



Universidad de Concepción

Facultad de Ciencias Sociales

Carrera de Antropología

**PUENTE CHICHINTAHUE: CONECTIVIDAD
TERRITORIAL PARA LA COMUNIDAD
PEHUENCHE DE CAÑICÚ, COMUNA DE
ALTO BIOBÍO, REGIÓN DEL BIOBÍO.**

Tesis presentada a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Concepción para optar al grado académico/título profesional de Antropólogo con mención en Antropología Sociocultural.

POR:

ALEXANDER IGNACIO VERGARA RIVAS.

Profesor Guía: Ramiro Gabriel Catalán Pesce.

marzo, 2025.

Concepción, Chile.

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

“Soy el amo de mi destino.

Soy el capitán de mi alma”

(Nelson Mandela)

AGRADECIMIENTOS

Antes que todo a mis padres y a mi hermana por estar siempre apoyándome, siendo el pilar principal para poder avanzar en esta vida. A mi madre por inculcarme buen gusto musical y un poco de su espíritu guerrero y responsable. A mi padre por ser buena persona y buen papá, de corazón noble y ser sobre todo un soñador, espontáneo, sencillo, algo que es muy importante para el ser humano ya que le permite avanzar y tener esperanza en la vida. A mi hermana por el simple hecho de ser simpática y carismática, por la buena relación en general que tenemos, por ese humor que tenemos para molestar a las demás personas sobre todo a nuestras tías.

Mención especial para el Duque y el Bobby quienes me obligaban a sacarlos a pasear a la UBB y creaban buenas aventuras en ese recorrido, el cual ahora me sirve para pensar con claridad.

A mis amigos/as de la carrera de Antropología por hacer de mi etapa universitaria un recuerdo alegre y pleno. A todos esos momentos donde me reí con ganas, donde me doy cuenta de que la risa sincera y espontánea es hermosa para tu espíritu y para tu vida. Un recurso muchas veces desapercibido o en palabras futbolísticas “subvalorada”, olvidando lo bella que es. Gracias a ellos/as por esos “Momentos Vividos” en palabras de Illapu.

A mí mismo que ahora me doy cuenta siempre he sido el rival más difícil de enfrentar. Que nunca pierda la confianza en mí y siempre siga fortaleciendo mi autoestima.

A la vida, que de repente me doy cuenta pasa tan rápido, que mis días los viva con la mayor disposición posible a pesar de que existan pensamientos o situaciones que me disgusten, que de repente me encierro mucho en ellos, pero no son nada malo, solo que yo les doy la importancia que no tienen. Que las emociones y la confianza en mí siempre estén presentes/latentes.

Le doy gracias a la vida por permitirme escuchar música, poder disfrutar de jugar al fútbol, de poder reírme con mi familia, con mis primos. En general, doy gracias porque he tenido una buena vida, nunca me ha faltado nada. Espero hacer las cosas bien y con la mayor dedicación posible. Puede haber días no tan buenos, pero creo que es parte de la vida y tener

la capacidad de superarlos. Tener la memoria de que las cosas no son tan malas como parecen, solo que de repente la mente te juega una mala pasada y espero no olvidar eso.

Le doy gracias al profesor Ramiro por guiarme en este trabajo de investigación quién siempre ha sido muy amable y preocupado de que se concretará. A todos/as mis profesores/as que me enseñaron durante mi periodo en la carrera de Antropología de la Universidad de Concepción.

Le doy gracias a la Antropología porque me ha ayudado bastante para ser más crítico conmigo mismo y mi alrededor, me ha ayudado a entender ciertas situaciones que la verdad no sé si habría podido saber en otras circunstancias académicas. Por enriquecer mi alma y mi conciencia.

Le doy las gracias a la Dirección de Vialidad y a las personas del Departamento de Proyectos quienes me recibieron y tuvimos lindos encuentros para compartir, especialmente al equipo de Medio Ambiente y Territorio conformado por Héctor y Edison, quienes me recibieron muy bien y me entregaron una linda experiencia en los viajes hacia los sectores rurales de mi hermoso país. Además, me acercaron al funcionamiento de una etapa nueva como lo será el ámbito laboral.

A las personas que son parte de mi vida y muchas veces no me doy cuenta del valor que tienen, espero siempre estar consciente de eso.

Y por último quiero agradecer a la constancia y disciplina que tiene este trabajo de investigación. Es una demostración de que siendo responsable conmigo y teniéndome la confianza necesaria puedo lograr situaciones que me generen satisfacción. A los detalles que muchas veces pasan desapercibidos, pero son muy importantes.

ÍNDICE DE CONTENIDO.

AGRADECIMIENTOS	i
	ii
INTRODUCCIÓN.	1
CAPÍTULO I: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.	4
1. Planteamiento del problema de investigación.	4
2. Alcances y limitaciones.	4
3. Objetivos	5
3.1 Objetivo General.	5
3.2 Objetivos específicos.	5
CAPÍTULO II: ANTECEDENTES.	6
1. Antecedentes y contexto.	6
1.1 El Plan Buen Vivir.	6
1.2 Las relaciones entre el Estado de Chile y Las comunidades Pehuenche del Alto Biobío.	7
2. Caminos en el Valle del Queuco.	8
3. Historia de las movilidades y dinámicas socioculturales en el espacio andino a través de los senderos.	12
4. Comunidad de Cauñicú.	16
CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO.	19
1. El Estado Multicultural: relación entre el Estado de Chile y los pueblos originarios.	19
2. Conectividad Territorial e Infraestructura Rural.	22
3. La Antropología Aplicada.	24
3.1 La Antropología Aplicada en América Latina y el Indigenismo.	27
3.2 La Antropología Aplicada en Chile.	29
4. Los caminos rurales.	30
5. El espacio pewenche: Caminos, senderos y el espacio socialmente construido.	35
CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO	38
1. Enfoque de la investigación.	38
2. Estrategia metodológica y alcance.	44

3. Unidad de análisis.	45
4. Tipo de muestra y criterios de selección.	45
5. Técnicas de recolección de datos.	47
6. Estrategias de organización y análisis de datos.	48
CAPÍTULO V: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.	50
1. Etnografía en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío: El puente Chichintawe, un caso particular y por qué no se le hizo un proceso de consulta indígena.	50
1.2 Informe “Minuta de Análisis de procedencia de Consulta Indígena: Construcción y Reposición Puente Chichintahue”. Documento otorgado por el Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, región del Biobío.	56
2. Reunión con gente del plan “Buen Vivir” en Concepción y la minuta técnica de la reposición del puente Chichintawe en el marco del plan “Buen Vivir”.	65
2.1 Minuta Técnica Puente Chichintawe en el marco del plan “Buen Vivir”.	65
3. Tuición de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío.	77
3.1 Vinculación ciudadana con la comunidad pehuenche de Cauñicú.	81
4. Visita a la Municipalidad de Ralco.	87
5. Trafkintu en la comunidad de Santa Bárbara.	88
6. Almuerzo cerca del sector del Puente Chichintawe.	90
7. Entrevistada A (mujer que se declara pehuenche, vive actualmente cerca del puente):	91
8. Entrevistado B (hombre que se declara no pehuenche, vivió cerca del sector del puente, actualmente tiene familiares que viven cerca del puente):	96
9. Espacio geográfico en el que se interrelacionan dos culturas.	105
10. “El que no se arriesga, no cruza el río”. Formas de control por parte del Estado de Chile.	107
CONCLUSIÓN.	109
BIBLIOGRAFÍA.	112
ANEXOS.	115
ANEXO 1. Pautas de preguntas.	115
ANEXO 2. Archivo fotográfico	116

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS.

Fotografía N° 1: Pasarela donde una madre pasó junto a sus hijos. Esta une al sector Chichintawe con el camino principal del Valle del Queuco. Fuente elaboración propia.	2
Fotografía N° 2. Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío. Fuente: Elaboración propia.	39
Fotografía N° 3. Fotografía tomada en el periodo de etnografía en el Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío. Fuente: Elaboración propia.	40
Fotografía N° 4. Revisión de datos e informes de consulta indígena, Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío. Fuente: Elaboración propia.	43
Fotografía N° 5. Vista panorámica de la construcción del nuevo puente Chichintawe. Fuente: Elaboración propia. Fecha: 12 de septiembre de 2024.	52
Fotografía N° 6. Vista panorámica de la construcción Puente Chichintawe. Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.	53
Fotografía N° 7. Vista panorámica de la construcción Puente Chichintawe. Fecha: 12 de septiembre de 2024.	54
Fotografía N° 8. Construcción del Puente Chichintawe. Fecha 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.	55
Fotografía N° 9. Fotografía tomada en terreno de los trabajadores de la obra “Reposición Puente Chichintawe”. Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.	63
Fotografía N° 10. Fotografía tomada en terreno en la que se aprecia como un camión con carga atraviesa el nuevo puente hacia el sector de Chichintawe. Fecha 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.	64
Fotografía N° 11. El antiguo puente Chichintawe que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.	66
Fotografía N° 12. El antiguo puente Chichintawe que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.	67
Fotografía N° 13. El antiguo puente Chichintawe que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.	67
Fotografía N° 14. El antiguo puente Chichintawe que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.	68

Fotografía N° 15. Señalización Termas Kokiyem a 4.2 kilómetros desde el puente Chichintawe. Fuente: Elaboración propia.	88
Fotografía N° 16. Entrada hacía el lugar donde se ofrecía servicios de almuerzos. Fuente: Elaboración propia.	91
Fotografía N° 17. Único bus disponible para el Valle del Queuco. Fuente: Elaboración propia.	93
Fotografía N° 18. Posta Rural de Cauñicú. Fuente: Elaboración propia.	94
Fotografía N° 19. Letrero “Pte. Chichintahue, Río Queuco”. Fuente: Elaboración propia.	95
Fotografía N° 20. Nuevo puente Chichintawe junto al Río Queuco. Fuente: Elaboración propia.	98
Fotografía N° 21. Camino principal para llegar a la frontera con Argentina. Fuente: Elaboración propia.	100
Fotografía N° 22. La obra reposición puente Chichintawe. Fecha: 6 de noviembre de 2024. Fuente: Equipo de Medio Ambiente y Territorio, Dirección de Vialidad, región del Biobío.	106
Fotografía N° 23. Patrulla de Carabineros de Chile atravesando el nuevo puente Chichintawe. Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.	108

Resumen.

Este trabajo de investigación tiene como propósito dar cuenta a través de la experiencia personal del autor una mirada sobre un caso particular de la realidad en Chile, por tanto, como se menciono anteriormente contiene la visión del autor sobre la realidad que él vivió durante el proceso de realización.

En cuanto al contenido, da a conocer la importancia de la infraestructura vial rural para un territorio determinado y para sus habitantes, demostrando que a través de una infraestructura material se da una dinámica social compleja en donde contar con un puente en buen estado mejora la calidad de vida de las personas que viven en el sector cordillerano de Chile.

Por otra parte, se muestra una pequeña fracción de los procesos institucionales que existen para poder concretar el puente “Chichintahue” y como este puente rural no solo tiene la función de movilización, sino que es una condicionante de prácticas y de relaciones sociales. Lo interesante es que muchas veces se ignora la importancia de los caminos y su aporte para la historia social, sin embargo, en ellos existen historias, se les otorga relatos, vivencias propias, se le da una identidad.

En cuanto al diseño metodológico de esta investigación se recurrió a la etnografía ya que como metodología de investigación permite acercarse al contexto, las prácticas y situaciones o discursos que tengan relación con un determinado tema, que para el caso de este trabajo de investigación fue la caracterización del plan de gobierno “Buen Vivir” aplicado a la construcción y reposición de un puente mecano para la comunidad pehuenche de Cauñicú en la comuna de Alto Biobío.

Así mismo, este trabajo muestra la breve experiencia del autor en el marco de su formación profesional como Antropólogo Sociocultural en una institución del Estado de Chile, específicamente en la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Publicas de la región del Biobío. En ella el autor relata desde su propia vivencia como es su estancia durante un tiempo determinado y expone un marco general de los procesos burocráticos que se dan dentro del equipo de Medio Ambiente y Territorio en relación a temas del cuidado del territorio, de la flora y fauna presentes, del vínculo social que se establece con las personas del sector.

Palabras claves: Puente Chichintahue, Infraestructura vial rural, Alto Biobío, Plan “Buen Vivir”, Antropología Sociocultural.

Abstract.

This research paper aims to provide a perspective on a particular case of Chilean reality through the author's personal experience. Therefore, as mentioned above, it contains the author's perspective on the reality he experienced during the production process.

Regarding its content, it reveals the importance of rural road infrastructure for a given territory and its inhabitants, demonstrating that a complex social dynamic exists through physical infrastructure, where having a bridge in good condition improves the quality of life for people living in the Andean region of Chile.

Furthermore, it shows a small fraction of the institutional processes that exist to make the Chichintahue Bridge a reality, and how this rural bridge not only serves as a means of transportation but also determines social practices and relations. Interestingly, the importance of roads and their contribution to social history is often ignored. However, they contain stories, stories, and unique experiences, giving them an identity. Regarding the methodological design of this research, ethnography was used as a research methodology that allows us to approach the context, practices, and situations or discourses related to a specific topic. In this research, it was the characterization of the "Buen Vivir" government plan applied to the construction and replacement of a mechanical bridge for the Pehuenche community of Cauñicú in the Alto Biobío commune.

Likewise, this work shows the author's brief experience within the framework of his professional training as a Sociocultural Anthropologist in a Chilean state institution, specifically in the Roads Directorate of the Ministry of Public Works of the Biobío region. In it, the author recounts, from his own experience, his time spent there and presents a general framework of the bureaucratic processes that occur within the Environment and Territory team in relation to issues of territorial care, the flora and fauna present, and the social ties established with the people in the area.

Keywords: Chichintahue Bridge, Rural road infrastructure, Alto Biobío, "Buen Vivir" Plan, Sociocultural Anthropology.

INTRODUCCIÓN.

Este proyecto de investigación nace gracias a la experiencia que tuve en mi práctica profesional en la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, específicamente gracias a una salida a terreno con el equipo de Medioambiente y Territorio a la comuna de Alto Biobío. El propósito de esta salida a terreno era inspeccionar y prevenir cualquier daño a los componentes bióticos, esto es flora y fauna del sector producto de los trabajos realizados en la instalación de un nuevo puente para la comunidad de Cauñicú. Es así que conocí la existencia del puente Chichintahue y personalmente esta experiencia me marcó debido a lo hermoso que es el paisaje y que anecdóticamente por primera vez conocí la existencia de la chicha de membrillo gracias a que fuimos a almorzar a una casa particular de una señora que les ofrecía el servicio de colación a los/as trabajadores/as de la obra mencionada. Lo interesante para mí en ese momento fue la precariedad en cuanto a infraestructura para cruzar el Río Queuco que es un afluente al Río Biobío, esto porque justo pasaron familias con provisiones, recuerdo a una madre con sus niños llevando verduras y frutas. El puente en ese momento era colgante. Mis pensamientos en ese instante fueron “como era posible que en la actualidad todavía existieran este tipo de precariedad para las personas de sectores rurales” este pensamiento seguramente se me vino a la cabeza porque siempre he vivido en zonas urbanizadas donde un puente para cruzar es algo básico que casi no se le toma importancia, sin embargo, su función es otorgar conectividad y eso es esencial en estos tiempos. Es importante aclarar que el puente Chichintahue se encuentra a una distancia de aproximadamente 247 kilómetros desde la Dirección de

Vialidad en la ciudad de Concepción, lugar donde se desarrolló esta investigación.



Fotografía N° 1: Pasarela donde una madre pasó junto a sus hijos. Esta une al sector Chichintahue con el camino principal del Valle del Queuco. Fuente elaboración propia.

Con el propósito de entregar un contexto de este proyecto de investigación daré algunos antecedentes generales en relación con esta infraestructura.

El Puente Chichintahue se ubica en el sector de la comunidad Pehuenche Cauñicú de Alto Biobío. La construcción del puente tendrá un valor de más de dos mil millones de pesos chilenos según el secretario regional ministerial de Obras Públicas del Biobío Hugo Cautivo y estará concluida durante el 2024. (Delegación Presidencial Provincial de Biobío, 2024).

Esta construcción llevaba más de veinte años siendo solicitada por la comunidad. Mediante un compromiso por parte del presidente Gabriel Boric

esta solicitud fue recogida y se llevó a cabo un acercamiento del Plan Buen Vivir a la comunidad y al alcalde Nivaldo Piñaleo junto con las gestiones en las que participaron la Delegación Presidencial Provincial de Biobío en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas.

La delegada presidencial Paulina Purrán destacó el despliegue en terreno del gabinete regional en el sector Chichintahue y comentó que “un sector que fue visitado en el último invierno por el presidente Gabriel Boric, que además atravesó el lugar en un carrito el cual se usaba para trasladar a las familias por un cable cuando se cortó el puente producto del temporal (Delegación Presidencial Provincial de Biobío, 2024).

El puente otorga una conectividad permanente, como se mencionó anteriormente Esta construcción se encuentra dentro del “Plan Buen Vivir”, el cuál a modo general tiene como objetivo priorizar recursos donde antes no llegaban, especialmente en zonas rurales y pueblos indígenas.

Otro tema importante en relación con la construcción de este puente tiene que ver con las deudas históricas que tiene el Estado de Chile con los pueblos indígenas, tal como lo comentó el encargado nacional del Plan Buen Vivir en términos de infraestructura, de acceso, de agua potable, de conectividad; que llevaban décadas sin solucionarse y que eran fuente de malestar y dolor de las comunidades rurales e indígenas en Biobío. “Es así que el gobierno tiene como base primeramente el diálogo, el acercamiento, el contacto directo con las comunidades” (Delegación Presidencial Provincial de Biobío, 2024).

Por otro lado, varios actores importantes dieron su opinión sobre la construcción del puente Chichintahue, tal es el caso del alcalde de Alto Biobío quien dijo “yo me sumo a la felicidad de las familias de la comunidad, ya que aquí rompimos

un mito que el Estado pueda invertir recursos en las comunidades indígenas. Esto es un ejemplo de que se puede cuando hay voluntad política” y añadió “tenemos que trabajar para aprovechar esta oportunidad, que beneficia a una generación y va de la mano con mejor educación, salud, conectividad y dignidad; es un conjunto de soluciones que verá la nueva generación del territorio de Alto Biobío” (Delegación Presidencial Provincial de Biobío, 2024).

Quien también expresó su opinión respecto al tema fue la representante del Lonko de la comunidad de Cauñicú Margarita Paine en la cual señala que “nosotros como comunidad tuvimos muchos años de lucha para que este puente fuera financiado. Llevábamos más de 20 años gestionando para que algún gobierno de turno pudiera construir nuestro puente, que no solo otorga facilidad e ingreso al sector, sino que este puente es usado a nivel de comunidad, ya que esto es fundamental para conectarnos” (Delegación Presidencial Provincial de Biobío, 2024).

Es así como la construcción del puente es clave para la comunidad de Cauñicú debido a la conectividad para su desarrollo.

CAPÍTULO I: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Esta investigación tiene como propósito conocer cómo se llevó a cabo la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en la región del Biobío para la construcción del puente Chichintahue en el sector de la comunidad pehuenche de Cauñicú en Alto Biobío.

Este estudio puede ser importante para la Antropología debido a que se quiere conocer cómo se relaciona el Estado de Chile con comunidades rurales y pueblos originarios, lo que puede generar conocimientos y antecedentes sobre los procesos de acercamiento y diálogo con estos actores históricamente dejados de lado. En el caso concreto de esta investigación el puente lleva más de veinte años siendo solicitado por la comunidad y es una construcción que otorga una conectividad permanente para las personas del sector Cauñicú, por tanto, es fundamental su realización.

De lo anterior nace mi pregunta de investigación referida a ¿Cómo se llevó a cabo la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío para la construcción del puente Chichintahue en el sector de la comunidad pehuenche de Cauñicú en Alto Biobío, región del Biobío?

2. ALCANCES Y LIMITACIONES.

El alcance o propósito de esta investigación será conocer lo relacionado al plan de gobierno “Buen Vivir” desde el equipo de Medioambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío en su aplicación y proceso de acercamiento y diálogo con la comunidad de Cauñicú para la construcción de un puente que otorga un servicio fundamental como lo es la conectividad para las personas de la comunidad de Cauñicú.

3. OBJETIVOS.

3.1 Objetivo General.

Conocer el proceso de colaboración que se llevó a cabo en el equipo de Medioambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío con la comunidad pewenche de Cauñicú a través del plan de gobierno “Buen Vivir” en la construcción del puente Chichintawe.

3.2 Objetivos específicos.

1. Caracterizar la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” en el equipo de Medioambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío en la construcción del puente Chichintawe en el sector de la comunidad de Cauñicú en la comuna de Alto Biobío.
2. Describir cómo se llevó a cabo el proceso de acercamiento desde la Dirección de Vialidad con la comunidad pehuénche de Cauñicú.

3. Identificar las valoraciones atribuidas a la construcción del puente por parte de las personas de Cauñicú.

CAPÍTULO II: ANTECEDENTES.

1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO.

1.1 El Plan Buen Vivir.

Como se mencionó anteriormente, la construcción del puente Chichintahue se enmarca en el contexto del plan de gobierno “Buen Vivir” que fue anunciado en el año 2022 precisamente en el mes de mayo, este plan forma parte de una estrategia que abarca las regiones de la Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Biobío. Su propósito es “enfrentar el rezago en inversión, infraestructura y desarrollo social en las cuatro regiones, con especial énfasis en zonas rurales y pueblos indígenas” (Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 2022, p.3), además es una estrategia que busca superar las brechas de desarrollo social, cultural y económico en las regiones mencionadas “priorizando a aquellas provincias con mayores niveles de vulnerabilidad social, las que han visto dificultada la presencia del Estado producto de la conflictividad y hechos de violencia en los últimos años” (Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 2022, p.3), mediante la articulación y mediación donde la coordinación interministerial es un pilar fundamental para la entrega de respuestas integrales y oportunas desde los distintos servicios del Estado y sus respectivas prestaciones sociales.

Las acciones que este plan lleva a cabo son recomponer el diálogo con las distintas expresiones del pueblo mapuche a través de mecanismos de participación en las que se reconozcan las autoridades, dinámicas y la cosmovisión del pueblo mapuche. Otro punto importante es la prevención de

potenciales conflictos en las regiones mencionadas a través del diálogo y la coordinación intersectorial con los distintos órganos de la administración del Estado mediante un enfoque intercultural. Así mismo, se busca subsanar las brechas en infraestructura de primera necesidad, esto es vialidad, vivienda, el acceso a servicios básicos a través de una mayor inversión “en coordinación con las municipalidades, gobiernos regionales y otros actores locales, con cargo al Programa Infraestructura para el Plan Buen Vivir, correspondiente al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas” (Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 2022, p.3).

Por último, busca construir mecanismos que permitan reducir las brechas en ingresos, participación laboral y una revitalización lingüística para el pueblo mapuche que habita en las regiones de la Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Biobío desde los distintos órganos de la administración del Estado.

1.2 Las relaciones entre el Estado de Chile y Las comunidades Pehuenche del Alto Biobío.

Para dar un contexto histórico las relaciones entre el Estado de Chile y las comunidades pehuenches en el Alto Biobío han sido conflictivas generando problemas que no llevan décadas sino siglos.

“Siendo parte de un conflicto histórico respecto a la formación del Estado chileno y su relación con los pueblos indígenas desde el siglo XIX (1801-1900), principalmente tras la Ocupación de la Araucanía desde 1881, proceso en donde territorios considerados “desocupados” por el Estado, fueron otorgados y vendidos a privados, instalándose en lugares considerados ancestrales y con diversos recursos naturales.” (Instituto Nacional de Derechos Humanos, s/f).

