*. Pensilvania: The Pennsylvania State University Press.

Katzer, L. (2020). Nomadismo y etnicidad. De-colonizar el sedentario como lugar de enunciación. *Acta Sociológica*, 80, 121–151. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2019.80.76294>

Kelly, S. H. (2021). Mapping hydropower conflicts: A legal geography of dispossession in Mapuche-Williche Territory, Chile. *Geoforum*, 127, 269-282. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.11.011>

Lefebvre, H. (2013). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life*. Londres y Nueva York: Bloomsbury.

Klubbock, T. M. (2014). *La frontera: Forests and ecological conflict in Chile's frontier territory*. Duke University Press.

Ley, L. (2021). *Building on borrowed time: Rising seas and failing infrastructure in Semarang*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Li, T. M. (2005). Beyond “the state” and failed schemes. *American Anthropologist*, 107(3), 383-394.

Litoral Press (2023). Vialidad analiza medidas para que infraestructura vial resista intensas lluvias. 13 de septiembre. https://litoralpress.cl/sitio/Prensa_Texto?LPKey=4L54U4VVK5PIZC3LDEDUMKCZT7VOHR7Q76B7FVX4UB4DC5WS6MRNHWQ5U5DZ5UJJOH5LFRYE6GFEDC

Mann, M. (1984). The autonomous power of the state: Its origins, mechanisms and results. *European Journal of Sociology / Archives Européennes de Sociologie*, 25(2), 185-213. <https://doi.org/10.1017/S0003975600004239>

Mitchell, T. (2018). 2. Society, economy, and the state effect. En G. Steinmetz (Ed.), *State/Culture* (pp. 76-97). Nueva York: Cornell University Press. <https://doi.org/10.7591/9781501717789-00>

Molina, R. & Correa, M. (1998). *Territorio y Comunidades Pehuenches del Alto Bio Bio* (2da ed.). CONADI.

Moraga R, J. (2001). *Aguas turbias: la Central Hidroeléctrica Ralco en el Alto Bío Bío*. 1a. ed. Chile: Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales.

Pinto Rodríguez, J. (2003). La formación del estado y la nación, y el pueblo mapuche: De la inclusión a la exclusión. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos : Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Riquelme, F. (2012). “Bajando a Chile”. *Comunidades Pewenche del Alto Bío Bío (1919 – 1973)*. Tesis inédita de Maestría. Universidad de Concepción, Concepción. [https://www.academia.edu/download/30565296/Fernando_Elias_Riquelme_Barrera_Bajando_a_Chile_Comunidades_Pewenche_de_Alto_bio_Bio\(cod_4184\).pdf](https://www.academia.edu/download/30565296/Fernando_Elias_Riquelme_Barrera_Bajando_a_Chile_Comunidades_Pewenche_de_Alto_bio_Bio(cod_4184).pdf)

- Schouten, P. & Bachmann, J.** (2022). Infrastructural frontiers: Terrains of resistance at the material edge of the state. *Geoforum*, 136, 219-224. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2022.06.002>
- Schouten, P., Verweijen, J., Murairi, J. & Batundi, S. K.** (2022). Paths of authority, roads of resistance: Ambiguous rural infrastructure and slippery stabilization in eastern DR Congo. *Geoforum*, 133, 217-227. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.09.017>
- Scott, J. C.** (2008). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven: Yale University Press.
- Serjé, M.** (2017). El mito de la ausencia del Estado: la incorporación económica de las "zonas de frontera" en Colombia. En E. Restrepo, A. Rojas, y M. Saade (Eds.), *Antropología hecha en Colombia*. Tomo I (pp. 643-664). Popayán: Universidad del Cauca.
- Skewes, J. C., Guerra, D. E. & Espinoza Rivera, G.** (2023). Friction and the reconfiguration of Colbún's waterscape: Manouevering across troubled waters in the Chilean central Andes. *Somatechnics*, 13(3), 166-191. <https://doi.org/10.3366/soma.2023.0411>
- Soluri, J.** (2020). On Edge: Fur Seals and Hunters along the Patagonian Littoral, 1860-1930. En M. Few y Z. Tortorici (Eds.), *Centering Animals in Latin American History* (pp. 243-269). Duke University Press. <https://doi.org/10.1515/9780822397595-011>
- Thelen, T., Veters, L. & von Benda-Beckmann, K.** (Eds.) (2017). *Stategraphy: Toward a relational anthropology of the state*. Oxford, Nueva York: Berghahn. <https://doi.org/10.2307/j.ctvw048nm>
- Truelove, Y. & Ruszczyk, H. A.** (2022). Bodies as urban infrastructure: Gender, intimate infrastructures and slow infrastructural violence. *Political Geography*, 92, 102492. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2021.102492>
- Urrutia Reveco, S.** (2020). "Hacer de Chile una gran nación": La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990). *Revista de Geografía Norte Grande*, 75, 35-60. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022020000100035>
- Valencia, J.** (2023). Madre muere tras intentar cruzar río a caballo para ir a dejar a su hijo al colegio en Alto Bío Bío. *Biobiochile*, 15 de septiembre. <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-del-bio-bio/2023/09/15/madre-muere-tras-intentar-cruzar-rio-a-caballo-para-ir-a-dejar-a-su-hijo-al-colegio-en-alto-bio-bio.shtml>
- Van Schendel, W.** (2002). Geographies of Knowing, Geographies of Ignorance: Jumping Scale in Southeast Asia. *Environment and Planning D: Society and Space*, 20(6), 647-668. <https://doi.org/10.1068/d16s>
- Velho, R. & Ureta, S.** (2019). Frail modernities: Latin American infrastructures between repair and ruination. *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society*, 2(1), 428-441. <https://doi.org/10.1080/25729861.2019.1678920>
- Vergunst, J.** (2018). Phenomenology of space and the environment. En H. Callan (Ed.), *The international encyclopedia of anthropology* (pp. 1-6). Hoboken: Wiley. <https://doi.org/10.1002/9781118924396.wbiea2012>
- Villarroel, F. C.** (2013). La "chilenización" en el norte y sur de Chile: Una necesaria revisión. *Cuadernos Interculturales*, 11(20), 11-43.
- Zaragocin, S. & Caretta, M. A.** (2020). *Cuerpo-territorio: A decolonial feminist geographical method for the study of embodiment*. *Annals of the American Association of Geographers*, 1-16. <https://doi.org/10.1080/24694452.2020.1812370>