El conflicto más mediático tiene relación con la instalación de las hidroeléctricas en esta zona donde las personas de las diferentes comunidades pehuenches se han visto afectadas, así como también su territorio debido a las consecuencias medioambientales que traen consigo estos megaproyectos, a esto se suma su relocalización, pérdida de tierras y la falta de acceso al agua.

Las relaciones entre el Estado de Chile y los pehuenches datan de 1852 cuando la región del Alto Biobío pasa a depender de la administración de la provincia de Arauco cuya creación “constituye el primer impulso legal pro-ocupación de la Araucanía” (Informe de la Comisión Verdad Histórica y Nuevo Trato con los Pueblos Indígenas, 2008, p. 428). Lo anterior ha generado con el paso del tiempo que las demandas de las comunidades indígenas del Alto Biobío tengan relación con la extensión de sus territorios sobre las tierras de veranadas, invernadas y los bosques de araucarias. Las veranadas son un lugar donde se realiza una práctica trashumante, la cual es un trabajo y oficio tradicional de los habitantes de la cordillera Pehuenche, es parte de su sistema de vida y modo de producción en el marco de una economía familiar mapuche y campesina de alta montaña que consiste en el movimiento entre la invernada (la permanencia en un determinado lugar durante la época de invierno) y la veranada en donde se trasladan animales desde tierras más bajas a tierras altas en temporada de verano para su alimentación y pastoreo. (Las veranadas en la cordillera Pehuenche en el sur de Chile, 2024).

Otro punto importante es la demanda por la falta y precariedad de servicios básicos como salud, “acceso a créditos para el fomento productivo y vías de comunicación y caminos”. (Informe de la Comisión Verdad Histórica y Nuevo Trato con los Pueblos Indígenas, 2008, p. 442).

2. CAMINOS EN EL VALLE DEL QUEUCO.

Para abordar los antecedentes de los caminos en el Valle del Queuco nos basaremos en el texto “¿Que hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el Sur de Chile” de los autores Bonelli y González. Señalando que “tradicionalmente en la vida rural mapuche, los caminos *rüpiü* en chedungun han gozado de un importante nivel de atención, siendo un elemento recurrente en historias, proverbios y otros géneros narrativos” (Bonelli & González, 2016, p. 24). Un ejemplo son los relatos sobre la vinculación transcorderana, según Course (2014) (como se citó en Bonelli & González, 2016) el camino se adscribe como un potencial visualizador del destino personal y como muchas narrativas mapuches están asociadas a viajes los cuales implican transitar o hacer caminos (Bonelli & González, 2016). Estos caminos son diferentes de algún modo a los caminos construidos por el Estado de Chile, los cuales provocarían una alteración infraestructural de los mundos vividos mapuches (Bonelli & González, 2016). Los autores Bonelli & González (2016) consideran necesario comprender la diferencia entre los nuevos caminos construidos por el Estado de Chile y los antiguos caminos mapuches a los cuales en la actualidad se les considera como “huellas” que son concebidos como vestigios de relaciones previamente establecidas, cuya creación se debió a justamente a la deliberada acción de querer establecerlas, señalando que el establecimiento de relaciones crea senderos que se instalan en los paisajes y son la evidencia de una conexión real, sin embargo, si dicha conexión no se actualiza de manera constante se pierde, es así que los autores antes mencionados le confieren el carácter de libres debido a que su construcción personal puede estar influenciada por el trazo de huellas anteriores, dando posibilidad a la creación de nuevos senderos. A diferencia de estos, los caminos nuevos construidos por

el Estado de Chile tienen la finalidad de establecer relaciones, uniformando el tránsito, hechos para normar los movimientos y establecerse de manera definitiva. Bonelli y González (2016) afirman que estos caminos permiten el tránsito permanente y continuado de “cosas ajenas”.

Continuando con lo último mencionado, las comunidades del Valle del Queuco como Callaqui, Pitril, Cauñicú, Malla Malla, Trapa Trapa, Butalebún se encuentran conectadas por un camino rural construido en la década de los 80', la importancia de este camino para los habitantes del Valle se debe a que permitió a varias personas tener trabajo durante los años que duró su construcción y porque “fue a través de él que empezaron a llegar a las comunidades una importante cantidad de objetos que antes no existían” (Bonelli & González, 2016, p. 26). Esto dio la posibilidad a muchas personas de acceder a los beneficios de la “vida chilena”, a tener un trabajo asalariado, a productos y comidas de supermercado, agua caliente entre los que podemos mencionar. Tal como menciona una persona mayor de Pitril esto trajo el inicio de un gran desorden: “El camino trajo un gran trajino, permitió la llegada de un sinfín de *ka yewum* ‘cosas ajenas’ (Bonelli & González, 2016).

Bonelli y González (2016) afirman que mucha gente del Valle del Queuco habla del camino como la entidad que dio inicio al “cambio de mentalidad” de las nuevas generaciones, esto a través de la llegada de cuestiones exóticas consideradas por ellos, tales como los materiales de construcción para nuevas casas, escuelas públicas, ropa, teléfonos celulares y de manera más reciente internet y televisión satelital. En relación con el mundo no humano también tuvo un impacto, así lo relata una persona en el estudio antes mencionado:

“Todo ese trajino llevó a que hoy en día se vean mucho menos apariencias andando por aquí... Muchas apariencias decidieron irse a otro lugar

debido a este trajino... Por ejemplo, la wacako [vaca de agua] no se ve más, tampoco el culebrón se ve más, ni ese pájaro depredador llamado piuchen... Todos esos seres que veíamos en el pasado se han ido yendo... De hecho, el mismo ser este que me viene a visitar en las noches y me chupa la sangre, ya no visita a la gente más nueva... Ese, el witranalwe, quizás por todas esas inyecciones que le ponen a la gente nueva, la sangre de los jóvenes no les gusta más, no le gusta la sangre mezclada con inyecciones...” (Bonelli & González, 2016, p. 26).

La construcción de caminos ha provocado una alteración de la mentalidad en el Valle del Queuco tal como lo mencionan Bonelli y González (2016) con el ejemplo de la comunidad de Cauñicú donde un grupo de personas pehuenches se reunieron para discutir sobre la preocupación de cómo las generaciones de “gente nueva” estaba teniendo una nueva “mentalidad”, olvidando su origen, a sus antepasados, sus costumbres, su lengua, su comida, sus rituales y su sabiduría. Este grupo de hombres y mujeres grabaron un material audiovisual para entregar un mensaje a las generaciones más jóvenes, en ella compartieron algunas visiones que los más antiguos habían tenido sobre el futuro. Dado que los jóvenes no querían escuchar el mensaje de los más antiguos el uso de la tecnología digital era una buena forma de llegar a ellos.

Se realizó una traducción por parte de un profesor de chedungun de uno de los autores de dicho texto en el contexto de su investigación en terreno. Este profesor hizo su traducción del video que fue grabado en chedungun. “La transcripción que sigue es la traducción literal que el profesor hacía a medida que distintas personas de la comunidad narraban lo que había sido pre-visto por los antiguos:

“Hace muchísimo tiempo cuentan los ancianos, cuando nuestra gente antigua (kuiviche) aún escuchaban al gnenpin, al dueño de las palabras, a los antiguos les fue revelado que un día nuestra sangre se me mezclaría

muchísimo con la sangre de otros. Nuestra gente antigua sabía lo que iba a pasar.

Ellos sabían que un gran remolino de viento (Buta maulen) llegaría; muchas señales aparecerán cuando este momento llegue, y cuando este gran remolino llegue debemos cuidarnos mucho. ¡El remolino ya ha llegado!

Nuestra gente antigua ya había previsto que un camino sería construido a través de las comunidades, que aparecería un sendero para los caballos que cruzaría las montañas hasta donde el sol se levanta, y que en ese lugar levantarían una ciudad. Esto aún no ha ocurrido.

A través de un camino de dos sentidos, automóviles chilenos y argentinos viajarán, esto aún no ocurre, pero ocurrirá. Algún día, estas cosas sucederán, y cuando ustedes crezcan, podrán comprobarlo. Habrá señales, ustedes se darán cuenta.

Desde la tierra, crecerá el oro. Ustedes verán abundancia en las montañas. Eso tomará tiempo. Muchas cosas llegarán, mucho trabajo. Muchas cosas llegarán, mucho trabajo.

Muchas cosas ajenas aparecerán. A cierto punto, Chile y Argentina estarán a punto de pelear, pero harán las paces. Habrá prosperidad, buena vida, trabajo. Pero, desde el cielo, un remolino gigante llegará, nuestros antepasados nos dijeron, y cuando el camino atravesase las montañas, por favor, tengan cuidado. Aconsejen a sus niños, fuerzas militares ocuparán el lugar, y aquellos que vivan cerca del camino sufrirán. No permanezcan cerca del camino.

Los winka tendrán una guerra entre ellos, se pelearán entre ellos. En esos días, nosotros necesitaremos nuestro antiguo modo de vivir, si es que lo olvidamos, sufriremos enormemente. Sufriremos porque no seremos capaces de recolectar nuestra comida natural. No tendremos la comida que solíamos tener, katutu piedra, multrum, kollu kotun. Hoy en día todo lo que tenemos es pan winka. ¡Pero no durará por siempre! Por eso no debemos dejar de lado nuestra comida, nuestras siembras, aún cuando mucha de nuestra comida ya haya desaparecido, a pesar de las sugerencias de nuestros antepasados. El trigo centeno, la papa chira, muku, o ña de mula, todas esas comidas ya desaparecieron.

Por este motivo ustedes tienen que rezar a Chao, Chao Ngenechen, si es que quieren que él los reconsidere, si es que quieren que él les dé su

sabiduría otra vez. Ngenechen nos escucha en chedungun, ya que es esa la lengua que nos fue dada. Si ustedes hablan vuestra lengua, Ngenechen los mirará. Él les dará la comida, y si oramos, podremos saber dónde encontrar la comida. Por eso no podemos olvidar de dar siempre las gracias en nuestro nguillatun, por toda la comida que se nos ha dado, porque la comida tiene fuerza, la comida tiene newen”. (Bonelli & González, 2016, pp.36-37).

Para los autores “parece incuestionable asumir que los caminos conectan y desconectan distintos mundos socio materiales” (Bonelli & González, 2016, p. 41). En los relatos antes citados se muestra que existen transformaciones ontológicas producidas por eventos socio materiales contingentes como la construcción de caminos.

3. HISTORIA DE LAS MOVILIDADES Y DINÁMICAS SOCIOCULTURALES EN EL ESPACIO ANDINO A TRAVÉS DE LOS SENDEROS.

En su trabajo “Las disputas del espacio y los senderos pehuenche en Alto Biobío” Viviana Huiliñir y Andrés Macadoo exponen la movilidad y dinámicas socioculturales a través de los senderos y las circulaciones en el espacio andino señalando que los pasos a través de la cordillera de los Andes tuvieron un valor estratégico para los pehuenches porque les permitió tener el control permanente de estos territorios.

“Luego del retroceso español hacia el norte del río Biobío, a mediados del siglo XVII los asentamientos y fuertes españoles de esta zona fueron constantemente atacados por los mapuches a través de estos pasos (boquete de Sierra Velluda, Villacura y Biobío principalmente). Es por esto que durante este periodo de “guerra defensiva” se intensifica la fortificación española de esta zona cordillerana (González y Torrejón, 1993). (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.100).

En relación con lo anterior es que los hispano-criollos con el objetivo de contrarrestar esta situación, buscan establecer relaciones de cooperación y

pactos con los habitantes cordilleranos para estar al tanto de la situación del flujo a través de esta zona cordillerana. Según Boccara (2002) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014), los pehuenches fueron sometidos a un proceso de etnificación por parte de los hispano-criollos, esto último referido a cómo los dispositivos coloniales “producen efectos de normalización y espacialización y participan de la creación de lo étnico a través de la reificación de las prácticas y representaciones de las sociedades indígenas” (Boccara, 2005, p.44). En el siglo XVIII, los autores señalan que el contexto militar, político y económico de los pehuenches era en función de ser aliados con las tropas españolas:

“Recibían de estos últimos un apoyo logístico apreciable en sus guerras por el control de las vías andinas de comunicación, de las minas de sal y de lugares de pastoreo. Además, la frontera oriental del Biobío se transformó en el polo de comercio e intercambio interétnico de mayor flujo en el sur de los Andes, posicionando a los pehuenches como principal intermediario entre españoles y otros grupos étnicos de la pampa argentina, también en proceso de araucanización”. (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.100).

En el año 1772, Ambrosio O'Higgins indujo a campesinos de la villa de Los Ángeles a radicarse en el boquete cordillerano de Antuco, teniendo como finalidad monitorear la actividad pehuenche en la zona, se menciona que todos los años en primavera y verano cruzaban comerciantes con productos para intercambiar. Los artículos que poseían los pehuenches para el intercambio eran principalmente caballos, las ovejas pehuenches de lana muy tupida y cotizada para las monturas y el intercambio de sal. El producto estratégico de intercambio fue el poncho, el que se fabricaba en grandes cantidades en los territorios indígenas chileno y argentino a cambio de armas, esto provocó un

gran abastecimiento de armamento y, por tanto, una preocupación para los españoles de la época (Huiliñir & Macadoo, 2014).

Ya en el siglo XIX, luego de un largo periodo de estabilidad comercial entre pehuenches y autoridades coloniales, a finales de la década de 1810 comienza un periodo de desestructuración e inestabilidad generado por migraciones, disputas étnicas por territorios de valor estratégico comercial. A finales del siglo XIX, tras el fortalecimiento de los estado-nación tanto de Argentina como Chile se torna primordial para dichos estados ejercer soberanía sobre nuevos territorios y se realiza la ocupación y anexión de los territorios indígenas en ambos lados de la cordillera, teniendo como consecuencia que las familias pehuenches se refugien en las alturas de la cordillera, la persecución culmina en 1883 y delimita de manera definitiva el territorio de ocupación pehuenche en un proceso de sedentarización forzado. Todo el proceso de ocupación de territorio exterminó gran parte de la población indígena pehuenche, sin embargo, ésta continuó ocupando los valles. De esta forma perduró la movilidad a lo largo de estos territorios cordilleranos. (Huiliñir & Macadoo, 2014)

El conocimiento del territorio cordillerano iba más allá del manejo de la horizontalidad de la montaña, las técnicas de sobrevivencia y la permanencia en estos lugares junto con el estilo de vida trashumante del pueblo pehuenche permitió tener el control del territorio en la verticalidad de los cordones cordilleranos. Los autores antes mencionados señalan que actualmente, los pehuenches se desplazan entre dos espacios ecológicos altitudinalmente diferentes, las invernadas y las veranadas, las que están sujetas a un uso cíclico condicionado por factores climáticos y una necesidad económica, religiosa y cultural por parte del pueblo pehuenche que da origen a un patrón de movilidad micro vertical. La invernada o “pukemtuwe” es el espacio económico y el

espacio donde se encuentra la vivienda o “ruka”, los corrales, las praderas y parte del bosque nativo (Huiliñir & Macadoo, 2014). “En esta zona permanecen las familias durante los meses de mayo a diciembre, época de menor precipitación” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.101), por otra parte, tenemos la veranada o “wechuntun”, referido al espacio donde las familias pehuenches se trasladan durante la época estival, movilizandorebaños de equinos, bovinos, caprinos, ovinos y porcinos para pastar junto con la recolección de forraje para la alimentación de los animales durante la época de invierno, otra actividad realizada en esta época es la recolección de piñones en los sectores de veranadas, alimento que forma parte de la dieta básica de los pehuenches (Huiliñir & Macadoo, 2014).

Viviana Huiliñir y Andrés Macadoo exponen la situación en Alto Biobío y las disputas del espacio, señalando que a lo largo de la historia el espacio ha sido de forma permanente clasificado y categorizado dando origen a luchas ideológicas entre una parte dominante y su contraparte que resiste poniendo de ejemplo el caso en donde “muchos países latinoamericanos, los pueblos indígenas y afroamericanos basan sus reclamos de tierras colectivas en la diferencia social y cultural entre ellos y los estados nacionales modernos” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.102). Lo anterior argumentando que las lógicas y cosmovisiones del uso del espacio y la forma de relacionarse con la naturaleza son totalmente distintas a las lógicas occidentales de los aparatos estatales, en la que la naturaleza está sometida.

Los autores ponen de ejemplo Alto Biobío como un territorio de montaña “que evidencia la fricción por la disputa entre grupos culturalmente distintos” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.102) donde las disputas por este territorio empezaron principalmente por las enajenaciones de tierras a partir de 1880, con

los traspasos de títulos de tierra indígena a particulares. La medida tomada para hacer frente a esta situación fue que entre los años 1919 y 1920 la Comisión Radicadora de Indígenas le entrega títulos de merced a las comunidades de Cauñicú, Malla-Malla y Trapa-Trapa en el valle del Queuco, sin embargo, esta situación no fue suficiente para calmar las demandas del pueblo pehuenche debido a que los territorios de veranadas y bosques de araucarias quedan fuera de sus dominios, los que son ocupados por inquilinos y colonos de los valles cordilleranos quienes imitan los modos de vida pehuenche para consolidar la ocupación territorial en los terrenos particulares y así demarcar la frontera con los pehuenches “a los que se les comenzó a negar el acceso a los tradicionales lugares de utilización económica, ahora ocupados por estos colonos” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.102).

4. COMUNIDAD DE CAUÑICÚ.

En cuanto a la comunidad de Cauñicú, según Huiliñir y Macadoo (2014) se compone de unas 110 familias, su título de merced le fue entregado por el Estado de Chile en 1919 al Cacique José Anselmo Pavián “por una superficie total de 4.134 hectáreas” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 103), señalando que sus principales actividades económicas son la ganadería, artesanía, las hortalizas, la recolección de piñones y la apicultura. En relación con el turismo, se menciona la creación de un circuito turístico llamado Trekaleyin que consiste en un sendero turístico que lleva por nombre Ptra Lafquén “Gran Laguna”, lleva funcionando desde el año 2006 con la finalidad de rescatar los senderos pehuenches para transformarlas en senderos turísticos para realizar caminatas y cabalgatas.

Es así como el sector de Cauñicú es un nicho para iniciativas turísticas y culturales donde ha comenzado a desarrollar iniciativas:

“a pequeña escala de turismo local, tales como camping, cabalgatas y expediciones hacia las veranadas. Éstas las realizan algunas familias Pewenche que se deben hacer cargo de la organización de visitantes y la recopilación de las herramientas para poder desarrollar este turismo local sin el equipamiento ni infraestructura necesaria” (Díaz, 2016, p.85).

En relación con lo anterior, es que el sector de Cauñicú debido a sus accesos a senderos cordilleranos tiene un gran potencial turístico, sin embargo, en el ámbito de servicios e infraestructura la comunidad no presenta “espacios pensados en el desarrollo de actividades protegidas del medio exterior, espacios para el intercambio y encuentro, y espacios de difusión y recibimiento entre la comunidad y visitantes, pudiendo ser Cauñicú un punto clave que triangule el circuito en el Queuco.” (Díaz, 2016, p.85).

En los trabajos de campo realizados entre los años 2011 y 2012, Huiliñir y Macadoo (2014) constataron la existencia de categorías pehuenches asociadas a caminos, vías de comunicación y la movilidad a través de estas redes viales. La mayoría de las personas pehuenches entrevistadas consideran como “rüpü” a toda vía de comunicación trazada de forma natural por el tránsito de animales y personas, del término anterior subyace el concepto de “ptrarüpü” que se refiere a un camino principal “que corresponde a un antiguo sendero, que comunica puntos importantes para los pehuenches, cuyo emplazamiento y su trazado no ha sido al azar” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 104). Los mismos autores señalan que el ptrarüpü es el principal conector de una red de lugares significativos para la comunidad, que considera los espacios de veranada, los cementerios “eltun”, las pinalerías o bosque de araucarias “pewenentü”, el campo ceremonial “guillatuwe”, la invernada “ruka” y la laguna de Cauñicú.

En los espacios antes mencionados se desarrolla la cotidianidad de las prácticas del pueblo pehuenche, transformándose en espacios que son vividos y se les

confiere un carácter simbólico. La presencia de los ancestros y los espíritus “ngen” se encuentra en los descansos del sendero “ptrarüpü”, en las pinalerías, los manantiales “menoko”, aguas que emanan de las rocas “curaco”, lugares de ceremonias “lepün”, etc. Para las personas pehuenches sus ancestros son considerados fuentes de bendiciones y garantes de fertilidad donde pueden asistir para resolver problemas de diferente índole aconsejándolos a través de sueños y visiones, sin embargo, el “ngen” puede marcharse del lugar si es que no se respeta (Huiliñir & Macadoo, 2014).

La existencia de lugares con significados, sentidos que le son otorgados a través de historias familiares o espacios asociados a personas significativas produce lugares importantes para el bienestar de los códigos culturales del pueblo pehuenche que se quieren preservar. “En este contexto la transformación de la materialidad de los senderos es un elemento amenazante para algunas familias que prefieren la preservación de las características de los senderos que evocan la memoria familiar” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 104).

Otro tema relevante es que en los últimos años se han habilitado acceso a tierras pehuenches que han sido catalogadas como zonas turísticas, esta situación ha generado el desarrollo de proyectos basados en el senderismo, la pesca y el etnoturismo que se convierten en alternativas en el ámbito económico para algunas familias pehuenches. Sin embargo, existe cierta tensión debido a la irrupción de turistas en sitios culturalmente significativos, tal es el caso del ptrarüpü (sendero) o camino principal con fines turísticos que según algunas familias pehuenches se ve amenazada la integridad de esos espacios según sus códigos culturales (Huiliñir & Macadoo, 2014).

La importancia de los senderos tiene relación con sus funciones, según Huiliñir y Macadoo (2014) estos tienen un uso comercial, intracomunitario y familiar que permite otorgar una aproximación a la forma en que las familias pehuenches se relacionan con su territorio marcado por los desplazamientos dentro de un área delimitada y la utilización de manera estacional de los espacios de veranada e invernada. El tránsito de los residentes pehuenches por los antiguos senderos del territorio de Cauñicú contiene prácticas sociales principalmente familiares “en donde emergen los elementos simbólicos que permitirán el desarrollo de un apego y posteriormente una identidad respecto de estos lugares, que se irán re-elaborando a medida que se comunican y transmiten intergeneracionalmente” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 106). En una de las entrevistas realizada por los autores, una persona de la comunidad señala lo siguiente:

“Sí, en una parte del camino, la huella permite enseñarle a los que quieren los caminos donde anduvo mi abuelito, mi papá, yo... y así transmitirse de generación en generación ... hacer conocer la naturaleza (.). Yo por ejemplo en esa parte pasó tal cosa y uno después pasa en esa parte se imagina lo que pasó en el sendero y por qué lleva el nombre” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.106).

Para finalizar, Huiliñir y Macadoo (2014) en sus apartados de discusión y conclusión argumentan que en Cauñicú han sucedido una serie de procesos en relación con la disputa del espacio territorial, todo esto en el contexto de la consolidación del Estado de Chile. Uno de los elementos claves para entender esta situación son los senderos pehuenches, argumentando que los caminos juegan un papel político, económico, tecnológico y estratégico importante en las sociedades del pasado y presente, siendo la planificación de caminos un

elemento característico de las sociedades estatales y la formalización de un camino obedece a un intento deliberado de control.

CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO.

1. EL ESTADO MULTICULTURAL: RELACIÓN ENTRE EL ESTADO DE CHILE Y LOS PUEBLOS ORIGINARIOS.

Un hito en la historia de las relaciones del Estado chileno con los pueblos indígenas fue cuando en el año 2001 se empezó a implementar el “Programa de Desarrollo Integral de Comunidades Indígenas” llamado “Orígenes”.

“el programa se presenta como un dispositivo de intervención respetuoso de las diferencias culturales que tiene como meta permitir desarrollar una política de cooperación entre los pueblos indígenas y el Estado, haciendo más pertinentes las respuestas de éste, con el propósito de contribuir al desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los pueblos aymara, atacameño y mapuche del sector rural”. (Boccará, 2007, p. 186).

En relación con el tema de salud, Boccará señala que la implementación de la salud intercultural por parte del Estado de Chile contribuye al proceso de diferenciación de los poderes, esto conlleva a la separación de los campos de salud, economía y educación entre los que destacar. Para el caso de la salud intercultural, el estado no sólo implica la extensión del campo médico a las comunidades indígenas, sino que aparece una nueva gestión colectiva de las enfermedades y su tratamiento junto con nuevos mecanismos de legitimación. Boccará (2007) afirma que el Estado opera como un escenógrafo “que organiza las operaciones de transferencia de legitimidad y autenticación cultural.” (Boccará, 2007, p. 201). Lo anterior, a través del control de gestión de la diferencia cultural legítima, donde la salud intercultural pasa a ser un espacio social en el que los agentes se posicionan en una relación de obligación frente al estado.

Es así como Boccara en base al análisis de la salud intercultural presentada en el programa del estado “Orígenes” propone “algunos principios teórico-metodológicos más generales con respecto a la manera de aprehender el modo de funcionamiento del Estado multicultural” (Boccara, 2007, p. 201). Afirma que el multiculturalismo del Estado puede ser definido como una nueva arte de gobierno, es decir, una nueva forma de gubernamentalidad de tipo étnico que extiende los mecanismos de intervención del Estado, donde genera:

“nuevas subjetividades, nuevos espacios de poder, nuevos campos de saber y nuevos mercados de bienes simbólicos y exóticos en los cuales agentes sociales de un nuevo tipo (etnoburócratas, intelectuales indígenas, dirigentes funcionales, terapeutas tradicionales, agentes estatales y paraestatales, etc.) se enfrentan en torno a la definición de los principios legítimos de autenticación cultural y de visión y división del mundo social.” (Boccara, 2007, p. 201).

Añade que para aprehender el fenómeno del multiculturalismo en su complejidad no se tiene que estudiar desde la perspectiva del Estado concebido como un ente abstracto, represor, monolítico y omnipotente sino más bien en sus conexiones globales con las agencias multilaterales de desarrollo, en las relaciones con los agentes regionales y locales. Afirmando que “conviene examinar el lugar que llegó a ocupar la noción de cultura en la nueva agenda desarrollista global y las vías por las cuales está etnogubernamentalidad global ingresa a los espacios nacionales y tiende a producir modernidades regionales o periféricas” (Boccara, 2007, p.201). Por tanto, se hace necesario explorar las aplicaciones locales y sus efectos en terreno del multiculturalismo de Estado “a través del doble proceso de gubernamentalización de las localidades y de privatización de los mecanismos de control del Estado” (Boccara, 2007, pp. 201-202).

Por último, el autor propone realizar una etnografía del Estado multicultural, es decir, un estudio del Estado en su formación cotidiana, en todas sus ramificaciones y en toda su extensión. “Eso implica “desagregar el Estado en la multiplicidad de sus operaciones discretas, en sus procedimientos, representaciones y ritualizaciones.” (Boccaro, 2007, p.202). También el interesarse por los efectos de espacialización, visibilización y etnificación de prácticas institucionales y de técnicas de gobierno que ubican al *ethno* en el centro de sus preocupaciones. Boccaro (2007) señala que se tiene que desnaturalizar al Estado multicultural y de dar cuenta de la conceptualización e implementación del multiculturalismo neoliberal desde varios sitios etnográficos y a través de un análisis histórico del marco de racionalidad política en el cual éstas se inscriben y afirma que “El proceso de difusión del multiculturalismo neoliberal, de producción de identidades y de construcción de culturas remite a un problema de relaciones asimétricas de poder en las cuales los mecanismos de decisión, diseño, control de la información y ejecución desempeñan papeles de importancia” (Boccaro, 2007, p. 202).

Es así que, para aprehender el funcionamiento del Estado neoliberal multicultural, Boccaro señala que debe verse no como sistema cerrado y siempre dado, sino como un conjunto de prácticas y discursos institucionales emergentes que tienen como metas empoderar a nuevos sujetos para que tengan acceso a nuevos mercados y responsabilizarlos a través de la participación social, del fortalecimiento institucional. Ya no se trata de borrar la tradición cultural indígena a través de un proyecto asimilacionista de territorialización de la nación, sino más bien hacerla partícipe de un proceso de modernización. Boccaro (2007) señala que los indígenas responsabilizados deben convertirse en los etnógrafos de su propia realidad y que este Estado multicultural investiga

cada vez más la realidad indígena, en donde de manera directa o indirectamente se hace presente en terreno y se materializa, produciéndose así mismo "mediante una serie de signos y rituales, y que produce lo indígena a través de rituales públicos (Boccaro, 2007, p. 203). Y que según el autor produce, incorpora y digiere al "indio permitido" contribuyendo a la domesticación de los dominados.

Se argumenta que esta nueva maquinaria de poder se extiende a través de múltiples herramientas como lo son las encuestas, los censos e informes que tienen el objetivo de generar "un saber etnoadministrativo sobre las creencias, las condiciones de vida, la salud, los hábitos, las enfermedades y por ende la cultura de las poblaciones indígenas" (Boccaro, 2007, p. 203). De lo anterior, el autor advierte de un doble proceso de homogeneización discursiva y político administrativa por un lado y por el otro lado, la multiplicación de los sitios de intervención, de la dispersión de prácticas institucionales, y de producción de heterogeneidad identitaria. Dentro de este nuevo marco ideológico de control, los indígenas son concebidos como grupos que se encuentran al margen del mercado y que el objetivo del programa "Orígenes" fue capacitarlos y "marketearlos" en términos de Boccaro (2007) para integrarlos al grupo de consumidores-ciudadanos.

Para finalizar, el autor plantea que el multiculturalismo "representa una manifestación de la formación del Estado neoliberal caracterizado por la ubicuidad, la dispersión y el asentamiento de tecnologías de saber-poder diferenciadas y "diferenciadoras" (ecogubernamentalidad, etnogubernamentalidad", etc.). Y donde el multiculturalismo es solo una faceta del Estado neoliberal el que controla y vigila sus fronteras, además de fabricar su imaginario "a través de la gubernamentalización de la sociedad civil, de la

responsabilización de los agentes sociales y de microoperaciones que tienden a supervisar las intervenciones de agencias paraestatales”. (Boccaro, 2007, p. 203).

2. CONECTIVIDAD TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA RURAL.

Para esta investigación nos apoyaremos en el concepto de conectividad territorial como una cualidad que “surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan” (Rozas & Figueroa, 2006, p.10). Desde la Ingeniería y la construcción de carreteras, este concepto se manifiesta de forma física en infraestructura definida como un “conjunto de instalaciones, servicios y medios técnicos” (Ferrovial, 2024) que cumple la función de movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos de un territorio determinado.

Los ámbitos de la conectividad han sido definidos en función de los objetivos económicos y sociales esenciales de cada país. Para Figueroa y Rozas (2006) los ministerios de Obras Públicas deben cumplir un rol central en el fortalecimiento de las capacidades de crecimiento de los países mediante la configuración de nuevas relaciones territoriales, esto a través de la integración de territorios aislados según criterios territoriales y sociales. Es así que se torna importante la creación de infraestructura para el desarrollo de las zonas rurales, según Fort (2019) el Banco Mundial reconoce como infraestructura básica los servicios públicos que incluye energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua por tubería, saneamiento y alcantarillado junto con obras públicas como carreteras. Actualmente en Chile, las carreteras son concesionadas a privados ya que a:

“principios de la década de los noventa, Chile abrió sus puertas a los mercados internacionales y a oportunidades para la inversión en materia

de infraestructura pública a través del Sistema de Concesiones, sustentado en una asociación del Estado con los privados (APP) que permitió desarrollar importantes transformaciones en materia de conectividad vial y aeroportuaria.” (Dirección General de Concesiones, 2024).

En cuanto al acceso a infraestructura de caminos es de suma importancia debido a que facilita la ampliación de la cobertura y mejora la calidad de los servicios básicos como son el acceso a energía eléctrica, abastecimiento de agua potable, saneamiento y alcantarillado, donde es necesario que el Estado “mantenga siempre el papel de planificador, articulador (políticas multisectoriales) y, parcialmente, de financiador” (Fort, 2019, p.14). Es así que un aspecto muy importante es la participación del gobierno en la priorización, el diseño, la ejecución y el mantenimiento de las infraestructuras junto con ciertos pilares básicos para mejorar determinadas políticas en los sectores rurales como son:

“i) adopción de una perspectiva territorial que vincule las economías rurales con los pueblos de los alrededores, en el contexto de un espacio rural mayor, ii) desarrollo de nuevos enfoques, así como nuevos modelos de implementación, para la prestación de servicios de infraestructura con vínculos más fuertes con las realidades locales y la participación de los beneficiarios” (Fort, 2019, p.15).

De lo anterior, se hace necesario mencionar un aspecto fundamental para la construcción de infraestructura rural, nos referimos a maneras que impliquen a los propios usuarios en la priorización, el diseño y la ejecución de una determinada infraestructura básica, esto con la justificación que son ellos, las personas del sector donde se quiere materializar por ejemplo la construcción de un puente o el abastecimiento de agua potable quienes conocen sus necesidades, motivo por el cual “se plantea una metodología de trabajo colaborativo y de mutuo aprendizaje entre los planificadores (Estado y/o sector privado) y los propios usuarios” (Fort, 2019, p.15), por tanto, son necesarias herramientas de

planificación y priorización de inversiones, con una mirada más amplia sobre las dinámicas familiares y territoriales debido a las características particulares de las zonas rurales por lo que se establecen lógicas propias de desarrollo y el énfasis depende de un contexto determinado.

Es así como la conectividad territorial en conjunto con la infraestructura para zonas rurales tiene como propósito para los estados la cohesión social y accesibilidad que permitan la interrelación de las personas que habitan zonas aisladas con zonas más integradas, dando paso al acceso a bienes y servicios esenciales como también a la realización de actividades económicas y sociales.

3. La Antropología Aplicada.

Un concepto pertinente para este trabajo de investigación es el de Antropología Aplicada, referido “al uso de teorías, métodos y técnicas antropológicas para obtener fines específicos predeterminados que se refieren al mejoramiento de las condiciones de la vida social y económica” (Bartoli, 2002, p.7). Para Laura Bartoli el radio de actividad y de procesos tratados por la antropología aplicada es amplio, entre los que destaca los asuntos relativos a la mediación en las disputas y los problemas interétnicos y de desarrollo (Bartoli, 2002).

En un principio, los fundadores de la disciplina antropológica como Tylor, Lubbock y Morgan reconocieron las potencialidades de la aplicación de la disciplina, tal como se menciona a continuación:

“con referencia a los problemas relativos a la administración de las poblaciones nativas, la actividad de grupos antiesclavistas y la reforma de las condiciones de pobreza en las áreas urbanas. Nacida y desarrollada en concomitancia con la expansión del interés europeo por los demás pueblos, la antropología aplicada tuvo una relación particularmente estrecha con el pragmatismo de la administración inglesa, fundado en la

cooptación y el conocimiento previo de los sistemas de poder indígena”.
(Bartoli, 2002, p.7)

En Estados Unidos, la antropología aplicada fue desarrollada debido a los problemas de supervivencia y adaptación de los pueblos originarios en esa parte del mundo y más adelante por los estudios sobre aculturación y el cambio cultural. Un punto importante que añadir para el desarrollo de esta área de estudio fue a causa de la implicación posbélica de los Estados Unidos en las políticas administrativas y de desarrollo en los países del llamado Tercer Mundo. En la Segunda Guerra Mundial los antropólogos trabajaron directamente con el gobierno proporcionándoles datos etnográficos sobre las poblaciones del Pacífico y en los años cuarenta se funda la “Society for Applied Anthropology” donde se intensifica el empleo de instrumentos y técnicas antropológicas para el análisis de problemática tendientes a programas de asistencia económica y desarrollo. (Bartoli, 2002).

Bartoli señala que la posición de la antropología aplicada en la historia de los estudios antropológicos era ambigua, esto “por la contraposición que se fue creando, muy pronto, entre perspectivas académicas y perspectivas externas a la academia” (Bartoli, 2002, p.8). A los estudios de antropología aplicada se les reprochó una ausencia de carácter científico, siendo considerada de segundo nivel debido a su metodología de investigación característica, como lo son periodos de breve permanencia en el campo, los intereses de una determinada investigación referido a un predeterminado propósito práctico y la insuficiencia de bases teóricas. (Bartoli, 2002).

Las diferencias entre antropología aplicada y antropología pura existen, tanto en sus aproximaciones metodológicas como en los propósitos de la

investigación. Laura Bartoli expone que Laura Thompson, miembro fundador de la “Society for Applied” propone para explicar la metodología y los fines de investigación en la antropología aplicada “una interesante analogía entre antropología aplicada y medicina” (Bartoli, 2002, p.9). Como se menciona a continuación:

“El antropólogo aplicado, involucrado en los proyectos de cooperación debe diagnosticar los “problemas”, sugerir los “tratamientos” y controlar los “recursos”. Debe pues, desarrollar, contemporáneamente, instrumentos de investigación, de diagnóstico y de “tratamiento”, justamente como lo hacen los médicos. El antropólogo, por tanto, no puede trabajar directamente en la práctica. Primeramente, debe “traducir” la realidad en un problema científico que debe resolverse en los métodos de la ciencia, y tan solo en una fase sucesiva, puede concentrarse en el aspecto aplicado o “clínico” de la propia disciplina.” (Bartoli, 2002, p.9).

Otra acusación que se le hace a la antropología aplicada es el hecho de que el propio término se origina para establecer el ámbito de aplicación de las ciencias antropológicas en asuntos coloniales, por lo anterior a la antropología aplicada se le reprochó por mucho tiempo ser cómplice de las políticas colonialistas, de poner a disposición el conocimiento y la práctica antropológica a grandes centros de interés político y económico en perjuicio de las poblaciones indígenas lo que aceleró los procesos de aculturación y modernización forzada. (Bartoli, 2002)

Para continuar, la autora comenta que las diferencias entre la antropología pura y aplicada son de carácter formal más que sustanciales y las “recíprocas acusaciones aparecen, en realidad, como una radicalización de posiciones extremas.” (Bartoli, 2002, p.10). Argumenta que la antropología aplicada está íntimamente relacionada con las bases teóricas de la disciplina antropológica y

“puede aportar contribuciones realmente válidas a las estructuras teóricas de la disciplina y al conocimiento científico.” (Bartoli, 2002, p.10). Además, se demostró que las investigaciones y las intervenciones antropológicas están, implícita o explícitamente, basadas en criterios ideológicos y políticos, no sólo en los declaradamente aplicativos.

Un ejemplo interesante que cita Bartoli tiene que ver con Robert Rapaport quien:

“durante un encuentro de la *Society for Applied Anthropology* en 1960, sugiere a los docentes de antropología poner menos énfasis al presentar las potencialidades aplicativos como exclusivas de la antropología aplicada, por un lado, y el total dominio teórico como característica exclusiva de la antropología pura. Rapaport crítica además aquella antropología académica que evita absolutamente concesiones a valores extraños a los del método científico. Rapaport, pues, evidencia el hecho de que el verdadero desafío de un curso de antropología aplicada es el de desarrollar en los estudiantes la capacidad de traducir el conocimiento científico en aplicaciones específicas y concretas” (Bartoli, 2002, p.11).

Lo anterior, es la actitud que se asume por parte de ciertos antropólogos en los años 60 quienes tienen como propósito realizar un acercamiento entre las dos dimensiones de la disciplina, la teórica y la aplicada. Es así cómo, encuentran en los cursos universitarios de antropología “el lugar” adecuado para reducir las distancias entre la antropología pura y la antropología aplicada y “para formar una nueva generación de antropólogos que tengan la capacidad de aplicar los conocimientos científicos en situaciones de acciones prácticas, dominando igualmente ambas fases del trabajo” (Bartoli, 2002, p.11). Otro punto que añadir es que para muchos antropólogos una antropología que no se preocupe de salvaguardar y mejorar las condiciones humanas es una disciplina irresponsable y que desde “su punto de vista, los resultados brindados por las investigaciones

antropológicas deben dar su contribución sobre todo a la solución de los grandes problemas humanos” (Bartoli, 2002, p.12).

3.1 La Antropología Aplicada en América Latina y el Indigenismo.

A partir de los años 30’, en América Latina específicamente en México y Perú:

“comienza a desarrollarse una tradición de estudios sociológicos y antropológicos, en los cuales el compromiso social y político a favor de las poblaciones indígenas, se funde con la investigación de las condiciones favorables para la modernización y los procesos de cambio social y aculturación. Esto sucede mientras, en casi todos los países del continente surgen instituciones que desarrollan su actividad para favorecer la promoción social de los indígenas y su integración, con plenos derechos, en la sociedad de la cual, a menudo tan sólo formalmente hacen parte.” (Bartoli, 2002, pp.12-13).

Esta situación establece que el reconocimiento del llamado “problema indígena” es un tema social fundamental dando paso al desarrollo de una antropología indigenista. “En México, A. Caso y G. A. Beltrán, en Ecuador P. J. Alvarado y G.R. Orbe, en Perú L.E. Valcárcel y V.A. Belaunde, son los primeros representantes de esta veta investigativo – aplicada del indigenismo latinoamericano” (Bartoli, 2002, p. 13). Es así que los primeros estudios de indigenismo social ponen de manifiesto el carente desarrollo económico, el retraso tecnológico y las deficiencias higiénicas. A los indigenistas se les considera mediadores culturales ya que se les da la tarea de favorecer los procesos de adaptación de las poblaciones indígenas a la sociedad dominante. “Estos estudiosos quieren asegurar la comunicación entre dos frentes, atenuando los contrastes, los conflictos y las incomprensiones” (Bartoli, 2002, p.13).

Los procesos de descentralización administrativa, la introducción de la escolarización de masas, la creación de sistemas médicos nacionales, de definición de derechos de tierra en relación con la realización de reformas agrarias junto con la modernización tecnológica de la agricultura son temas que conciernen a las poblaciones indígenas de todos los países latinoamericanos. “Se inicia así un proceso de pedagogía social y progresiva absorción de los indígenas dentro de la trama social media nacional que tiene el carácter de “aculturación planificada” (Bartoli, 2002, p.13).

El indigenismo toma un protagonismo de carácter continental y existen ciertos paralelismos entre los distintos países de América Latina, es así como en 1940 se convoca en Pátzcuaro, (México) al Primer Congreso Indigenista Interamericano donde participan estudiosos, políticos, intelectuales y promotores sociales con el objetivo de formar un programa común y coordinado que pueda mejorar las condiciones de las poblaciones indígenas. Entre las características comunes del indigenismo se tiene que existe una visión integracionista de las sociedades indígenas con la preponderancia de un punto de vista externo, esto se refiere al de intelectuales, estudiosos, promotores sociales que vienen de la sociedad dominante y en la que la participación directa de las poblaciones indígenas es nula o escasa. (Bartoli, 2002).

3.2 La Antropología Aplicada en Chile.

En Chile la Antropología Aplicada fue introducida y patrocinada en un sentido profesional por agencias internacionales y nacionales “en el marco de programas “desarrollistas” y “modernistas” y, en especial, de programas de reforma agraria, tanto del tipo “desarrollista”, como “reformista” (Berdichewsky, 1975, p.45). Uno de los primeros proyectos fue el llamado “Plan Chillán” quien contrató al antropólogo chileno Ismael Silva F,

patrocinado por la agencia internacional “Punto Cuarto” de la Alianza para el Progreso. Su objetivo era intentar introducir elementos de modernismo y de maquinismo en las haciendas agrarias o en sectores donde hubiera inquilinos y pequeños parceleros de las provincias del Ñuble y del Maule. “Se hicieron algunos estudios de las costumbres, las actitudes y la situación de “marginalidad” de dichos sectores, con la finalidad de implantar mejoras y elementos de modernización” (Berdichewsky, 1975, p.45). Un organismo que contribuyó también a este tipo de estudios y que actuaba como agente de cambio fue el Instituto de Desarrollo Rural financiado en parte por un proyecto “desarrollista” de la República Federal Alemana.

Otra experiencia de Antropología Aplicada tuvo lugar en la década de los 60’ a cargo de la antropóloga Ximena Bunster en un proyecto de la Universidad de Chile en conjunto con el Servicio Nacional de Salud donde se estudió a comunidades de campesinos indígenas de la provincia de Cautín con el objetivo de hacerles adquirir la costumbre de utilizar bombas para extraer el agua subterránea, en reemplazo de las cisternas o los pozos existentes. Lo anterior, con la intención de mejorar la higiene de estas personas y así evitar infecciones y enfermedades. Así mismo, estudios siguientes de antropología aplicada en estas comunidades tuvieron relación con la construcción de viviendas en reemplazo de las cabañas o “rucas” mapuches en conjunto con la Corporación Nacional de la Vivienda. (Berdichewsky, 1975).

Estos proyectos se encontraban dentro del contexto de la década de los 60 durante los gobiernos desarrollista de Jorge Alessandri y posteriormente de Eduardo Frei. Para el autor Bernardo Berdichewsky “ninguno de esos proyectos fue realmente grande, y en la práctica no produjeron modificación significativa alguna” (Berdichewsky, 1975, p.48) debido a que de alguna manera contribuían

a mantener el régimen existente y las relaciones de explotación imperantes en que se debatían los sectores afectados, estos eran los campesinos pobres, las comunidades indígenas, sectores étnicos minoritarios y marginalizados de la urbe. En relación con lo anterior el autor señala que estos “proyectos no estaban separados de los procesos políticos del país; sino que, por el contrario, para entenderlos, hay que situarlos en el marco de políticas de carácter “desarrollista” o “populista”. (Berdichewsky, 1975, p. 48).

A fines de la década de los años 60, el autor señala que la antropología se encauzo profundamente en el estudio de las áreas rurales y el campesinado indígena. Afirmando que “estábamos familiarizados con la realidad del campesino de la región sur de Chile y, en especial, del campesino indígena. Pero nuestro interés estaba enfocado entonces, en adquirir el conocimiento de la etnicidad araucana mediante análisis etnográficos en comunidades mapuches” (Berdichewsky, 1975, p.49). Lo anterior con el objetivo de estudiar los problemas étnicos de la época, los cuales se plantearon con la necesidad de complementarlos con una antropología aplicada ya que se confeccionó un proyecto de acción indigenista a cargo del Ministerio de Agricultura. (Berdichewsky, 1975).

Es así que en 1971 se llevó a cabo la práctica de una investigación de antropología aplicada en la provincia de Cautín, a petición de la Corporación de Reforma Agraria del Ministerio de Agricultura. Se realizó una intensa investigación etnográfica de campo de carácter colectivo con las comunidades indígenas de Cautín, donde se realizaron entrevistas y visitas a distintos organismos y personas. Se obtuvieron informes que resumían la pluralidad de los aspectos de la investigación y se presentaban casos particulares los cuales contenían ciertas medidas particulares y generales de carácter indigenista con

el objetivo de integrar a los mapuches en el proceso de reforma agraria de la época. (Berdichewsky, 1975).

4. Los caminos rurales.

En otro ámbito relevante para esta investigación, los caminos rurales han sido un problema a lo largo de la historia social, lo que ha despertado un gran interés en la agenda pública “debido al reconocimiento del rol que desempeña la accesibilidad en la actividad económica y la inclusión social” (Salomón, 2023, p.1). La cuestión vial rural ha sido una condicionante de prácticas y de relaciones sociales junto con el aislamiento como una variante distintiva y relevante para el estudio de las desigualdades.

Desde la disciplina de la Historia Alejandra Salomón (2023) en su artículo “Los caminos rurales como problema de la historia social” afirma que los caminos rurales tan invisibilizados como estratégicos constituyen elementos indispensables para la producción y comercialización de diferentes productos y servicios dando la posibilidad de generar ingresos a los hogares familiares y el fortalecimiento de la vida comunitaria, la comunicación, el acceso a la educación, a los diferentes servicios de salud y a otros servicios de infraestructura como el agua potable, electricidad, saneamiento y telecomunicación. De lo anterior, es que el rol de los caminos rurales es imperativo para mejorar las condiciones de vida de las personas.

La autora antes mencionada plantea a los caminos rurales como espacios de acción social, donde se enfrentan diferentes actores como el estado y sus organismos, organizaciones civiles, empresas, productores etc. Existe un interés por promover una historia social del camino, donde se busca la recuperación de la perspectiva social de la vialidad rural enfocándose en las relaciones sociales

para poder captar lo particular, lo diverso y lo múltiple de la problemática vial asociada a la experiencia de los sujetos. En relación con lo anterior se señala que:

“Este giro social implica ensamblar mutaciones y tramas sociales, enmarcadas en el proceso más amplio de un Estado que asume como una de sus funciones la construcción y el mantenimiento de la red y que convive a veces en tensión con el accionar de otros sujetos (consorcios, cooperativas, comisiones viales, vecinos, etc.). En esta dirección, proponemos un concepto amplio de vialidad, el estudio tanto de la dimensión técnico estatal como de las dinámicos sociales, integrando usos, costumbres y conflictos en la misma definición, en base al supuesto de que los caminos intervienen en la configuración de acciones, relaciones e instituciones humanas. Entonces la vialidad, como infraestructura de la movilidad, podría proporcionar interesantes aportes a la historia social. Con este enfoque, se despeja la imagen estática y rígida que suele brindarse y se trata de reponer lo subsumido o no contemplado por las narrativas de técnicos, funcionarios o ingenieros, revelando y precisando las implicancias socio-territoriales de este tipo de infraestructura” (Salomón, 2023, p.4).

Es así como surgen ciertas preguntas tendientes al modo en que a través de las prácticas de desplazamiento por los caminos rurales los individuos construyeron sus espacios de vida y sus identidades territoriales (Salomón, 2023). Se complejiza la conceptualización del camino rural “definiéndolo como una construcción social que instituye territorialidades y movilidades” (Salomón, 2023, p.5), además se plantea a la infraestructura de la movilidad rural como un problema de la historia social y el aislamiento como un factor de exclusión y desigualdad.

Alejandra Salomón (2023) señala que la renovación de los objetos de estudio descansa en el reconocimiento del carácter social de realidades generalmente esencializadas, estáticas e inmutables y pone de ejemplo la infraestructura vial

rural. La historización de esta amplia los campos de su investigación y la búsqueda que permitan conocer el registro de sus cambios y continuidades en el tiempo. Para abordar esta temática se propone utilizar el concepto de construcción social “para indicar que todo camino rural es un producto históricamente contingente, resultante de una compleja serie de acciones humanas que implican la transformación de una fracción del paisaje en un bien común” (Salomón, 2023, p.5). La lectura de los caminos rurales y sus orígenes da cuenta de las reiteraciones sociales que se marcan en el paisaje recorrido y la invisibilización historiográfica de las sociedades locales, las que son imaginadas como pasivas e incapaces de imponer su propia agencia cultural en la construcción de los procesos históricos de la vialidad rural y sus caminos.

Los caminos rurales son espacios percibidos, concebidos y vividos que forman parte de la vida cotidiana de las personas, son componentes elementales de la organización social, modela paisajes naturales y culturales, es parte de la construcción de imaginarios geográficos articulándose con diferentes prácticas materiales y simbólicas de la sociedad.

Al ser parte de un territorio, los caminos representan como se mencionó anteriormente construcciones sociales atravesadas por prácticas materiales y simbólicas que organizan los tiempos y los espacios cotidianos de las personas, así como también relaciones de poder, solidaridades y tensiones en las comunidades. Estos se modifican a través del tiempo, cambian sus funciones ya sea para temas comerciales, religiosos, turísticos o diferentes propósitos, como también su extensión, fisonomía y en algunos casos son cerrados deliberadamente. Cada camino rural tiene su propia dinámica generando potencialidades que pueden ser aprovechadas por diferentes grupos sociales ya sea a nivel individual o colectivo, esto quiere decir que se implica la acción

social, interviniendo en la existencia social, es decir, en la rutina diaria de las personas, en sus interacciones sociales y económicas, permanentemente mediadas por las vías de comunicación.

“En conjunto, éstas ponen en evidencia la existencia de una direccionalidad de las interacciones y de los entramados relacionales. Y, a la vez, la actividad humana transforma los caminos rurales, tanto en su trazado (para adecuarlos a determinados propósitos humanos) como en su estado (ante el exceso de cargas y el tránsito en los días de lluvia, por ejemplo, o por el cambio de entornos institucionales o técnicas de conservación).” (Salomón, 2023, p.6)

Existe por tanto una relación dialéctica entre el mundo social y la infraestructura rural vial, donde los caminos rurales toman cierta relevancia para los sujetos que viven y/o transitan por determinados territorios, trascendiendo su espacio comunitario e insertándose en un campo más global como la articulación de mercados locales y globales que permitan la exportación de productos específicos, razón por la cual Salomón (2023) plantea que “los caminos rurales podrían inspirar a los científicos sociales a abordar de una manera más holística y novedosa una serie de problemas que preocupan a los estudios rurales y que se centran en lo que ocurre al interior de las explotaciones agropecuarias.” (Salomón, 2023, p.7).

Por otro lado, según Salomón (2023) el Estado se plasma en el paisaje en términos de territorialización, representa su poder material y simbólico mediante la construcción de obras públicas específicamente en la inauguración de caminos y puentes. La autora se pregunta ¿qué sucede con los caminos específicamente rurales? Que son ignorados generalmente por los poderes públicos y dependiendo muchas veces de la acción civil de las personas. Los caminos rurales no están en cierta medida asociados tanto a símbolos de poder,

control o planificación como las grandes rutas, más bien son valorizados por la memoria colectiva, la cercanía que se tiene y la sensación de pertenencia en donde las personas conviven constantemente con estos espacios y les otorgan sus experiencias, siendo generadores de identidad rural con las experiencias y las relaciones sociales que son normalmente invisibilizadas.

Salomón (2023) señala que los espacios de tránsito, como las rutas, son vistos como “*no lugares*” lugares donde no sucede nada, espacios de anonimato, sin identidad y vacíos de significación, sin embargo, plantea que los sectores o pueblos rurales están compuestos de una red de infraestructuras viales (sendas de calzada natural, puentes) que no sólo hacen de soporte para la vida, sino que producen identificaciones y experiencias (individuales y de sociabilidad), y por tanto, se forman lugares, espacios dotados de significados donde además se desenvuelven relaciones sociales.

En relación con lo anterior, se plantea a los pueblos o parajes rurales no sólo como sitios fijos en donde se habita, sino que también de espacios de movilidad, definida como una “práctica social de desplazamiento entre lugares, esencial para la producción y reproducción social” (Salomón, 2023, p.9). Lo que se busca es tener una mirada más holística en donde no solo esté presente el componente técnico de los caminos rurales, sino también que estén presentes las dimensiones sociales, económicas, políticas y ambientales, dicho de otra manera, que se centren en las personas y sus necesidades más que en las obras públicas en sí, por tanto, “pensar en las movilidades como rurales nos invita a profundizar y discutir en torno a sus especificidades: ¿cuáles son sus características y singularidades? ¿Cómo se vinculan con el territorio? ¿Son sólo aquellas que nacen en el espacio rural y si se dirigen hacia otra parte?” (Salomón, 2023, p. 10).

Introducir una perspectiva histórica de la movilidad significaría un giro significativo en relación con la comprensión de la unión entre las personas y los territorios rurales, ya que la movilidad coloca en el centro de los procesos espaciales a las personas que lo habitan y sus experiencias personales y colectivas dando paso a que a través de sus prácticas cotidianas se captura la relación con los elementos sociotécnicos asociados, al observar el uso que se le dan a las infraestructuras rurales y las costumbres realizadas por las personas “se iluminan una serie de agentes y efectos menos visibles en los discursos y políticas provenientes del gobierno nacional o provincial” (Salomón, 2023, p.10). Esta mirada con un enfoque social sobre las infraestructuras de movilidad rural ya sea en senderos, huellas, caminos, rutas y puentes se superpone a las miradas más tradicionales sujetas a lo específicamente técnico-estructural. Así mismo la vialidad, puede tenerse en cuenta para observar y analizar distintos aspectos de la vida social, específicamente la conectividad como un elemento con potencial de cambio que “debería incorporarse a la agenda académica, reivindicándola como resultante o causa explicativa de las características de las comunidades rurales” (Salomón, 2023, p.12).

Una cuestión importante por ahondar es el aislamiento territorial como marca de desigualdad donde Salomón señala que:

“la visibilidad que los caminos rurales están asumiendo tímidamente en la actualidad nos interpela a renovar el campo disciplinar. En particular, éste podría aportar medulosas reflexiones sobre el modo en que la inaccesibilidad, la lejanía o el aislamiento de los habitantes rurales han incidido en la desigualdad, fenómeno que ha adquirido rasgos multidimensionales, severos y continuos.” (Salomón, 2023, p.13).

5. El espacio pewenche: Caminos, senderos y el espacio socialmente construido.

El espacio se define como un “producto social, resultante de la intersección de los aspectos materiales, sociales e ideológicos que envuelven una realidad concreta” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 96). La producción del espacio en la realidad social tiene en cuenta tres dimensiones, la primera referida a las prácticas espaciales entendida como el espacio de la experiencia material, el cual se apropia y percibe mediante las acciones de los individuos. Una segunda dimensión es la representación del espacio de los signos, de las normas y sus restricciones junto con los códigos de ordenación. Y, por último, el espacio de representación referido al espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro del mundo material (Huiliñir & Macadoo, 2014).

El espacio es un proceso continuo que siempre está cambiando a medida que las concepciones, percepciones y experiencias vividas también lo hacen (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 96). Lo anterior está influenciado por el espacio geográfico o dicho de otro modo donde se reproducen las relaciones espaciales, el espacio donde se desarrolla la cotidianidad de las personas y el espacio que vive cada persona referida a la experiencia de cada sujeto. Estas dimensiones sociales del espacio articulan la definición de territorio según Huiliñir y Macadoo (2014) entendida como una compleja amalgama de elementos materiales e inmateriales, que cada grupo social cimienta a partir de la proyección colectiva de sus individuos.

En cuanto al espacio de la experiencia de cada sujeto o persona, es decir, su espacio vivido es importante mencionar según Huiliñir & Macadoo (2014) el concepto de “lugar” que se entiende como un punto en el espacio localizable y medible que presenta significados. Desde una mirada individual, cuando una

determinada persona establece una interacción con ciertos lugares conlleva a que se den ciertos procesos de percepción por parte de la persona, como la creación de imágenes mentales, las ideas, los significados y símbolos de lugares y paisajes. De lo anterior aparece el concepto de “sentido de lugar” entendido como los:

“vínculos emocionales con lugares, con valores, significados y símbolos de lugares, que son activos y continuamente construidos y reconstruidos al interior de la mente, en conciencia del contexto cultural, histórico y espacial. Estos afectan como los lugares son valorados, usados, concebidos e incluso producidos dentro de los diversos grupos sociales.” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 97).

La experiencia es clave para que se produzca el sentido de lugar, esta incluye la herencia que se va transmitiendo mediante generaciones, las historias familiares, la asociación de lugares con ciertas personas, la residencia durante un tiempo prolongado y la remembranza de lugares específicos (Huiliñir & Macadoo, 2014). Hay que añadir según Gesler (1992) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014) que, en la transferencia de juicios morales y estéticos hacia un determinado lugar los significados positivos apegan a las personas hacia los lugares colaborando así con el sostenimiento de la salud y el bienestar.

Así mismo, aparece el concepto de “apego de lugar” referido al apego afectivo positivo entre las personas o un determinado lugar, donde la principal característica es la tendencia de mantener cercanía con ese lugar. Según Hernández (2007) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014) en la población indígena y no indígena el apego de lugar se desarrolla antes que la identidad de lugar argumentando que esta tiene un nivel más profundo de integración del sí mismo. “En este sentido dependiendo del significado y la intensidad de apego

hacia un espacio, se argumenta que los lugares ostentan un rol como proyecciones individuales y colectivas constitutivas de la identidad en construcción” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p. 98).

Continuando con la “identidad del lugar” esta es parte de la identidad personal y del autoconcepto individual y colectivo en donde se incluyen valores, sentimientos, memorias, actitudes, comportamiento, conceptos que se arraigan a través de la experiencia vinculadas con la variedad y complejidad de las características físicas “y que en términos individuales definen la estructuración de la personalidad” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.98).

Buttimer (1980) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014) usa el término “identidad de lugar” para referirse a los niveles funcionales en las actividades que tienen lugar dentro o alrededor del hogar, postula que existe un balance entre el hogar y los alrededores que son necesarios para mantener la identidad personal y el bienestar emocional. Otro autor como Relph (1976) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014) hace alusión a que la “identidad de lugar” puede entenderse en gradualidades, señalando que existe un bajo grado de identidad hacia un lugar que denomina “exterioridad existencial” como también un alto grado de identidad hacia un lugar llamado “interioridad existencial”, el cual el lugar y sus características se convierten en una parte fundamental de la identidad individual y colectiva.

Lo mencionado anteriormente se vincula con la relación territorio-identidad de Di Méo (2002) (como se citó en Huiliñir & Macadoo, 2014), quien postula que la territorialidad nace de la interacción entre las personas y sus territorios dando como resultado la proyección de la persona sobre los territorios de sus experiencias y que la identidad utiliza al territorio como espacio para introducir

signos, símbolos en los objetos, paisajes y lugares. Para terminar, se destacan tres elementos en la territorialidad, estos son el sentido de la identidad espacial, el sentido de la exclusividad y, por último, la compartimentación de la interacción humana en el espacio donde cobra sentido “el vínculo emocional entre habitante y espacio geográfico” (Huiliñir & Macadoo, 2014, p.98).

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO

1. Enfoque de la investigación.

Para poder realizar esta investigación tuve que recurrir a la etnografía ya que como metodología de investigación me permite acercarme al contexto, las prácticas y situaciones o discursos que tengan relación con un determinado tema, que para el caso de este trabajo de investigación fue la caracterización del plan de gobierno “Buen Vivir” aplicado a la construcción y reposición de un puente mecano para la comunidad pehuenche de Cauñicú en la comuna de Alto Biobío, región del Biobío.

Dentro de la metodología cualitativa tenemos la observación participante y el trabajo de campo como elementos principales. Taylor y Bogdan (1984) señalan que la observación participante se usa para “designar la investigación que involucra la interacción social entre el investigador y los informantes en el milieu (medio) de los últimos, y durante la cual se recogen datos de modo sistemático y no intrusivo.” (Taylor & Bogdan, 1984, p.31).

Para poder conocer más en profundidad el tema de investigación que me había propuesto, y buscando ampliar los antecedentes que manejaba desde mi práctica profesional tuve que acercarme a funcionarios de la Dirección de Vialidad y plantearles que tenía la intención de investigar algo relacionado con el puente Chichintawe. Les expliqué que tenía que realizar mi tesis y me interesaba el tema del puente en particular. Les planteé la idea de que al igual que mi práctica profesional, yo podía cumplir con un horario de trabajo fijado previamente. Este horario fue que semanalmente yo vendría los lunes, miércoles y viernes de ocho de la mañana hasta las cuatro de la tarde. La intención de lo anterior era poder obtener la mayor información posible sobre cómo se estaba llevando a cabo la construcción del puente Chichintawe en el sector de la comunidad pehuenche de Cauñicú, tal como lo señalan Taylor y Bogdan “El escenario ideal para la investigación es aquel en el cual el observador tiene fácil acceso, establece una buena relación inmediata con los informantes y recoge datos directamente relacionados con los intereses investigativos” (Taylor & Bogdan, 1984, p.36).

Es así como el investigador debe negociar el acceso y de forma gradual se va ganando la confianza y un espacio dentro del escenario, consiguiendo así lentamente datos que se adecuen a sus intereses (Taylor & Bogdan, 1984). Por otra parte, hay que tener en cuenta que la visión de la realidad respecto de este tema de investigación es sólo una entre las muchas perspectivas que puede tener y en donde “la investigación nunca está libre de valores” (Taylor y Bogdan, 1984, p.37).



Fotografía N° 2. Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, Región del Biobío.
Fuente: Elaboración propia.

Retomando el tema sobre el acceso a las organizaciones, para los objetivos de este trabajo de investigación tuve que tener el acceso al equipo de Medioambiente y Territorio mediante a lo que en Antropología se les denomina con el nombre de “porteros” referido a una persona que tenga conexión con la organización donde se requiere estar. En mi caso, fue un funcionario del equipo de Medioambiente y Territorio quién me hizo la conexión con su jefe y este dio la autorización para que el departamento de Recursos Humanos aprobara mi estadía en el Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío. Taylor y Bogdan comentan que ingresar en un escenario supone un proceso de manejo de la propia identidad, de proyectar una imagen que asegure las máximas probabilidades de obtener el acceso. Aseguran que es probable que los porteros se sientan cómodos con los estudiantes, esto debido a que la mayoría de las personas dan por hecho que los estudiantes deben cumplir con tareas asignadas

o con las exigencias de los programas, que para mi caso personal era el Seminario de Titulación. Es así que muchas veces las organizaciones den por hecho que los estudiantes quieren aprender tareas concretas en contacto con “expertos”. (Taylor & Bogdan, 1984). Otro punto importante que señalar es desarrollar estrategias para interactuar con los informantes, para el caso de esta investigación, a mí se me dispuso de un escritorio con un computador habilitado para avanzar en mi tesis y de vez en cuando ayudar en tareas que necesitaran ellos como la revisión de consultas indígenas. Este escritorio se me dispuso en el departamento de Medio Ambiente y Territorio donde compartía el espacio con los integrantes de este equipo, esto me ayudaba a saber cuándo les llegaba información respecto al puente Chichintawe y poder estar al tanto del tema, también conversaba con gente del equipo para saber cómo funciona el sistema de trabajo.



Fotografía N° 3. Fotografía tomada en el periodo de etnografía en el Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, Región del Biobío. Fuente: Elaboración propia.

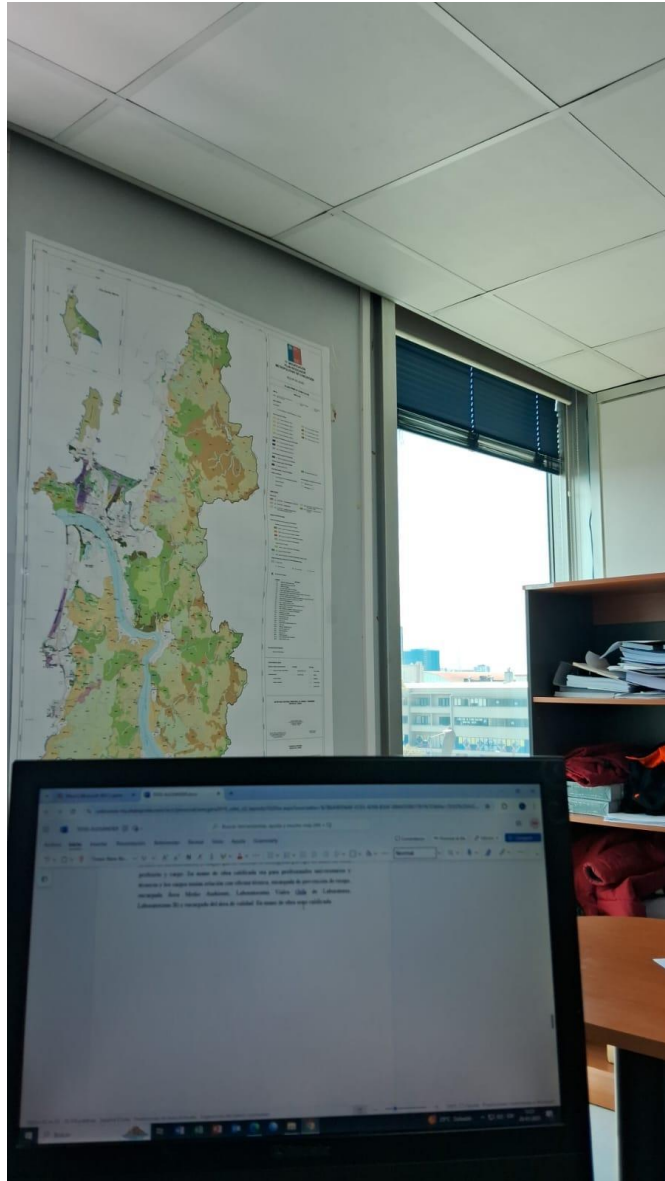
En cuanto a la recolección de datos, lo que hice fue preguntarles a las personas del equipo de Medioambiente y Territorio sobre quienes tenían relación dentro de la Dirección de Vialidad con el puente Chichintawe y así poder acercarme a conversar con ellos sobre el tema de modo general para poder hacer un panorama sobre mi tema de investigación tal como lo mencionan Taylor y Bogdan:

“El proceso de obtener acceso a un escenario también facilita la comprensión del modo en que las personas se relacionan entre sí y tratan a otros. Un buen modo de adquirir conocimientos sobre la estructura y jerarquía de una organización consiste en ser pasado de uno a otro a través de ella”. (Taylor & Bogdan, 1984, p.46).

En relación con lo anterior es cómo pude conocer a una persona del área de Ingeniería, específicamente en el departamento de Proyectos quien era parte del programa “Buen Vivir”, esta persona me dio el contacto de los encargados del plan “Buen Vivir” en la región del Biobío, me contacté con ellos explicándoles quién era yo y lo que estaba realizando dentro del contexto de mi seminario de titulación para la universidad, ellos me hablaron sobre el tema general del puente Chichintawe y por qué la comunidad pehuenche de Cauñicú lo había solicitado, pude obtener datos bibliográficos como informes técnicos, medioambientales y de vinculación ciudadana.

Con respecto al trabajo en terreno para recabar información desde la comunidad pehuenche de Cauñicú y del sector de Chichintawe, se hizo un acuerdo con el equipo de Medio Ambiente y Territorio de unirme en las salidas a terreno cada vez que se tuviera que ir a supervisar la construcción del nuevo puente Chichintawe o a Alto Biobío en general. Lo bueno de estas salidas acompañadas por profesionales de la Dirección de Vialidad es que tenía contacto directo con trabajadores del proyecto quienes a su vez eran también parte de la comunidad o vivían cerca y tenían algún conocido o familiar. La idea de estas salidas era poder obtener algún tipo de contacto dentro de la comunidad de Cauñicú y sus alrededores. Siempre me presenté como un estudiante que estaba realizando su tesis para la Universidad de Concepción y solamente andaba con mi libreta personal de color rojo con el retrato de Arturo Prat en la cual anotaba mis

apuntes sobre la marcha. Lo anterior tenía el objetivo de que las conversaciones con la gente ya sea trabajadores o gente que vivía cerca del sector fueran amenas y espontáneas, ya que se quería evitar que se sintieran incómodos o bombardeados por preguntas de alguna forma estructuradas. El objetivo de esto era obtener información que no fuera tan “seca”, me refiero a que sus relatos no fueran como respuesta de “sí” o “no” sino más bien que ellos tuvieran el mando de lo que querían contar y yo luego analizara lo que pudiera ser interesante para los objetivos de la investigación. Fuera del contexto del equipo de Medio Ambiente y Territorio, se realizaron viajes de forma particular con el objetivo de obtener registros fotográficos particulares y establecer contacto con potenciales informantes de manera más casual.



Fotografía N° 4. Revisión de datos e informes de consulta indígena, Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, Región del Biobío. Fuente: Elaboración propia.

2. Estrategia metodológica y alcance.

La estrategia metodológica utilizada para abordar este trabajo de investigación fue mediante el estudio de caso ya que “una de las ventajas de este método es que permite el estudio de la particularidad mediante la interacción de los contextos, lo cual permite entender su complejidad.” (Escudero, 2008, p.7). Y según Escudero (2008) el estudio de caso como estrategia de investigación en las ciencias sociales, es una investigación empírica de un fenómeno contemporáneo tomado en su contexto. Además, esta estrategia ha sido utilizada en muchas situaciones que han ayudado a generar conocimiento de un fenómeno ya sea de manera individual, grupal, político y/o fenómenos correlacionados.

En relación con lo anterior, este trabajo de investigación busca generar conocimiento sobre una situación contemporánea como lo es la construcción de un puente por parte del Estado de Chile para las comunidades rurales y pueblos originarios, en el contexto de un sector rural ubicado en Alto Biobío y una comunidad pehuenche como su beneficiario.

Tal como afirma Escudero “lo que distingue a los estudios de caso es que nace de la necesidad o deseo de entender un fenómeno social complejo, puesto que permite a los investigadores detectar las características más representativas y holísticas de los eventos y/o fenómenos de la vida real.” (Escudero, 2008, p.8). Además, según el autor es una herramienta muy útil “ya que permite tener como resultado un enfoque holístico de una situación o evento en estudio, lo cual concede al investigador un abanico muy amplio de posibilidades para abordar un problema de investigación”. Es así que un estudio de caso nos permite obtener un enfoque holístico de la aplicación de un plan de gobierno en la construcción de una infraestructura vial para sectores rurales con presencia de

pueblos originarios, además de poder detectar las características más representativas de esta situación en la vida real.

Así mismo, esta investigación es de alcance tanto exploratoria como descriptiva, ya que por una parte se investiga un tema poco estudiado o novedoso como lo es la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en la región del Biobío para la construcción del puente Chichintawe en el sector de la comunidad pehuenche de Cauñicú en Alto Biobío. Además, mediante este proyecto de investigación se puede obtener información para que en un futuro exista la posibilidad de realizar una investigación más completa sobre este contexto particular de la construcción de un puente por parte del Estado de Chile en un sector rural y el modo de relacionarse con las comunidades rurales y pueblos originarios generando así antecedentes sobre los procesos de acercamiento y diálogo. Tal como señala Hernández (2014) sirve para “indagar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras” (p.91).

También presenta un alcance descriptivo ya que se busca especificar las características del proceso de colaboración que se llevó a cabo en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío con la comunidad pehuenche de Cauñicú a través del plan de gobierno “Buen Vivir” en la construcción del puente Chichintawe junto con las valoraciones atribuidas a la construcción del puente por parte de las personas de Cauñicú y sus alrededores.

3. Unidad de análisis.

La unidad de análisis de esta investigación son los actores sociales e instituciones vinculados a la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” por ejemplo, el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad en la construcción del puente Chichintawe y también a la comunidad de Cauñicú.

4. Tipo de muestra y criterios de selección.

Tal como señala Hernández (2014) “Las primeras acciones para elegir la muestra ocurren desde el planteamiento mismo y cuando seleccionamos el contexto, en el cual esperamos encontrar los casos que nos interesan.” (p.384). Por tanto, en este trabajo de investigación nos preguntamos qué casos nos interesan inicialmente y dónde podemos encontrarlos cuando se definió durante mi práctica profesional el tema de interés, se visualizó las posibles muestras de información y la selección de informantes.

Para este trabajo de investigación los casos que nos interesaban eran los participantes dentro del equipo de Medio Ambiente y Territorio que estuvieran relacionados con la construcción del puente Chichintawe para el sector de Cauñicú dentro del contexto del plan de gobierno “Buen Vivir”, con el objetivo de que ayudarán a entender el fenómeno de estudio y responder la pregunta y objetivos de investigación.

En cuanto a la estrategia de muestreo y basándonos en los criterios propuestos por Hernández (2014), el primero referido a la capacidad operativa de recolección y análisis, es decir, el número de casos que podemos manejar de manera realista y de acuerdo con los recursos disponibles. Para esta investigación se visualizó contar con el personal del Equipo de Medio Ambiente

y Territorio para obtener información respecto a la construcción del puente Chichintawe en el marco del plan “Buen Vivir” y su acercamiento con la comunidad pehuenche de Cauñicú. Lo anterior era factible debido al proceso de etnografía realizado en la Dirección de Vialidad y su accesibilidad a datos pertinentes.

En cuanto a obtener las valoraciones atribuidas a la construcción del puente por parte de las personas de Cauñicú era más difícil tener acceso debido a la distancia geográfica ya que desde la sede central del Ministerio de Obras Públicas en la ciudad de Concepción hacia el sector de Cauñicú son aproximadamente 247 kilómetros de distancia y en tiempo de viaje son alrededor de 5 horas, sin embargo, en el equipo de Medio Ambiente y Territorio se me otorgó la facilidad de llevarme a terreno cada vez que se tuviera que supervisar la obra de construcción. Por tanto, cada viaje a terreno era una oportunidad para poder entablar relaciones con la gente cercana al puente y en la comunidad de Cauñicu, esto con el objetivo de tener una percepción sobre la mirada de los usuarios cotidianos del nuevo puente Chichintawe.

Con respecto al criterio de si “la naturaleza del fenómeno en análisis (si los casos o unidades son frecuentes y accesibles o no, si recolectar la información correspondiente lleva poco o mucho tiempo) (Hernández, 2014, p.384). Para el caso del Ministerio de Obras Públicas la muestra y la selección eran más frecuentes y accesibles debido a que la mayor parte de mi semana me encontraba en las oficinas del equipo de Medio Ambiente y Territorio, por tanto, tenía la posibilidad de recolectar información en un menor tiempo posible. La situación más compleja para recolectar información era referida a las personas cercanas al puente o de la comunidad de Cauñicú debido a que no era recurrente, es decir, de todos los días que se pudiera ir y conversar con ellas, además cuando

uno es extraño se le complica un poco poder entablar una conversación para obtener información. Por tanto, la información con respecto a la valoración por parte de la gente que utiliza de forma cotidiana el puente Chichintawe requería más tiempo y estaba condicionada a la disponibilidad de las personas de la comunidad.

5. Técnicas de recolección de datos.

Primeramente, para este trabajo de investigación la fuente principal de conocimiento referido al proceso de colaboración que se llevó a cabo en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío con la comunidad pewenche de Cauñicú fue el análisis de documentos escritos digitales como informes, minutas técnicas y análisis de procedencia de consultas indígenas. En mi periodo de etnografía pude concluir que para el caso de la construcción del puente Chichintahue todo quedaba registrado mediante informes escritos, el método principal utilizado era el papeleo burocrático, su objetivo era la formalidad y el respaldo ante cualquier situación que se presentará. En cierto sentido esta investigación es una “Etnografía del Estado de Chile” ya que las fuentes principales de información están contenidas de manera escrita en documentos digitales.

Para esta investigación, las técnicas y fuentes de recolección de datos consistieron principalmente en dos, la primera referida a documentos generados en el proceso de gestión, construcción y terminación del puente Chichintawe para el sector de Chichintawe y la comunidad pewenche de Cauñicú. Estos documentos son principalmente minutas técnicas, informes ambientales y de vinculación ciudadana.

La segunda fuente de información consistió en entrevistar a los participantes directos e indirectos, esto referido a profesionales relacionados con la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” y a personas del sector Chichintawe y de la comunidad pewenche de Cauñicú. Esto con el objetivo de conseguir la perspectiva tanto de los profesionales a cargo como de las personas locales, quienes tienen un conocimiento más profundo sobre la historia del puente y lo que significa para ellos en su vida cotidiana. En este sentido quiero señalar que tuve inconvenientes en cuanto a poder dejar registrado mediante grabadora su opinión respecto al tema, en cuanto a los profesionales del plan “Buen Vivir” señalaban que preferían no dejar un registro personal debido a que querían evitar cualquier situación que pudiera comprometer su trabajo. En relación con las personas cercanas al sector de Chichintawe y la comunidad de Cauñicú fue más difícil obtener su valoración con respecto a la construcción del puente Chichintawe debido a que intenté contactarme con personas que me ayudaran con la técnica de “bola de nieve” pero no recibí respuesta y casi siempre postergaban los encuentros. Sin embargo, pude obtener entrevistas con personas que se dieron el tiempo para relatar su vivencia con relación al puente Chichintawe, para esto se diseñó una entrevista semiestructurada la cual no fue puesta en práctica del todo, ya que se buscaba la opinión de las personas de una manera espontánea, que ellos se expresaran de forma natural, como una conversación cualquiera, que no fuera forzada. Obviamente si se desviaban un poco del tema que es algo que puede ocurrir, se les hacían preguntas más específicas con respecto a los objetivos que se querían lograr.

Es así como las principales técnicas de recolección de datos para este trabajo de investigación fueron la identificación, la recolección y análisis de los documentos relacionados con el hecho o contexto estudiado, específicamente

todo lo relacionado a la obra de construcción del puente Chichintawe y el plan “Buen Vivir”. En el periodo de Etnografía realizado en el Equipo de Medioambiente y Territorio, la información no la daban los profesionales directamente, ellos realizaban una especie de introducción, daban un contexto pequeño, decían “mira aquí en este pendrive están algunos informes con respecto al puente, revísalos y tú selecciona cual te puede servir”, toda la información estaba en informes escritos. Es así como se tuvo que filtrar la importancia de los documentos para este trabajo de investigación, existía una fuente muy variada de datos como son leyes, normas, contratos e informes de diferentes disciplinas. Los documentos obtenidos tenían la etiqueta de ser oficiales, es decir, “documentos emitidos por organizaciones o instituciones y pueden tener carácter privado (actas de reuniones, memorias internas, informes confidenciales, etc.) (Generalitat de Catalunya, s/f, p.126). Por tanto, se debía contar con la autorización respectiva para analizarlos.

6. Estrategias de organización y análisis de datos.

Para este trabajo de investigación primeramente se presentan los resultados obtenidos de la fuente principal que es el periodo de etnografía realizado en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío. Es de lo anterior que se desglosan las actividades realizadas y la información obtenida en terreno de diferentes fuentes como lo son reuniones con profesionales del plan “Buen Vivir” encargados de la construcción del puente Chichintawe en la Gobernación Provincial de Concepción quienes me otorgaron su apreciación respecto al tema de estudio junto con documentación escrita de forma digital. Así mismo la reunión que tuve con profesionales en el área de desarrollo comunitario de la

municipalidad de Alto Biobío. Lo anterior me ayudó a tener un contexto del caso en estudio.

Lo anterior se va complementando con los apuntes obtenidos en terreno y las conversaciones obtenidas en los encuentros en el sector donde se encuentra ubicado el puente con las fechas correspondientes a cada registro. A esto se le suma el análisis de la información contenida en los informes junto con conceptos del marco teórico que le son pertinentes para dar una opinión respecto a lo obtenido.

CAPÍTULO V: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.

1. Etnografía en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío: El puente Chichintawe, un caso particular y por qué no se le hizo un proceso de consulta indígena.

Para dar un contexto de los resultados que se presentarán a continuación, recurrí a la etnografía y el trabajo de campo como mencioné en el capítulo de diseño metodológico porque me permitió acercarme al contexto e información de primera mano sobre cómo se llevó a cabo la aplicación del plan de gobierno “Buen Vivir” en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en la región del Biobío. Mi trato con esta institución fue el poder asistir los lunes, miércoles y viernes desde las ocho de la mañana hasta las cuatro de la tarde. El objetivo fue obtener datos de primera fuente en relación con el tema de estudio, además me daban ciertas tareas en temas relacionados con consultas indígenas, territorio y participación ciudadana para que pudiera tener experiencia profesional. Los datos obtenidos vienen de diferentes fuentes de información, la mayoría son informes y documentos, por tanto, la mayoría corresponde a un análisis de documentos que fueron conseguidos en el trabajo de campo en el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, así mismo el tener la etiqueta de “estudiante tesista de la Dirección de Vialidad” fue una ayuda para poder conseguir información de diferentes fuentes.

Es debido a lo anterior que pude recopilar información de diferentes fuentes como se menciona, entre las que se destacan el trabajo en terreno en la Dirección de Vialidad de la región del Biobío, en la Gobernación Provincial de

Concepción, en la Municipalidad de Ralco y en el sector de la comunidad de Cauñicú. Gracias a todas las instancias mencionadas anteriormente es que pude obtener información sobre que la construcción del puente Chichintawe es un caso particular. Esto porque en conversaciones con funcionarios de la municipalidad de Alto Biobío y profesionales del plan “Buen Vivir” en la Gobernación Provincial de Concepción, me señalaron que la construcción del Puente Chichintawe se hizo solamente porque el Presidente de la República de Chile fue a Alto Biobío a ver otros temas que no tenían relación con este puente y varios dirigentes de la zona aprovecharon su estadía en el sector para plantearle la situación que ocurría con el puente y que afectaba a la comunidad. De otro modo no se les hubiera construido debido a dos razones: la primera es que el puente es parte de un camino no enrolado, es decir, es de propiedad privada y por tanto no es tuición de la Dirección de Vialidad mantenerlo en condiciones óptimas. La segunda razón es que al Estado de Chile no le es rentable económicamente su construcción. Ya que según conversaciones con gente del plan “Buen Vivir”, en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío, es un puente muy caro y no existe una cantidad elevada de personas que puedan ser beneficiadas en el sector. Ese dinero ocupado, comentan, podría ser invertido en obras de infraestructura pública en sectores donde haya más cantidad de gente.

Según lo que me comentaba el equipo del plan “Buen Vivir”, el presidente de Chile fue a ver la situación y en ese momento la gente cruzaba por un carrito de metal que tiraban por una cuerda. Esta situación no me quedó muy clara debido a que no conocí esa forma de cruzar hacia el otro lado del río y tampoco pude encontrar evidencia fotográfica de lo relatado. Otro tema que escuché fue que el presidente se subió al carrito de metal y le advirtieron que era peligroso

hacerlo, pero de igual forma se subió, no sé si habrá cruzado el río en ese carro de metal, pero después de eso dio su palabra como presidente de la República de Chile para darle inmediatez a la construcción de esta obra. Una persona con iniciales RM me comentó que el puente que llevaba siendo pedido por más de veinte años por la comunidad hubiera seguido esperando otros veinte años más de no ser porque fue el presidente de Chile. Como dato no menor obtenido en terreno gracias a un hombre mayor, el Puente Chichintawe debe su nombre a un tarrito de metal que estaba colgado cerca de un palo de madera en el antiguo puente y que sonaba con el viento, según L.J “el nombre del puente viene porque había un tarrito que sonaba con el viento y hacia ¡¡chin chin chin!!, de ahí su nombre, pero vaya a saber uno si será así jaja!!” (Informante L.J.)



Fotografía N° 5. Vista panorámica de la construcción del nuevo puente Chichintawe. Fuente: Elaboración propia. Fecha: 12 de septiembre de 2024.



Fotografía N° 6. Vista panorámica de la construcción Puento Chichintawe.
Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.



Fotografía N° 7. Vista panorámica de la construcción Puente Chichintawe.
Fecha: 12 de septiembre de 2024.



Fotografía N° 8. Construcción del Puente Chichintawe. Fecha 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.

1.2 Informe “Minuta de Análisis de procedencia de Consulta Indígena: Construcción y Reposición Puente Chichintahue”. Documento otorgado por el Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, región del Biobío.

Sobre el tema del proceso de consulta indígena, se le pidió al departamento de Medio Ambiente y Territorio realizar una minuta de análisis de procedencia de consulta indígena a la reposición del puente Chichintawe, en ella se afirma que:

“El análisis de pertenencia de consulta indígena, se realizó teniendo presente que se trata de una solicitud de las propias comunidades indígenas, que en la actualidad no cuentan con la infraestructura necesaria para mantener una calidad de vida digna, es por esto que en varias ocasiones demostraron el total interés para que el municipio gestionará la reposición del puente Chichintahue ubicado en la comuna de Alto Biobío.” (Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024, p.4).

Se afirma que el sector geográfico donde se encuentra el puente corresponde a una zona montañosa que está expuesta a un clima lluvioso y frío en invierno, lo cual tiene como consecuencias desastres naturales que afectan el desarrollo humano, esto referido al impedimento del desarrollo de actividades económicas, al daño de infraestructura pública y privada, junto con aumentar la vulnerabilidad social de grupos que ya estaban marginados del crecimiento económico” según Romero (2015) (como se citó en Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024).

Es en estas situaciones críticas donde se producen importantes daños humanos, en el ámbito material, económico y en el medio ambiente, por lo tanto, se requiere de una respuesta de emergencia inmediata para satisfacer las necesidades humanas en la que se requiere de ayuda externa para la recuperación de las partes afectadas. De acuerdo con lo anterior, es de vital

importancia conservar y mantener la infraestructura vial existente como lo es el puente Chichintawe que ha sufrido daños por las condiciones climáticas.

El motivo por el cual no se realizó un proceso de consulta indígena fue porque la comunidad de Cauñicú pidió que se le construyera un puente con las condiciones de seguridad mínima para transitar y no poner en riesgo la vida de las personas que hacen uso de esta infraestructura vial. Lo anterior mediante una carta dirigida al alcalde de Alto Biobío en la que se señala:

“Nuestra comunidad de Cauñicú, junto al sector de Chichintahue vienen hace años solicitando la reposición del puente de Chichintahue, puente que en este minuto se encuentra en paupérrima condiciones de infraestructura, exponiendo la vida de las personas, mujeres, niños, ancianos y turistas a sufrir en cualquier momento algún tipo de accidente. (Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024).

Y plantean como comunidad una solución provisoria en lo que tardan las gestiones correspondientes, tal como se relata a continuación:

“Así también como una forma de dar una solución provisoria al problema, las personas del sector de Chichintahue, una vez más se reunirán a cambiar basas y tablonas al puente, para evitar exponer la vida de las personas, puesto que en este minuto se encuentra en muy malas condiciones, por lo cual solicitamos a usted: La retroexcavadora para mover los trozos de coigüe que serán instalados como basas”. (Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024).

Lo anterior, es de una carta del año 2022 de la comunidad de Cauñicú dirigida hacia el alcalde de Alto Biobío en la cual se solicitaba la reposición del puente Chichintawe. Sin embargo, existe otra carta del año 2016 pero dirigida al Seremi de Obras Públicas de la región del Biobío por parte del Lonko de la comunidad de Cauñicú, en ella se relata que existe un único puente que atraviesa el río Queuco para atravesar hacia el sector de Chichintawe el cual está en muy

mal estado de preservación. Argumenta que, en el año 2014, la comunidad tuvo una reunión con el intendente de la región por aquel entonces junto con un delegado de Vialidad en donde delante de los comuneros se comprometieron a realizarle las correspondientes mantenciones al puente ya que se acercaba el invierno, señalan que no han tenido respuesta hasta la fecha, la carta tiene fecha al 14 de julio de 2016 argumentando que:

“el día de ayer 13 de julio del presente y tal como lo decíamos nosotros, una camioneta se resbaló producto de la nieve y el pésimo estado del puente, cayendo al Río Queuco (adjunto fotografías) gracias a Nguenechen no hubo víctimas que lamentar”. (Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024).

En relación con lo anterior es que se puede evidenciar la espera por parte de la comunidad y la postergación reiterada por parte de las instituciones gubernamentales y un punto importante es la mención de carácter religioso que se hace para argumentar que en una situación de riesgo una entidad suprema evitó una tragedia. En esa frase “gracias a Nguenechen (entidad suprema en la religión Mapuche) no hubo víctimas que lamentar” se puede evidenciar la presencia de una cosmovisión y la representación que se le otorga a una situación específica, es decir, se le atribuye la preponderancia de lo simbólico sobre el mundo material. Por tanto, como lo señala Salomón (2023) al puente se le otorga la etiqueta de espacio percibido, concebido y vivido que forma parte de la vida cotidiana de las personas donde una situación específica como la caída de una camioneta producto del mal estado del puente tiene relación con sus creencias.

Es así que para muchas personas fuera del sector de Chichintawe y Cauñicú y me incluyo, este puente como espacio de tránsito puede ser visto como un “no

lugar”. Es decir, donde no sucede nada, un espacio de anonimato, que no tiene identidad y vacío de significación, pero para otras personas como el Lonko de la comunidad de Cauñicú es un espacio donde una entidad suprema ejerció su poder sobre habitantes del sector para que preservarán su vida, y este hecho con el tiempo y su relato puede dotar al puente Chichintawe como un lugar con un contenido simbólico, religioso y espiritual importante para las personas que creen en este ser espiritual del pueblo Pewenche.

Continuando con los puntos importantes de la carta, se añade que:

“En este sector viven cerca de 100 personas, ancianos, niños, que corren serios riesgos al transitar cotidianamente por este puente, dado que no existe otra forma de acceso al sector. Por lo que solicitamos a usted la posibilidad de un proyecto que permita el mejoramiento o reposición del puente, sin embargo, mientras tanto pedimos que por favor realicen trabajos de mejoras para evitar nuevos accidentes que lamentar.

Por último, el sector de Chichintahue no tiene otra forma de acceso, por lo que es la única vía para atravesar el río Queuco y poder llegar a sus hogares, ya que la otra alternativa sería el Vado, que producto del invierno se hace imposible atravesar a caballo debido a lo caudaloso de las aguas.

Señor Seremi por lo anteriormente expuesto insistimos en la urgencia de generar dicho proyecto, que prestaría mucha ayuda a nuestra comunidad. (Minuta de Análisis de Procedencia de Consulta Indígena, 2024).

Es así como según lo descrito en la minuta de Análisis de Procedencia de Consulta indígena, la construcción del puente se hizo teniendo en cuenta que se trató de una solicitud de la propia comunidad pehuenche de Cauñicú en donde se da cuenta la precariedad de infraestructura material para mantener una calidad de vida decente, acudiendo de manera urgente al municipio para que se gestionara la reposición del puente Chichintawe. Además, se señala que el sector geográfico donde se ubica el puente tiene varios factores climáticos que

dificultan la vida cotidiana de las personas del sector, tales como el impedimento del desarrollo de actividades económicas, esto es un componente que aumenta la vulnerabilidad de estas personas que están por una situación de ubicación geográfica marginados del crecimiento económico.

Tal como se señala en la minuta de análisis, es en estas situaciones donde se requiere de una respuesta inmediata por parte de ayuda externa, que en este caso es el Estado de Chile con sus ciudadanos y contar con una infraestructura vial bien conservada para el desarrollo de su vida cotidiana. Con relación a por qué no se le realizó un proceso de consulta indígena, el motivo es sencillo, fue porque la propia comunidad pehuenche de Cauñicú pidió la construcción de un puente con condiciones de seguridad mínima para poder transitar de manera segura y que el clima no sea un impedimento para poder desarrollar su vida cotidiana y evitar poner en riesgo la vida de las personas que hacen uso de esta infraestructura vial. Hay que recordar que este puente lleva siendo solicitado hace más de veinte años aproximadamente y está el registro mediante una carta que se hizo una petición urgente a las autoridades correspondientes donde se argumenta que es necesaria su construcción debido al peligro de mujeres, niños, ancianos y turistas. Así mismo, la comunidad en esta carta plantea dar una solución temporal mientras se agilizan los trámites para poder optar por la construcción de un puente seguro, esto es cambiar las basas y tablonces de madera al puente que se encuentra en malas condiciones, trabajo que desarrolla la misma comunidad.

En relación con lo mencionado anteriormente, en una de mis visitas al puente con el equipo de Medio Ambiente y Territorio con fecha seis de noviembre de 2024, uno de los trabajadores del puente me contaba que ésta era la primera vez que el puente estaba a cargo del Estado, relataba que: “Este puente siempre ha

sido artesanal po', me refiero a que las mismas personas del sector lo construyeron, hace muchos años atrás, de repente se juntaban a cambiarle ciertas cosas, que se yo, una tabla de madera que se rompió, o cuando había lluvia y se caía algún árbol y tenían que sacarlo y ahí los viejos aprovechaban de ponerle weno' (hace gesto con la mano de que se ponían a tomar vino) compartían su tintito, su cañita con su harina tostada, su tortillita y esas cosas" (Trabajador L.N). Este trabajador era pehuenche, él mismo lo señalo, siguió relatando que: "la gente lleva muchos años pidiendo que se les construya un puente seguro, un buen puente me refiero, porque el río se lo ha llevado varias veces y es algo que necesitan de manera urgente" (Trabajador L.N).

Lo relatado con anterioridad muestra como una situación determinada que tiene como objetivo común el beneficio para todas las personas del sector, crea espacios de convivencia y de unión donde se refuerzan vínculos sociales y se van creando historias personales y colectivas que con el tiempo tienen el potencial de ser contadas a las generaciones futuras dejando en evidencia cómo en algún momento de la historia el construir o arreglar un puente no tenía un carácter tan formal. A lo que me refiero es que de estas situaciones se va creando la cultura propia, la idiosincrasia de Chile que es tan diversa, expresiones como "tomarse un tintito" o "su harinao" son algo del folclore nacional.

Lo que me relataba el trabajador me trae recuerdos sobre mi abuelo Beto, él fue constructor de puentes durante casi toda su vida en el sur de Chile, una gran coincidencia con el tema de esta investigación. En sus andanzas de juventud conoció muchas personas con las que trabajó, con las que años más tarde se juntaba cada vez que íbamos al sur con él, por ejemplo, fuimos a Curacautín para los años de pandemia y se reencontró con un caballero de unos sesenta años en aquel entonces con el que había trabajado en puentes de Curacautín y

Lonquimay. Mi abuelo me relataba que trabajó con él cuando tenía unos veinticinco años y ahora ya era un señor de edad. Este señor lo invitó a su casa e hizo un asado, señalando más tarde con un brindis que tenía muy buenos recuerdos de mi abuelo cuando trabajaron juntos, ellos contaban anécdotas específicas de aquellos tiempos.

De lo relatado anteriormente y de lo mencionado por el trabajador del puente Chichintawe es que el arreglo de un puente crea historias, una historia propia para cada persona, se forman espacios de convivencia, se forjan amistades, sentimientos creados a través del compartir comida típica como una tortilla de rescoldo, harina tostada, vino tinto. Son situaciones que crean momentos, tal como el álbum musical del grupo Illapu “Momentos Vividos” en donde sus canciones apelan a lo más esencial del ser humano como el compartir con los demás, el amor de la amistad, la nostalgia de los recuerdos. Al final, los recuerdos se crean en conjunto con las personas.

Quiero detenerme en un tema que me parece importante señalar respecto a los trabajadores de las obras y las comunidades indígenas, esto tiene que ver con lo que averigüé dentro de mi periodo de etnografía en la Dirección de Vialidad, esto es que en cada contrato que tenga relación con caminos indígenas existe una especie de mediación entre la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, la empresa contratada a cargo de ejecutar la obra específica y la o las comunidades indígenas que se verán incluidas en el proyecto de la construcción de caminos o cualquier infraestructura vial, el trato o mediación consiste en que se dé la posibilidad dentro de lo que dura el contrato de construcción poder contratar gente del sector, es decir, que dentro de las obras de construcción y lo que tenga relación con ellas, ya sea ámbitos de limpieza, cocina etc. incluir personas de las comunidades indígenas. Esto, sin embargo, no es ley, pero sí

una sugerencia que se tiene presente dentro de los contratos ya que muchas veces que un contrato se realice de forma armoniosa y segura es estando bien con las comunidades indígenas de una obra en específico.

En relación con las cartas presentadas por la comunidad a las autoridades, un argumento central es que existe un único puente que atraviesa el río Queuco para atravesar hacia el sector de Chichintawe y se encuentra en mal estado. Esta situación se conecta con los conceptos presentados en el Marco Teórico de Conectividad Territorial e Infraestructura Rural ya que estos permiten que se desarrolló la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionen. Y, tal como se ha dicho, esto se manifiesta de forma material en infraestructura que puede ser un conjunto de instalaciones, servicios y medios técnicos que cumplen la función de movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos de un territorio determinado. Tal como lo señala uno de los puntos importantes de la carta, en el sector de Chichintawe viven cerca de cien personas, ancianos, niños que corren riesgos al transitar de manera cotidianamente por el puente, señalando que no existe otra forma de acceso al sector. Como lo mencionan Figueroa y Rozas (2006) los ministerios de Obras Públicas deben cumplir un rol crucial en el fortalecimiento de las capacidades de crecimiento de su país y sus ciudadanos mediante la configuración de nuevas relaciones territoriales integrando a los territorios y sus personas dependiendo de los criterios territoriales y sociales. Por tanto, es fundamental la creación de infraestructura vial para el desarrollo de las zonas rurales como lo son puentes y caminos, la cual tiene que considerarse como infraestructura básica en los servicios públicos para las personas y poder desarrollar una vida cotidiana más amigable.

Es así como para la comunidad de Cauñicú y el sector en general contar con el acceso a un puente seguro ya que esto en teoría, a posteriori facilitaría la ampliación de la cobertura en términos de alimentación, salud, educación, bienes y servicios materiales. El contar con un puente seguro y que aguante transporte pesado o con carga como, por ejemplo, camiones pesado o vehículos con carga o de tamaño no menor, facilitaría la llegada de servicios básicos como el acceso a energía eléctrica, el abastecimiento de agua potable, el servicio de saneamiento y alcantarillado junto con todo tipo de materiales por ejemplo para la construcción de viviendas.

En mi salida a terreno al puente Chichintawe con fecha de doce de septiembre de 2024, pude fotografiar justo a un camión que se dirigía al sector de Chichintawe a dejar ripio para continuar con las obras aledañas a la construcción del puente. En esta misma instancia pude conversar con uno de los trabajadores de la obra de iniciales J.E, le consulté sobre qué opinaba respecto al puente y sobre que ahora podían cruzar materiales pesados hacía el sector de Chichintawe. Comentaba que: “Claro, ahora si se da cuenta yo creo que la gente podrá pasar varias cosas que me imagino antes no podían, póngase usted planchas de cholguán o el mismo ripio para hacer mezclas y poder construirse sus casitas o estos galpones para guardar cosas, lo otro que me imagino es el paso de animales, muchos viejos de acá van a la cordillera pa’arriba, a las famosas veranadas, por el puente ahora van a poder cruzar con más seguridad” (Trabajador iniciales J.E).



Fotografía N° 9. Fotografía tomada en terreno de los trabajadores de la obra “Reposición Puente Chichintahue”. Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.



Fotografía N° 10. Fotografía tomada en terreno en la que se aprecia como un camión con carga atraviesa el nuevo puente hacia el sector de Chichintahue. Fecha 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.

2. Reunión con gente del plan “Buen Vivir” en Concepción y la minuta técnica de la reposición del puente Chichintawe en el marco del plan “Buen Vivir”.

El 21 de octubre de 2024 a eso de las 11 de la mañana me reuní con gente del plan Buen Vivir en la Gobernación Provincial de Concepción, ellos me comentaron sobre la historia del puente y su reposición por mandato presidencial y en términos simples que el plan “Buen Vivir” destinaba recursos hacia sectores rurales y de pueblos indígenas para mejorar servicios básicos. Les pregunté si tenían algún documento o algo relacionado con la reposición del puente Chichintawe y me compartieron la minuta técnica del proyecto. También quedamos de acuerdo en que ellos me llevarían al puente Chichintawe el lunes 28 de octubre de 2024 porque tenían que realizar una reunión en Cauñicú y estaría el lonko junto con el presidente de la comunidad y que el miércoles 30 de octubre irían al sector Chichintawe junto al jefe provincial de Vialidad y la gestora de la DGOP (Dirección General de Obras Públicas). La coordinación para llevarme fue que yo tenía que estar aproximadamente a las 8:25 a.m. en la caletería por donde entran los buses hacia el terminal Collao el lunes 28 de octubre de 2024, ese día a las 6:59 a.m. escribí por WhatsApp que estaba listo para poder ir y se me respondió que habían suspendido el viaje, que lo habían comunicado recién y el motivo era por las elecciones, después de eso seguí preguntando y no obtuve más respuestas. De lo anterior, mediante un informe que leí mucho tiempo más adelante me enteré de que se había hecho una reunión con el presidente de la comunidad y representantes de la DGOP, lo bueno es que pude conseguir la minuta técnica, sin embargo, no fui invitado a esa reunión.

2.1 Minuta Técnica Puente Chichintahue en el marco del plan “Buen Vivir”.

Como primer ítem de esta minuta técnica realizada por profesionales a cargo del Plan Buen Vivir en la región del Biobío realizada con fecha al 11 de enero del año 2023 se hace una descripción actual de la situación, señalando la ubicación geográfica del puente Chichintahue:

“está ubicado en un camino vecinal, a unos 320 metros del cruce con la ruta Q-699, aproximadamente en el kilómetro 29.5 del camino Ralco-Trapa Trapa-Chancho Co en la comuna de Alto Bio Bío, Provincia del Biobío, en las coordenadas UTM (Huso 19H, datum WGS84) S: 5.284.6784 m; E: 283.251 m, aproximadamente.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.2).

Se describen las principales funciones que otorga el puente Chichintahue a la comunidad Pehuenche de Cauñicú como lo menciona el siguiente extracto del texto “Esta estructura da acceso a la comunidad Pehuenche de Cauñicú, quienes se movilizan hacia y desde la capital comunal Ralco, en busca de bienes y servicios, tales como educación, salud, abastecimiento, etc.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.2).

Se añade que el puente Chichintahue existente hasta ese momento, es decir, al año 2023 es una estructura completamente “artesanal”, señalando que su estado es de regular a mal estado construida por los vecinos del sector. A continuación, se presenta material fotográfico contenido en la minuta técnica realizada por funcionarios del Plan Buen Vivir.



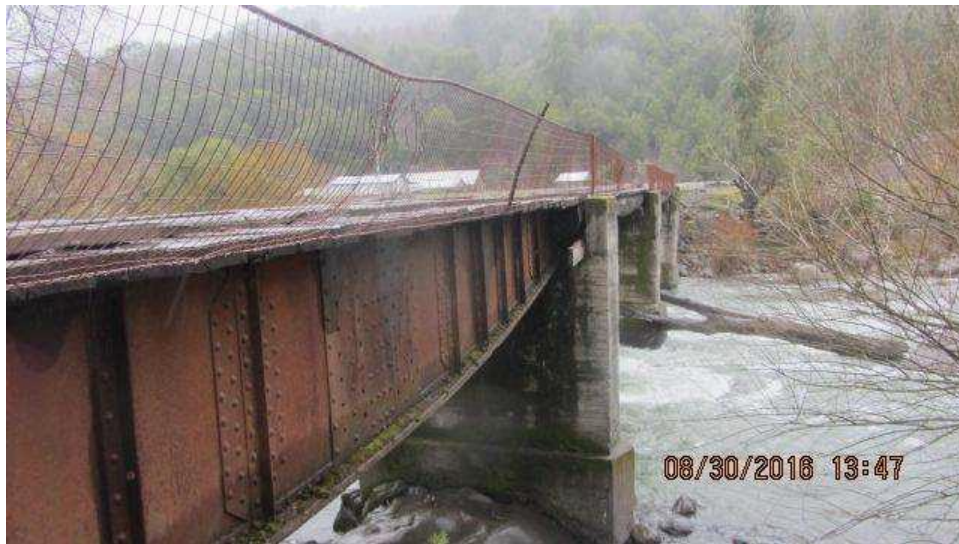
Fotografía N° 11. El antiguo puente Chichintahue que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.



Fotografía N° 12. El antiguo puente Chichintahue que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.



Fotografía N° 13. El antiguo puente Chichintahue que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.



Fotografía N° 14. El antiguo puente Chichintahue que pasaba a través del Río Queuco. Fuente: Minuta Técnica 2023, Plan Buen Vivir.

A raíz de lo anterior, debido a su actual estado, esta infraestructura es considerada un peligro permanente para las personas del sector y sus familias. Un factor que influye notablemente es la época invernal ya que el río Queuco

aumenta de forma considerable su caudal producto principalmente de las lluvias. Tal como se señala en el siguiente apartado de la minuta técnica:

“El actual estado de esta estructura constituye un riesgo permanente para los usuarios, en especial en la época invernal, donde el río Queuco aumenta en forma considerable su caudal, y tratándose de un río cordillerano de alto caudal, el riesgo de socavación y colapso de la estructura existente es una amenaza permanente de dejar aislada a la comunidad y pone en riesgo incluso la vida de las personas que se movilizan a pie, a caballo, en bicicleta y en vehículos motorizados.

Como indica el Lonko Marcelino Queupil, del otro lado del puente habitan más de 30 familias, que todos los inviernos se quedan aislados por el caudal del río y el mal estado del puente.

El alcalde Nivaldo Piñaleo ha informado que son alrededor de 400 personas diarias las que deben utilizar esta riesgosa infraestructura” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.2).

Con relación al ámbito económico se señala que el puente Chichintahue tiene una importancia para el desarrollo turístico del cajón del río Queuco, en la minuta técnica se menciona a las Termas de Koyikem ubicadas a 4 kilómetros cruzando el puente señalando el gran interés por parte de turistas a pesar de la dificultad vial, esto posibilita el impulso de servicios de turismo y emprendimientos en el sector y en la comuna.

Un punto importante que menciona la minuta técnica del puente Chichintawe es que esta iniciativa de inversión corresponde a una de las principales demandas levantadas en la mesa territorial de la comuna de Alto Biobío. Esto representaría un hito en la gestión y coordinación para la base de inversión interministerial que construya confianza entre las partes participantes en el proceso del plan Buen Vivir y facilite el diálogo político más profundo. Tal como se menciona a continuación:

“Se debe considerar, además, que esta iniciativa de inversión corresponde a una de las principales demandas levantadas en la Mesa territorial de la comuna de Alto Biobío y que representaría un hito en la gestión y coordinación, en el pilar de inversión interministerial, que permitiría ir construyendo confianza en el proceso del Plan Buen Vivir y facilitaría el diálogo político de mayor profundidad”. (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.3).

En la minuta técnica se menciona un hecho fundamental que tiene que ver con lo siguiente:

“Algunos días previos al término de esta minuta – 5 de enero- el Alcalde Nivaldo Piñaleo, junto a la Delegada Presidencial y dirigentes de la comunidad de Cauñicú, viajaron a reunirse con el Ministro de Obras Públicas, donde les aclararon la situación actual del proyecto, lo que una vez más representa una mala noticia para la comunidad; por lo cual también están esperanzados en que el Presidente de la República y el equipo del Plan Buen Vivir, puedan realizar las gestiones pertinentes para que desde Dipres se asigne el financiamiento para la urgente ejecución de la iniciativa.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p. 3).

Lo anterior tiene relación con una problemática de financiamiento y rentabilidad respecto a este proyecto, donde la Dirección de Vialidad presentó la solicitud de financiar esta infraestructura bajo la modalidad de “Conservación de caminos Indígenas Comuna de Alto Biobío”, argumentando que la instalación de un puente mecano corresponde a una solución de puente provisorio cuyo costo representaba un 28% de una solución definitiva de hormigón. Esto último fue rechazado por la Dipres (Dirección de Presupuestos de Chile) en dos ocasiones argumentando que el reemplazo del puente Chichintawe no corresponde a reparar el puente existente sino a la construcción de nuevas obras y debe ser planteado como un proyecto específico con una evaluación acorde y la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia tal como se especifica en la minuta:

“Dipres no acogió en dos oportunidades dicha solicitud, indicando que el “reemplazo del Puente Chichintawe, no corresponde a la reparación de la infraestructura existente, si no a la construcción de obras nuevas. Por lo anterior, el proyecto debe ser planteado como un específico con su correspondiente evaluación y recomendación del MDSyF”. (Minuta técnica “Plan Buen Vivir, 2023, p.3).

La solución propuesta a esta situación fue considerar la construcción del puente Chichintawe como una iniciativa de inversión de “prioridad presidencial”, esto en el marco del plan Buen Vivir y por la necesidad primordial de evitar el aislamiento y riesgos para la población pehuenche del sector. A esto se suma lo siguiente referido al proceso de licitación:

“En este escenario, y considerando los trámites administrativos que se requieren, la licitación podría efectuarse el segundo trimestre de 2023, y con ello iniciar las obras el último trimestre de 2023, situación más óptima que la alternativa anterior, ya que se dispondría de una temporada de trabajo estival mayor.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.3).

En base a lo anterior, se evidencia cómo distintas instituciones del Estado de Chile tienen un posicionamiento diferente y en algunos casos contrapuestos en relación con la construcción de un nuevo puente para la comunidad pehuenche de Cauñicú. Donde profesionales del plan de gobierno “Buen Vivir”, la delegación presidencial, el ministro de obras públicas, la Dipres, la Dirección de Vialidad, el MDS y F y el Presidente de la República complejizan la mirada del Estado como un solo ente, donde la burocracia toma un papel relevante debido a la cantidad de entes institucionales quienes tienen sus propias reglas y procesos, lo que hace que el trámite para materializar una construcción de infraestructura pública sea más lento generando así una complicación en los procesos administrativos. Se da cuenta de la delegación de funciones y

especializaciones tales como los profesionales “Buen Vivir” describen y argumentan la función que otorga el puente y el motivo de su construcción debido principalmente al peligro permanente para las personas del sector y sus familias, señalando que pueden quedar aisladas debido a las condiciones climáticas que presenta la zona. A los profesionales del “Buen Vivir” les conviene la realización del puente ya que su objetivo como plan de gobierno es la confianza política con los sectores rurales y pueblos originarios, sin embargo, para otras instituciones del Estado de Chile lo anterior no está entre sus preocupaciones, como lo es para la Dirección de Presupuestos de Chile en la que su meta principal es el equilibrio del financiamiento y la rentabilidad donde han manifestado que no le es favorable al Estado de Chile su construcción, señalando que debe ser evaluado y debe contar con la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Debido a esta razón se optó por la iniciativa de inversión de “prioridad presidencial” basándose en la jerarquía de poder, donde el presidente encabeza el poder ejecutivo del Estado de Chile y por tanto su opinión respecto a la situación tiene una mayor valoración.

Lo descrito anteriormente tiene que ver con el contexto de la construcción del puente Chichintawe para la comunidad pehuenche de Cauñicú en el Alto Biobío. Lo siguiente tiene que ver con el contenido técnico aportado por la jefa de Planificación de la Dirección de Vialidad del Biobío. En el primer punto de este apartado, se realiza una descripción de la minuta técnica de la actual infraestructura señalando que:

“mantiene cuatro cepas fundadas de manera directa sobre el lecho rocoso y dos estribos de hormigón, una superestructura conformada por 5 tramos de longitud y conformación irregular, un tramo con viga metálica reutilizada conformada por piezas remachadas, y el resto sobre vigas de madera, con tablero de madera superior, sin solera de borde ni barandas

y sólo con un cable con malla en uno de sus bordes, sin ningún alineamiento ni garantía de estabilidad.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.4).

Como segundo punto, se propone su estructura de reemplazo:

“La solución propuesta corresponde al reemplazo del Puente Chichintawe, que actualmente consiste en un puente de madera de aproximadamente 63 m de longitud, por un puente mecano Acrow modelo 2L24 provisto por la Dirección de Vialidad. Este puente mecano tendrá aproximadamente 61 m de longitud y se instalará en un sólo tramo simplemente apoyado, permitiendo el tránsito bidireccional. El eje del puente proyectado se emplazará aproximadamente a unos 13,5 m del eje puente existente”. (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.4).

Se señala que la estructura se encuentra acopiada en el recinto fiscal de la localidad de Ralco. Continuando con la descripción de su construcción, se señala que:

“Se contempla la construcción de estribos con fundación directa, cerrados en base a muros rectos que contienen terraplenes de acceso, ellos son de hormigón armado con muros ala paralelos al eje longitudinal de la estructura, la fundación se realiza a unos 4.7 m bajo la cota borde lecho.

Adicionalmente se considera la protección del estribo contra la socavación, mediante ejecución de enrocados en ambas riberas del puente proyectado.

El proyecto considera que el lanzamiento del puente modular metálico se efectúe con la nariz de lanzamiento, por parte de la empresa que ejecutó la obra, en coordinación con personal especializado en montaje de puentes modulares que posee la Dirección de Vialidad.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir, 2023, p.4).

Continuando con los aspectos técnicos se mencionan ciertas particularidades que se deben tener en cuenta a la hora de empezar la construcción del puente como se menciona a continuación:

“Debido que para el lanzamiento del puente mecano se requiere de una superficie nivelada, recta y alineada con el eje definitivo del puente, el lanzamiento del puente mecano deberá ejecutarse desde la ribera norte (derecha), por lo que el contratista deberá considerar efectuar las obras provisionales necesarias para cruzar el río con maquinarias, equipos, elementos del mecano y materiales, desde su ribera sur o entrada hacia la ribera norte.

Además, contempla las obras viales en los accesos, mediante la ejecución de terraplén, capa granular de rodadura, obras de seguridad vial y saneamiento.

Finalizada la construcción del puente y habilitado el paso de vehículos se podrá continuar con la demolición del puente existente”. (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.4).

El valor o presupuesto del puente mecano según la información obtenida tiene un valor de \$1. 598. 908. 871 de pesos chilenos con IVA incluido, esto contempla la solución con puente mecano y estribos de hormigón armado.

En un tercer punto de la minuta técnica llamado “alternativas de implementación del proyecto propuesto” se señala que la Dirección de Vialidad en conformidad a la Glosa N°7 de la ley de presupuestos 2022, que habilita a esta Dirección a invertir recursos sectoriales en caminos de comunidades indígenas de acuerdo con la Ley 19.253 que permite la construcción, habilitación, mejoramiento y la conservación, presentó al Ministerio de Hacienda la solicitud de financiamiento bajo la modalidad de “Conservación de caminos indígenas comuna de Alto Biobío”. De acuerdo con el Sistema nacional de Inversiones, los proyectos de reposición y/o construcción de puentes deben ser evaluados con la metodología de transporte interurbano, una metodología de costo-beneficio, cuyos indicadores económicos deben ser con un valor actual neto (VAN) positivo y una Tasa Interna de Retorno mayor o

igual a 6%, esta metodología basa sus beneficios fundamentalmente en el ahorro del costo generalizado de viaje de los usuarios motorizados.

En el caso del puente Chichintawe la demanda vehicular es inferior a 10 vehículos por día (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p.4), esto bajo la metodología antes mencionada da resultados en los indicadores de rentabilidad negativos, razón que hace inviable obtener la recomendación favorable del Ministerio de Desarrollo Social y Familia aclarando que la comuna de Alto Biobío a pesar de ser una zona aislada no tiene excepcionalidades en el Sistema Nacional de Inversiones. A raíz de lo anterior es que en la minuta técnica se analiza la necesidad de gestionar algún tipo de alternativa para este proyecto, tal como se menciona a continuación:

“Es necesario gestionar algún tipo de flexibilización para este proyecto, de manera tal que pueda acogerse una formulación distinta. Las alternativas que se plantean son dos:

- a. Permitir que se utilice la metodología de costo-eficiencia para evaluar este proyecto, toda vez que la solución que se ha propuesto corresponde efectivamente a una alternativa de menor costo, ya que se utiliza un activo disponible y solo se requieren inversiones para materializar la infraestructura, versus, una solución tipo estructura de hormigón definitiva.

De acogerse esta opción, la Dirección de Vialidad puede formular el proyecto durante el primer trimestre de 2023 y gestionar el RS (recomendación satisfactoria).

En este escenario, y luego, del decreto de fondos, la licitación podría efectuarse el segundo semestre de 2023, e iniciar obras a comienzos del año 2024.

- b. Considerar la iniciativa como “iniciativa presidencial”, lo cual puede ampararse en el “Plan Buen Vivir” y la urgente necesidad de evitar el aislamiento y riesgos de seguridad para esta comunidad pehuenche. Además, esta iniciativa corresponde a una de las principales demandas levantadas en la Mesa Territorial de la comuna de Alto Biobío.

En este escenario, y considerando los trámites administrativos que se requieren, la licitación podría efectuarse el segundo trimestre de 2023, y con ello iniciar las obras el último trimestre de 2023, situación más óptima que la alternativa anterior, ya que, se dispone de una temporada de trabajo estival mayor.” (Minuta técnica “Plan Buen Vivir”, 2023, p. 6).

Se evidencia como el factor económico es preponderante para el Estado de Chile sobre el factor social, donde la metodología interurbano que mide costo-beneficios en sus valores y que se basa fundamentalmente en el ahorro del costo generalizado de viaje de los usuarios motorizados da como resultado un valor negativo. A esto se le suma que la demanda vehicular es inferior a 10 vehículos por día, lo que no es rentable para el Estado de Chile, razón principal por la que no tiene la recomendación favorable del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Lo anterior es un “argumento válido” para ciertas instituciones estatales para no pensar en la situación de las personas en el sector, se evidencia la falta de empatía y total desconexión con las diferentes realidades que existen en nuestro país, donde si bien se aclara que la comuna de Alto Biobío es una zona aislada, no tiene excepciones en el Sistema Nacional de Inversiones. Es interesante analizar como algo económico está por sobre el bienestar de las personas, dentro de las cuales existen niños y ancianos, los cuales solo necesitan un puente “decente” para poder desarrollar su vida cotidiana. Creo que en situaciones como éstas se debe apelar a una lógica humana por sobre un factor de rentabilidad y de cuidados económicos, me refiero a que un grupo de personas en este caso la comunidad de Cauñicú está pidiendo un puente seguro porque tienen problemas para poder cruzar el río, necesitan abastecerse con cosas tan esenciales como comida o poder optar a los servicios de salud. Por tanto, en casos así se debe dejar de lado el pensamiento de que no le es rentable

al Estado de Chile porque no vive cierto número de personas en un determinado territorio, no se puede reducir la difícil situación de algunas personas a una cifra y en base a esta dejar a la suerte su movilización a través de Alto Biobío.

En relación con lo anterior, la Antropología Aplicada puede ser un actor importante ya que como afirma Bartoli (2002) utiliza teorías, métodos y técnicas antropológicas como la etnografía para obtener fines específicos que tienen relación con el mejoramiento de las condiciones de la vida social y económica de las personas y con un radio de actividad amplio como los asuntos relativos a la mediación en las disputas y problemas interétnicos y de desarrollo. Para el caso de la construcción de este puente, la principal función que le otorga a la comunidad de Cauñicú y personas del sector es la movilización y la posibilidad de acceder a diferentes servicios y abastecimiento, como por ejemplo salud, educación, entre otros.

Por tanto, es interesante realizar un estudio etnográfico en donde desde un enfoque de la Antropología Aplicada se dé cuenta de las situaciones cotidianas que se dan en torno a la necesidad de contar con una infraestructura vial segura y poder fomentar el compromiso social y político a favor de las poblaciones indígenas en donde la investigación antropológica ayude a establecer condiciones favorables para la modernización y los procesos de cambio social y aculturación junto con el reconocimiento de las necesidades de las comunidades indígenas en Chile como un tema social fundamental.

Por tanto, es importante que se adopte una perspectiva territorial que tenga en cuenta como son las realidades locales y la situación en la que se encuentran las personas de un determinado sector. Es así que para el Estado de Chile la conectividad territorial en conjunto con las infraestructuras viales rurales dé la

posibilidad de accesibilidad a personas de sectores rurales y de pueblos originarios. Tal es el caso para la comunidad de Cauñicú y sus alrededores dando paso al acceso de bienes y servicios esenciales como también a la realización de actividades económicas y sociales. Son estas situaciones donde un/a antropólogo/a aplicado/a puede ayudar mucho, donde debe estar involucrado tal como lo señala Bartoli (2002), debe diagnosticar los problemas, sugerir posibles respuestas y reflexionar sobre el papel del Estado de Chile en su relación con las comunidades tanto rurales como indígenas y las transformaciones que trae la construcción de infraestructuras viales a las personas en su vida cotidiana. Es necesario conocer la realidad de las personas para poder comprender las situaciones y buscar soluciones lo más acorde y satisfactorias posible.

3. Tuición de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, región del Biobío.

El plan “Buen Vivir” le otorgó la tuición del puente Chichintawe al Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío, específicamente a la Dirección de Vialidad. Un tema sensible fue analizar los componentes ambientales y territoriales, para lo cual se le encargó al departamento de Medio Ambiente y Territorio analizar la situación en conjunto con la empresa responsable de la construcción del puente mediante un seguimiento y un Informe Ambiental de la obra.

Este informe documenta las medidas ambientales implementadas por la empresa a cargo de la reposición del puente en donde “las acciones descritas están en conformidad con la ley 19.300 y su reglamento, Decreto Supremo N°40 de 2012, así como con el capítulo 9.700 del volumen 9 del manual de carreteras (MC-V9), y los requisitos establecidos en las Bases Administrativas Generales

(BAG) y las especificaciones (BAE) del proyecto”. (Informe Ambiental Final, 2024, p.3). En relación con la ley 19.300, esta señala que cada persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación de los recursos naturales asegurando su uso sostenible.

En un primer apartado se da un contexto de la situación señalando que la obra consistió en la reposición del puente Chichintawe, ubicado en un camino vecinal aproximadamente a 320 metros del cruce con la ruta Q-699, en el km 29.500 del camino a Ralco-Trapa Trapa-Chanchoco. El puente fue destruido debido al aumento del caudal del río haciendo necesaria su reconstrucción.

Las faenas de trabajo se realizaron en áreas cercanas al proyecto, la oficina administrativa de la empresa junto con la oficina del Inspector Fiscal de la Dirección de Vialidad fueron habilitadas en una casa particular la cual fue arrendada en el sector Las Vegas, kilómetro 27 en la comunidad de Cauñicú. A esto se suma la instalación de una oficina técnica ubicada a 30 metros del puente Chichintawe en el camino vecinal, en donde se dispuso de una bodega de materiales y baños. Estas áreas fueron dispuestas con el objetivo de desarrollar actividades administrativas y técnicas del proyecto.

El botadero de residuos de la obra se localizó en el sector de Cauñicú y tuvo la autorización del presidente de la comunidad. En este botadero se enterraron las cepas del antiguo puente, el material extraído de las excavaciones fue acopiado de manera transitoria y posteriormente fue reutilizado para el relleno de los estribos, la mesa de apoyo y el terraplén de salida del puente, esto se hizo con el objetivo de optimizar los recursos y minimizar el impacto ambiental.

En relación con el tema de los áridos que se utilizaron, estos fueron extraídos del empréstito de la obra. Un empréstito corresponde a un lugar físico y sus instalaciones, aprobado por la inspección fiscal destinado a la extracción de áridos para ser utilizados en obras viales.

Para botar todos los residuos que va dejando la realización de la obra se autoriza un “botadero” el cual tiene que ser previamente asesorado por los profesionales del área de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad. “Para garantizar un manejo adecuado de los residuos generados durante la obra, todos los desechos domésticos y comercializables fueron dispuestos de manera controlada en el frente de trabajo, siendo retirados periódicamente mediante camiones municipales de basura, en cumplimiento con las normativas ambientales vigentes” (Informe Ambiental Final, 2024, p.7).

En relación con la producción de materiales para la obra, no se implementaron plantas de producción de materiales y que todos los insumos utilizados tales como hormigón, base, gravilla, polvo de roca, fueron adquiridos de proveedores establecidos. Para cumplir con el objetivo de tener eficiencia energética e hídrica, se implementaron medidas como la verificación de la revisión técnica de los vehículos, instruir a los trabajadores de apagar las maquinarias cuando no estuvieran en uso, la correspondiente capacitación en el mantenimiento y control de maquinaria para optimizar el uso de combustible. En las áreas administrativas se pidió apagar las luces, ventiladores, artefactos eléctricos cuando no se estuvieran utilizando, con la finalidad de evitar el “consumo fantasma”. Se priorizó utilizar iluminación de bajo consumo en las oficinas y áreas de trabajo junto con la boleta eléctrica como indicador para medir el consumo eléctrico de la instalación de faenas. En cuanto a la eficiencia hídrica para el uso adecuado y sustentable del agua se realizaron charlas para entregar

directrices de ahorro tanto en las instalaciones de faena administrativa como técnica.

En el caso del cumplimiento de contingencias ambientales se señala que no hubo incendios ni derrames de materiales ni contaminación de suelo y que la gestión de residuos de construcción y demolición de residuos generados fue manejada de manera adecuada, afirmando que las maderas fueron donadas para su reutilización, los áridos fueron utilizados en la misma obra y los desechos del puente anterior se pusieron a disposición adecuada en el botadero autorizado de la obra.

Para la recarga de combustible y mantenimiento de maquinaria se habilitó una zona específica para el resguardo de materiales inflamables cumpliendo con los estándares de seguridad y evitando cualquier tipo de derrame dañino para el sector. En cuanto al mantenimiento de la maquinaria, esta no se realizó en terreno a menos que fuera estrictamente necesario. Para el caso de emergencias mecánicas, se tomaron ciertos resguardos como el uso de bandejas antiderrames y un kit de emergencia para la contención de grandes derrames asegurando una correcta disposición de los residuos generados en cumplimiento con la normativa vigente, esta es el Decreto Supremo N° 148/2004 del Ministerio de Salud sobre manejo de residuos peligrosos.

En cuanto a la disposición final de los residuos, los de características domiciliarias tales como papeles, plásticos, restos de comida, etc., fueron llevados al vertedero municipal gracias al servicio de camión de basura municipal. Para los residuos sólidos de características industriales tales como maderas, fierros y otros materiales fueron gestionados para su reutilización o reciclaje, con el objetivo de mejorar las prácticas ambientales. En relación con

los residuos líquidos, el agua servida generada por el mantenimiento de los baños químicos de la obra fue recogida y gestionada por una empresa particular contratada para dicho servicio y en relación con residuos considerados peligrosos se señala que no se generaron en faena.

Se confeccionó un plan de gestión y seguimiento ambiental de la construcción del puente Chichintawe en donde se realizaron visitas periódicas para evaluar el estado de las instalaciones anexas y supervisar las actividades con potencial de generar impactos ambientales, para esto se debía entregar por parte de la empresa un informe mensual a la Dirección de Vialidad, los que debían contener información detallada sobre las actividades de gestión ambiental entre lo que se destaca la identificación y resolución de problemas ambientales detectados, el estado de los componentes ambientales impactados por las actividades de la obra y un registro fotográfico de los sectores intervenidos. Estos informes mensuales se debían entregar dentro de los primeros cinco días de cada mes y al concluir las obras se elaboró un informe ambiental de abandono que documentó el estado final del puente y sus obras asociadas.

Se realizaron seguimientos a distintos componentes por parte del Coordinador Ambiental del puente Chichintawe y el equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, por ejemplo, al componente medioambiental de aire se estableció el uso de vehículos con documentación vigente lo que verificó mensualmente en los avances de la construcción del puente y en las instalaciones de faenas mediante la revisión de documentos respectivos. El tránsito de cualquier tipo de vehículos era por caminos autorizados por parte de la Dirección de Vialidad, esto se supervisaba de manera mensual en terreno. Respecto al traslado de materiales, esto se debía por obligación realizar en camiones encarpados para evitar cualquier caída de material y evitar situaciones

de riesgo tanto para las personas como para la naturaleza para lo cual se realizaba una inspección visual mensual junto con la humectación en los movimientos de tierra.

En el componente de ruido, la realización de obras era en horario diurno y se verificaba día a día en terreno junto con que las maquinarias estuvieran en buen estado para evitar que hicieran ruidos molestos para algún vecino/a del sector. Para el cuidado del componente de suelo, se dispuso de recipientes temporales para residuos de índole doméstico tanto en la instalación de faena como en los frentes de trabajo, la verificación de esta situación se realizaba mensualmente mediante registro fotográfico e informes. En relación con el componente de Flora y Vegetación queda prohibida la tala de vegetación no autorizada, los vecinos del sector fueron quienes autorizaron la tala de ciertas especies con el objetivo de proporcionar seguridad vial en ciertos puntos. En los puntos anteriores, el encargado ambiental de la empresa fue el responsable de realizar el seguimiento de las medidas ambientales.

En lo descrito anteriormente, se puede analizar como el Estado de Chile impone ciertas reglas y procedimientos a cumplir para las personas a cargo de la construcción del puente Chichintawe. Para este caso se documentan las medidas ambientales que se implementaron en conformidad a las leyes vigentes en Chile y las disposiciones de las instalaciones de las zonas de trabajo. Por tanto, se da cuenta del quehacer del Estado hacia las entidades que contrata para la realización de una infraestructura vial rural donde establece una serie de mecanismos, normas e instrucciones para desenvolverse en un contexto rural de trabajo específico en donde lo primordial es dejar una buena sensación con las personas que serán beneficiadas.

Es así como se dan una serie de actividades las cuales deben estar reguladas y aprobadas por el Estado de Chile quién para este caso determinado delega sus funciones a la Dirección de Vialidad, la cual establece normativas de funcionamiento en la variedad de temas que incumben al proceso de construcción. Entre las que se destaca el apego a las normativas con el objetivo de cuidar el medio ambiente para así también mantener una buena relación con la comunidad de Cauñicú y las personas del sector ya que en estos sectores existe una gran diversidad de flora y fauna. Otro punto importante por mencionar es como la burocracia del papeleo toma relevancia mediante las gestiones y el seguimiento ambiental. Lo anterior como una forma de control donde las entidades subordinadas al Estado de Chile deben dejar constancia de lo que se está realizando y son constantemente supervisadas dando paso a la validación de poder por parte de este.

3.1 Vinculación ciudadana con la comunidad pehuenche de Cauñicú.

La empresa contratada se vinculó con la comunidad de Cauñicú mediante un programa de información ciudadana para la obra con el objetivo de socializar y gestionar de “buena fe” (término técnico utilizado en los contratos del MOP que tiene como objetivo actuar de manera honesta en cada obra de construcción) los impactos transitorios de la construcción del puente Chichintawe, como por ejemplo las restricciones de tránsito y los tiempos de espera producidos por los cortes de camino y dar a conocer los beneficios de la obra para lo cual se realizaron reuniones periódicas con la comunidad de Cauñicú, especialmente con su presidente para abordar las distintas etapas de la obra y garantizar el cumplimiento de las medidas acordadas, por ejemplo, el pago por el retiro de áridos del empréstito autorizado por el inspector fiscal. Por otro lado, la comunidad tuvo acceso a la instalación de faenas, esto permitió resolver sus

dudas directamente con la empresa a cargo y también se registraron acercamientos en terreno donde las personas plantearon sus inquietudes. En el informe ambiental entregado por la empresa se señala que “se realizó una reunión con el equipo del programa estatal Buen Vivir de la Secretaría General de la Presidencia, quienes financiaron el proyecto. Esta instancia tuvo como propósito recoger las sugerencias, dudas y quejas de la comunidad, fortaleciendo la comunicación y asegurando que las inquietudes se resolvieran de manera oportuna” (Informe Ambiental Final, 2024, p.15). Entre las sugerencias, dudas y quejas se encontraba el tema de la vegetación, que como se cuidaría y protegería, que no talaran ningún árbol o planta sin consultar previamente, si existía la posibilidad de tener trabajos para las personas del sector y una de las sugerencias que escuché de terceras personas es que la comunidad quería cambiar el nombre del puente a “Chichintarro” con el argumento de que “Chichintahue” no era su nombre original.

La construcción del puente Chichintahue pasó por tres etapas que fueron el inicio del proyecto, seguido del desarrollo del proyecto para finalizar con la etapa de término del proyecto. En relación con el inicio del proyecto se preparó una carpeta de antecedentes y una carta informativa que se enviaron a las autoridades locales, esto es, a la municipalidad de Alto Biobío, al concejo municipal y a la junta de vecinos, además se les otorgó una carta informativa a representantes de organismos públicos y organizaciones comunitarias locales y se hizo una difusión a través de medios de difusión pública.

En la etapa de desarrollo del proyecto se difundió la información mediante dípticos y medios escritos. En la instalación de faenas se dispuso de un libro de registro para sugerencias y consultas, esto para establecer una retroalimentación activa por parte de la comunidad y se dispuso de un panel informativo y otros

espacios para mantener a la comunidad de Cauñicú informada. En la etapa de término del proyecto se realiza un acto informativo final al que asistieron autoridades, organizaciones locales y la comunidad de Cauñicú en general donde se compartieron los resultados y el impacto de la obra.

Un tema importante que se dio en la construcción del puente Chichintawe y que tiene relación con el segundo objetivo específico de mi investigación sobre el proceso de acercamiento con la comunidad pehuenche de Cauñicú, es la promoción de la contratación de mano de obra femenina en el proceso de construcción de la obra. Esto se enmarca en entregar igualdad de oportunidades en materia laboral con el objetivo de estimular la incorporación de mujeres en contratos de obras viales, trabajo que ha sido desempeñado tradicionalmente por hombres. En base a lo anterior y con la finalidad de promover la participación de mujeres en su calidad de trabajadoras en el proceso de las obras se ha realizado un documento en el que se destacan las actividades y cargos en los que participar.

Para el caso de la construcción del puente Chichintawe, la empresa a cargo de la construcción de la obra entregó un folleto con información respecto a la promoción de contratación de mano de obra femenina en los procesos iniciales de participación ciudadana, específicamente a las mujeres que viven cerca al proyecto con la finalidad de informar que ellas también tienen la posibilidad de trabajar en todo lo que engloba a la construcción del puente Chichintawe, la información contenida en el folleto que se les entregó tiene como puntos importantes su título “Mujeres construyendo Caminos” y explica que el enfoque de género representa una práctica en desarrollo que busca equilibrar las oportunidades laborales, tanto de hombres como de mujeres. Otro argumento por el cuál la Dirección de Vialidad aplica este enfoque tiene que ver con

orientar a optimizar los proyectos viales y dar respuesta técnica a una situación que estaba invisibilizada, está fue que dio evidencia sobre que las mujeres se desplazan como peatones y expresan gran interés en la seguridad vial vinculado al tránsito de niños y adultos mayores, especialmente en sectores donde hay presencia de escuelas interurbanas.

Dentro de las actividades y cargos que se ofrecían se distinguían por tipo de mano de obra, profesión y cargo. En mano de obra calificada era para profesionales universitarios y técnicos y los cargos tenían relación con oficina técnica, encargada de prevención de riesgo, encargada Área Medio Ambiente, Laboratoristas Viales (Jefa de Laboratorio, Laboratoristas B) y encargada del área de calidad. En mano de obra semi calificada no se requerían estudios previos, pero si se necesitaba una vasta experiencia y tenía relación con cargos como administrativas, secretarias, encargadas del control de asistencia. Por último, mano de obra no calificada en la que no se requería de estudios ni experiencia previa y los cargos consistían en bandederas, encargadas del conteo de las maquinarias y la atención de la alimentación en la obra.

Con respecto al último punto, referido a la atención de alimentación, pude conversar con la señora de iniciales R. G, ella había arrendado su casa a la empresa a cargo de la construcción del puente Chichintawe para ofrecer tanto el servicio de alimentación como el de alojamiento para trabajadores de la obra. Le pregunté sobre qué opinaba de la construcción del puente y como lo veía la comunidad o la gente más cercana al puente y para ella misma, ella me respondió: “Bueno, no sé si usted sabrá, pero este puente tiene muchas historias, se lo ha llevado el río buuu un montón de veces, también ha muerto gente y nunca los han pillado, el río no los devuelve, así que para nuestra comunidad es urgente que tengamos un puente bueno”. (Entrevista señora cocinera R.G, 2024)

Añadió que: “A mí me sirve que estén aquí haciendo ese puente, porque yo les doy almuerzo aquí a los jóvenes que vienen a trabajar, algunos son de afuera me comentan, otros los conozco son de por aquí cerca, y esto me da de comer a mí, a mi familia, también aprovechó de vender otras cositas como miel, se las ofrezco a los mismos trabajadores que son de afuera, me compran mucho porque allá en los pueblos o ciudad donde viven me dicen que no encuentran miel tan natural como la de acá, dicen que es mala, es pura azúcar, vendo tortillas de rescoldo igual que hace mi hermana, a ella también le sirve po’ vende sus productos aquí y la gente compra sabe usted”. (Entrevista señora cocinera R.G, 2024).

Una de las señoras que ayudaba a R.G me señalaba que: “A mí me ayuda muchísimo el tener este puente, yo tengo hijos chiquititos y vivo cruzando el puente, para el sector de Chichintawe, me ayuda en dos cosas le podría decir, una es que aquí yo tengo un trabajo temporal, pero me sirve muchísimo para mi familia y la otra es poder cruzar y poder ir a Ralco o Santa Bárbara cuando debo llevar a mi hijo al hospital o a la escuela, le digo esto porque ahora usted ve el día bonito, con sol y tranquilo, pero imagínese para invierno o cuando llueve, si para nosotros los adultos era complicado cruzar, con niños es peor, muy peligroso, hay gente que cruza a caballo, y gente a la que el río se ha llevado”. (Señora ayudante de la cocinera, 2024).

Otro tema importante para el inicio de la construcción de la obra fue buscar un terreno particular para la instalación de faenas, se hizo un acuerdo con una vecina del sector, la cual no daré su nombre para evitar cualquier perjuicio a su persona. En este acuerdo ella declara haber arrendando por nueve meses su casa a la constructora a cargo de la obra para que se hiciera uso de su terreno como instalación de faena para el proyecto de construcción denominado “reposición

puente Chichintawe”. Otra vecina del sector, propietaria de un predio aledaño a la obra, señala que está en satisfacción con los compromisos que hizo con la empresa a cargo, entre los que se destaca la tala de cuatro árboles, la remoción de cercos e instalación de cercos nuevos con malla cuadrada y esta misma vecina dio gracias por la mejora de su acceso particular al camino principal con material de hormigón. Otro compromiso que se hizo fue el arriendo de terreno para el armado del puente y su lanzamiento.

Un vecino con inicial JH, propietario del predio ubicado antes de llegar al cruce donde se desarrolla la obra dio autorización para que se habilitará un vado para el cruce de vehículos pesados, maquinarias y la estructura del puente mecano, este vecino está agradecido con la empresa ya que se realizaron buenas acciones y donaciones que se le hicieron a su persona, señala principalmente que se le dio trabajo como celador durante ocho meses para cuidar y vigilar la obra.

En relación con el término de la obra, existe un documento con el título de “recepción conforme de trabajos y compromisos”, en él se señala que el presidente de la comunidad de Cauñicú de iniciales JM y el representante de la empresa constructora de iniciales RV dan por finalizados los acuerdos establecidos mediante reuniones entre la directiva de la comunidad y la empresa en cuestión. En este documento tanto la comunidad de Cauñicú como la empresa a cargo de la reposición del puente Chichintawe declaran que se ha cumplido el objetivo de la construcción del puente mecano Chichintawe mandado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. El presidente de la comunidad expresa plena conformidad con todos los trabajos realizados y los tratos que se hicieron entre la empresa y los distintos dirigentes de la comunidad. Entre los compromisos que la empresa cumplió se destaca dejar el sector de botadero en óptimas condiciones e igualmente el sector del

empréstito, reparar el vado y acceso donde vive la persona con iniciales DH, la reparación del atravesado de agua hacia donde vive la persona de iniciales VN, con basas de madera donadas se le hizo un puentecito. Por petición de este último vecino de iniciales VN se hizo un vado para acceder con camionetas y tractor a su sector, esta última situación no estaba en acuerdo, pero la empresa lo realizó de forma voluntaria, otro punto importante por mencionar fue que se mejoró con material de hormigón y con material fino el acceso a la escuela de Cauñicú.

Como último punto, en el documento se señala que la comunidad de Cauñicú da las gracias a la empresa constructora por dar trabajo a la gente local, es decir, del sector y por cumplir con los compromisos acordados. Se deja en claro que nada se adeuda, ni cosas por subsanar entre las partes correspondientes y que por lo tanto se cierra el proyecto a plena conformidad y satisfacción.

Tal como se menciona anteriormente, este informe ambiental y seguimiento a la obra tiene como objetivo que en teoría cada persona viva en un ambiente libre de contaminación, la protección de su medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación de los recursos naturales de las personas del sector de Chichintawe y la comunidad de Cauñicú. Y tal como señala Alejandra Salomón (2023) la construcción de este puente al ser parte de un territorio, de conformar un camino rural, los denominados “rüpü” para las personas pehuenches, son espacios percibidos, concebidos y vividos que forman parte de la vida cotidiana de las personas. Este puente pasa a ser un componente elemental para las personas de Cauñicú, Chichintawe y alrededores ya que genera construcciones sociales atravesadas por prácticas materiales y simbólicas que organizan los tiempos y espacios cotidianos de las personas.

Es así que la protección del espacio geográfico donde se realizó la construcción del puente Chichintahue tiene relación con la “identidad del lugar” tal como lo señala Huiliñir y Macadoo, este puente pasa a ser parte de la identidad personal y colectiva en donde se incluyen valores, sentimientos, memorias, actitudes, comportamientos, conceptos que se arraigan a través de la experiencia, por ejemplo de las dificultades de acceso en la época de invierno, los accidentes o las historias contadas en relación a cómo la comunidad reparaba el puente cada vez que se veía afectado. Por tanto, es de vital importancia prevenir la mayor cantidad de daños al territorio y a la gente más cercana mediante todas las medidas adoptadas conjuntamente por el equipo de Medioambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de la región del Biobío y la empresa contratada a cargo de la construcción y reposición de esta infraestructura vial.

Para finalizar, todo lo mencionado da cuenta del Estado de Chile como un ente complejo donde surgen diferentes ámbitos de acción como lo son el componente de vinculación ciudadana, la protección del Medio Ambiente y su relación con los pueblos originarios junto con un enfoque de género presente en el ámbito laboral con la contratación de mano de obra femenina. A esto se suma que, a través de sus instituciones, en este caso la Dirección de Vialidad, firma compromisos con las comunidades beneficiadas mediante documentos legales para contar con un respaldo que lo realizado concuerda con lo que se espera del Estado de Chile donde la conformidad y la satisfacción de los beneficiados quede de alguna forma “sellado” y registrado mediante papeleo burocrático fortaleciendo así su imagen como “ente protector”.

Y para finalizar, un punto importante por señalar es como la construcción de una infraestructura vial rural genera beneficios en cuanto a empleos y

emprendimientos, siendo estos importantes aportes económicos para las personas del sector en el tiempo determinado que dura la obra de construcción. De lo anterior, es interesante observar como una situación en concreto que es la construcción de un puente trae consigo la activación de diferentes actividades cotidianas en la vida de las personas, se forman dinámicas propias que pueden ser estudiadas en profundidad.

4. Visita a la Municipalidad de Ralco.

Con fecha seis de noviembre de 2024, fui a Ralco a la Municipalidad para reunirme con J. M de gestión territorial, encargado de dialogar con las comunidades y me comento sobre el contexto y la situación del puente, señalando que el puente se hizo debido a que el presidente Gabriel Boric fue a ver temas en Alto Biobío, y que gente de la comunidad aprovechó de su estancia en el sector para comentarle sobre la situación que se vivía en relación a cómo cruzar a través del río Queuco, fue una situación fortuita ya que por presupuestos y rentabilidad la construcción del puente no es viable, a esto hay que sumarle que el puente es parte de un camino no enrolado, es decir, de terreno particular y no público, no es tuición del Ministerio de Obras Públicas. Por tanto, la construcción de este puente se hizo por mandato explícito del Presidente de Chile, él se comprometió con la comunidad para que se hiciera posible ya que de otra forma era muy difícil concretar este puente.

Otro tema que me comentaba es la ayuda fundamental que otorgaría este puente en relación con la conexión territorial y el desarrollo turístico ya que unos 7 kilómetros después de cruzar el puente se encuentran el “Centro Termal Kokiyeñ Chichintahue”, además facilita el acceso a las veranadas e invernadas y tal como lo señalan una de las cartas enviadas por la comunidad existe un alto potencial turístico en la zona.



Fotografía N° 15. Señalización Termas Kokiyeñ a 4.2 kilómetros desde el puente Chichintahue. Fuente: Elaboración propia.

5. Trafkintu en la comunidad de Santa Bárbara.

El viernes 8 de noviembre del año 2024 fui al pueblo de Santa Bárbara, a una actividad llamada Trafkintu “Intercambio de semillas” que consiste en realizar intercambio de bienes, especialmente semillas junto con conocimientos entre personas y diferentes grupos, esta ceremonia se realizó en la medialuna de Santa Bárbara. Fui parte de una ceremonia donde se le daba gracias a la naturaleza por otorgar vida a la tierra y poder tener alimentos. Había dos personas encargadas de realizar esta ceremonia, uno de ellos era invitado del sector del lago Budi ubicado en las costas de la región de la Araucanía, se autodenominó como “Lafkenche”. En esa ceremonia tuvimos que dar tres vueltas alrededor de un canelo. Uno de los encargados hablaba en chedungun y después traducía para quienes no entendíamos su idioma. Al terminar la ceremonia hubo cierta tensión debido a que muchas mujeres que al parecer eran pehuenches debido a que

hablaban con fluidez el idioma se manifestaron disconformes a la gestión de dónde y cómo se realizó la ceremonia. Ellas argumentaban que esta ceremonia se hacía en terrenos amplios con extensas praderas de pastos y árboles, señalando que esta ceremonia era de sus antepasados y se debía respetar la forma en la que se hacían, debía realizarse con más seriedad. Entre las personas presentes una murmuró que siempre estaban disconformes o siempre le iban a pillar algo de malo a las gestiones por parte del Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP). Bueno, para continuar nos sentamos con mis compañeras de carrera que me acompañaron en esta instancia en un puesto que nos tenía reservado gente del INDAP para intercambiar nuestras semillas, teníamos semillas de frutas y verduras como melón, zanahorias, cebollas, zapallo italiano etc.

Mi primera interacción social fue con un caballero que me preguntó qué tipo de cilantro era la semilla en la que estaba en el sobre, yo sin saber de semillas le contesté: “cilantro normal ósea el único que hay” y él me respondió: “existen varios tipos de cilantro, está la cilantra, el cilantro con rulos, hay varios tipos”, yo no tenía idea, pero me sirvió para saber que existen más tipos de cilantro y el señor se fue a seguir mirando los otros puestos de la feria.

Se me ocurrió preguntarles a personas en los diferentes puestos del trafkintu si se encontraba presente en este evento alguna persona de la comunidad de Cauñicu o cercana al sector del puente, me señalaron un puesto al principio de la feria donde se encontraba una señora con su hija vendiendo diferentes tipos de productos agrícolas, mermeladas de mora, durazno, yo le compré uno de sabor mermelada durazno betarraga para poder entablar una conversación sobre el puente y poder conocer su opinión. La señora de inicial N me relataba que el puente llevaba siendo pedido por la gente de la comunidad por muchos años y

que ayudaría a las madres y señoras de los hogares de Chichintawe y Cauñicú para poder cruzar con sus hijos de forma segura, además de poder trasladar de manera segura provisiones para los hogares. Un punto importante que me señaló fue que: “Yo antes vivía cerca del antiguo puente, porque ahora hay otro como me comenta usted, me vine a vivir a Santa Bárbara por comodidad, facilidad de cosas, tengo todo más cerca, me va mejor, yo me colocó siempre en la plaza de Santa Bárbara a trabajar, a vender mis productos”. (señora N). Eso fue lo que pude conversar con la señora porque parece que no estaba tan dispuesta a hablarme sobre el tema, se veía interesada en tomar mate y conversar con las otras señoras que se encontraban en los puestos más cercanos.

6. Almuerzo cerca del sector del Puente Chichintawe.

En una de mis visitas al puente Chichintawe, en el mes de Julio de 2024, en la instalación de faena fui a almorzar a una casa que ofrecía el servicio de almuerzo a los trabajadores de la obra, en conversación con una de las tres señoras que estaban trabajando en la cocina, ella con iniciales MC hablaba sobre la importancia de que se hiciera un buen puente ya que contaba sobre una experiencia personal que puso en riesgo su vida. Relataba que ella cruzó en camioneta por el antiguo puente y se dio vuelta la camioneta hacia el río Queuco. No dio más detalles sobre cómo ocurrió esa situación, pero comentaba que no le ayudó que el puente no tuviera barreras de protección por los costados del antiguo puente Chichintawe. Seguía relatando que si no es porque el río no venía con crecida debido a que fue en verano ella no estaría ahora contando esta historia. De lo anterior, ella agradece enormemente que se realice la construcción de un puente que en teoría es más seguro para las personas de la comunidad, ya que muchas veces la crecida del río en épocas de invierno ponía

en peligro la vida de mujeres y niños además de que algunas personas cruzaban a caballo o por un carrito de metal que existía.



Fotografía N° 16. Entrada hacia el lugar donde se ofrecía servicios de almuerzos. Fuente: Elaboración propia.

7. Entrevistada A (mujer que se declara pehuenche, vive actualmente cerca del puente):

El sábado 4 de enero de 2025 fui a visitar el puente, partí a eso de las 10 de la mañana desde mi casa en Concepción llegando tipo 5 de la tarde al sector donde se encontraba el puente, iba con la esperanza de que estuviera alguien pasando por el puente o por los alrededores que fuera del sector y así poder preguntarles en relación con mi tema de estudio. Para mi suerte en las cercanías del camino para entrar al puente Chichintahue estaba esperando cerca de una roca una joven con su hermano menor locomoción para poder ir hacia Ralco debido a que tenían una actividad familiar.

Ella comentaba que: “la gente de acá construyó el puente” (Entrevistada A, 2025), mencionando que como gobiernos nunca se había construido un puente en el sector. Ella comenta que pasaban por una pasarela y muchas veces en caballo señalando que “falleció una mamá, se la llevó el río, pero fue más arriba sí, pero igual fue por el tema del puente” (Entrevistada A, 2025). Relata que el puente lleva muy poco instalado en el sector como se menciona a continuación “Lleva poquito, si fue como en septiembre u octubre que instalaron ese puente, quedó super bueno” (Entrevistada A, 2025). Afirma que ahora pueden pasar camiones pesados o autos con cargas y que la mayoría de los autos que pasan por ahí son de turistas debido a que se encuentran las termas de Kokiyem, además se encuentran muchas casas cruzando el puente en el sector Chichintawe que son de sus vecinos, le pregunté respecto a si ¿Cuándo no estaba el puente, las termas funcionaban igual? Ella contestó que: “No, pero igual los turistas pasaban caminando y ahí se iban a caballo, arrendaban caballos” (Entrevistada A, 2025). Comenta que en el sector está lleno de camping como el otúe o el Salto el azul, sale como 4 mil pesos y tienen baños, agua potable.

Con relación a cómo es el invierno en ese sector (Cauñicú, sector Chichintahue) ella señala que: “Nosotros estamos tan acostumbrados que encontramos normal que esté con nieve para los periodos de invierno, en relación con el tema de la alimentación por ejemplo ahora en marzo, abril ya se empieza a juntar como lo más importante para nosotros que es la harina, harina cruda, teniendo eso las demás cosas vemos lo que se hace.” (Entrevistada A, 2025). Le consulté sobre donde compraban la harina a lo que ella me respondió “Se hace una feria para acá, una vez al mes, la gente de la feria viene a vender de todo” (Entrevistada A, 2025).

Ella continuó hablando en relación con la locomoción que está disponible para ese sector, afirmando que solamente tienen un bus que pasa una vez al día señalando que: “ese bus pasa una vez al día, parte desde Butalelbún, pasa por acá como las 6:15 de la mañana, ese bus llega hasta Los Ángeles y llega como a las 10 o 10:30 de la mañana, después en la tarde se devuelve como a las 3 de la tarde de Los Ángeles de nuevo, por acá (sector Cauñicú) estaría pasando como las siete, siete y media de la tarde, y para la gente de más arriba llega como nueve, nueve y media de la noche” (Entrevistada A, 2025).



Fotografía N° 17. Único bus disponible para el Valle del Queuco. Fuente: Elaboración propia.

En relación con el tema de la educación, señala que existe un Internado como también una Posta de Salud argumentando que tienen que cruzar el puente para llegar a estos lugares. Algo muy importante que señalo tenía relación con puentes nuevos que faltaban en el sector de Alto Biobío tal como menciona a continuación: “Aquí igual (sector Los Cheuques) se supone que en unos años más debiera haber un puente porque hay una cancha aquí, ahí se ve la cancha, por ejemplo, ellos quedan aislados totalmente en lo que es invierno” (Entrevistada, 2025).



Fotografía N° 18. Posta Rural de Cauñicú. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al sector donde se encuentra el puente, menciona que existe el turismo debido a que cruzando hacía ese sector (Chichintawe) se encuentran las termas Kokiye y varios turistas se quedan acampando a las orillas del río. Le pregunté sobre qué significaba el nombre de Chichintawe pero no sabía, sin embargo, me afirmó que el nombre correcto que debiera llevar el puente era Kokiye tal como menciona a continuación: “Chichintawe le pusieron las personas de afuera, así lo entendieron ellos más o menos, el nombre kokiye viene de las aguas de las termas que mantienen ahí el sector” (Entrevistada A, 2025). En cuanto al nombre del puente y el letrero que evidencia su nombre, ella señala que no le preguntaron a la comunidad que nombre llevaría el puente,

tal como señala a continuación: “No, nada, porque como los recursos son del gobierno, entonces yo siento que por eso ellos le pusieron el nombre de puente Chichintahue” (Entrevistada A, 2025).



Fotografía N° 19. Letrero “Pte. Chichintahue, Río Queuco”. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a sí se le consultó a la comunidad de Cauñicú sobre realizar el puente Chichintawe ella señala que: “No, porque la verdad es que nosotros lo necesitábamos mucho, nos hacía mucha falta un puente, fue por necesidad, todos estábamos de acuerdo en que se construyera, porque era muy complicado,

por ejemplo, en temas de salud a los que se enfermaban en ese sector (Chichintawe) no hallábamos como sacarlos para este lado (camino principal, ruta Q-699) en tiempos de invierno” (Entrevistada, 2025). Por eso ella afirma que todas las personas estaban de acuerdo en la comunidad para que se construyera este puente.

Le pregunté sobre cómo lo hacen las personas más jóvenes del sector para estudiar, ella comentaba que: “Se sale para afuera, irse a vivir para afuera, porque para acá es muy complicado, como, por ejemplo, andar viajando todos los días y por lo que he visto para estar en la universidad se necesita estar la semana completa, entonces para acá es muy complicado el ir y volver, porque hay un puro bus que sale a las seis de la mañana y vuelve a las tres de la tarde entonces es muy complicado” (Entrevistada A, 2025). Ella agrega además que hay varios jóvenes que estudian, algunos vuelven y otros no, se van a vivir hacia otros lugares, argumenta que: “Aquí es muy sacrificado todo, por ejemplo, acá hay una posta que tiene, no tiene, por ejemplo, tiene solamente Tens, nada más. Entonces, por ejemplo, si una persona está grave, ellos tienen que pedir la ambulancia que viene de Santa Bárbara, ni siquiera viene de Ralco, porque no sé qué temas habrá ahí, pero la ambulancia se pide a Santa Bárbara y pasa que muchas veces Santa Bárbara está re-colapsado que no..., es muy complicado que prefieran a las personas de acá. Hace un mes falleció una tía mía por negligencia médica, falleció en la posta, porque no llegó nunca la ambulancia, duró cuatro horas y ya” (Entrevistada A, 2025). Le pregunté el motivo de la muerte de su tía a lo que ella contestó: “Mmmm, se le reventó algo de no sé qué, la vesícula parece o algo del apéndice, algo así apendicitis, ella tenía como treinta y dos años. No solo pasa aquí, imagínese las personas que son de Butalebún, ellos están más alejados. Para las embarazadas de acá igual es muy

complicado el tema de la salud, acá poco se controlan las mujeres que están embarazadas.” (Entrevistada A, 2025). Es por las razones anteriores y otras que la entrevistada afirma que muchos jóvenes optan por irse de esos sectores tan alejados de Alto Biobío, ya que es muy complicado en cuanto a temas de salud, educación. Ella comenta que: “Lo más cercano que tenemos nosotros, lo vemos como ciudad es Ralco, Ralco, Santa Bárbara, Los Ángeles puede ser” (Entrevistada, A). En relación con el ámbito de la comunicación ella señala que: “En Cauñicú hay una antena que es Claro (empresa) y ahora hace poco pusieron una en malla- malla” (Entrevistada, 2025).

8. Entrevistado B (hombre que se declara no pehuenche, vivió cerca del sector del puente, actualmente tiene familiares que viven cerca del puente):

“Ese puente se hizo aproximadamente hace unos treinta años atrás, pero se hizo más hacia acá, más hacia la costa si se pudiera decir, como un kilómetro más abajo, pero con los años de tormentas y aguacero el puente se lo llevó el río, pero anteriormente cruzaban por un cable, pero también se eliminó porque hubo muchos accidentes, se cayeron personas, se cortaron los dedos con el cable, con la rondana (polea, por donde corre la cuerda)”. (Entrevistado B, 2025). Le comenté que yo me había informado sobre un carrito por el cuál cruzaban a lo que él me contestó: “ese po’, ese mismo, nosotros lo llamábamos cable, porque se atravesaba por un carro, colgado ahí con una palanca y uno lo avanzaba, muchos se cortaron los dedos porque de repente la palanca se les caía al río y pasa así seis o siete viejos con carga y ya con el tiempo se hizo otro puente más arriba, se suponía que era más angosto, ese también se ladeo y hace pocos años atrás unos ocho años atrás cayó un camión que estaba sacando madera se ladeo el puente y quedó el camión y la grúa y todo el invento ahí. Después lo enderezaron y siguió, pero el puente quedó un poco ladeado como para

vehículos chicos nomás, se trasladaban de un lado a otro y para caballos en invierno para hacer sus mantenciones, por el puente solo podía pasar vehículos livianos nomás como camionetas más allá no” (Entrevistado B, 2025).

Afirmaba que el primer puente tendría ya sus treinta y cinco años, comentando que: “Ese ya se lo llevó el río todo” (Entrevistado B, 2025). Le pregunté sobre si los vecinos habían construido ese puente, respondió que: “Claro, lo hicieron con los que en ese tiempo trabajaban los del empleo mínimo (PEM), la misma gente de allá, se hizo a puro pulso con basas de madera, las bajaron con bueyes, con tractor que se yo del cerro y las atravesaron allí, pero aguantó hasta que el río se inundó nomás, porque la pilastra (pilar o columna para apoyar una estructura) del medio esa fue la primera que arrastró el río y esa era como la columna del puente” (Entrevistado B, 2025). Continuamos conversando y le consulté sobre el clima, específicamente al río y el invierno señalando que: “Sí, ese río es complicado, para los inviernos, ese río mató mucha gente, mucha gente, de hecho, mató un primo mío, nunca lo pillaron por que el río donde trae mucha pendiente y mucha piedra entonces qué es lo que pasa que aquí la gente pasaba a caballo porque no habían otros medios, ni siquiera daba para tirar un árbol porque el río es muy ancho, entonces usted puede tirar un roble de aquí pa’ allá de unos treinta metros y le pone unos cables y listo pero aquí no po, porque la parte más angosta por decirle yo estaba a cincuenta metros y que árbol mide cincuenta metros, ninguno po y eso po’, así que la gente antes vivía, por eso moría mucha gente”. (Entrevistado B, 2025).



Fotografía N° 20. Nuevo puente Chichintahue junto al Río Queuco. Fuente:
Elaboración propia.

Continúa añadiendo que: “La cordillera es bonita si, para mirarla, para disfrutarla, pero para vivir en la cordillera, malos trabajos, no hay trabajo prácticamente, los inviernos duros y ahora no es nada, ahora tiene bus todos los días, antes no había bus, a caballo bajaban a Ralco por una huella” (Entrevistado B, 2025), le pregunté sobre que era una huella, me respondió que: “Las huellas son caminitos, caminitos que van haciendo los mismos animales y se van forjando con el tiempo y eso y así viajaban a Ralco, una semana de Butalebún de allá para acá, llovía, estaban acá un día, cinco días por lo menos ida y vuelta pa’ con carguero mulas machos y de ahí también iban a Argentina también po’, a los de Butalebún les quedaba más al lado ir a Argentina que aquí venir a

Ralco, existe un paso a caballo, a pie o a caballo, ahí se llama Chanco Co, ahí lo puede buscar en internet ahora sale todo” (Entrevistado B, 2025).

Continuamos conversando y le pregunté para qué lo usaban el puente a modo general, me señaló que: “En todo pues, eh por ejemplo, una persona que se enfermaba, una persona que moría al otro lado la trasladamos en un carro po, en guando (especie de camilla hecha de tablas donde se coloca el muerto) un guando es un par de tablas con unos palos nomás y lo echábamos ahí y uno se iba con él al otro lado con la palanca, en esos tiempos no había puente, en ese entonces después del carro se hizo un puente, ese puente se lo llevó el río y volvieron a utilizar el carro” (Entrevistado B, 2025). Añadió que: “En una oportunidad se cortó el cable y murió un caballero e iban dos sobrinas mías” (Entrevistado B, 2025), le señale que por lo que él me había contado era entonces necesario que hicieran un buen puente, me contestó: “Pero obvio pu’, si pasa tanta gente po mucha gente y ahora la gente ya estamos en otra vida igual po, noo ya estamos en otro mundo yapo, todo el mundo tiene vehículo, todo el mundo, ahora usted va a la cordillera y ve muy poca gente a caballo, se perdió la tradición. Los viejos que van a caballo son los que van a las veranadas nomás po’, sabe que son las veranadas? Son donde van a dejar los animales a pastar hasta allá por abril, por el puente se va a todos lados, si usted entra desde Ralco para allá empiezan los viejos con las veranadas hasta llegar a Argentina, para ambos lados tienen nombres las veranadas. A ellos les encanta eso, tienen sus rucas, sus casitas, son de canoa, ahora es más fácil po’, porque ahora usted agarra un carguero y lleva carpa si quiere, todo es más fácil, hay de todo hoy en día, la tecnología todo po’, antes no po’, antes para llevar no había motosierras, a pura hacha hacían las canoas para hacer casas” (Entrevistado, 2025).



Fotografía N° 21. Camino principal para llegar a la frontera con Argentina.
Fuente: Elaboración propia.

Le explicaba que el puente o el mismo carro son importantes para las personas del sector, me respondió que: “Es que es obvio po’, como se iba a trasladar la gente, cómo iba a llevar la comida, o sea es lo mínimo, porque, por ejemplo, antes la comida en el campo era muy poco lo que se compraba en la cordillera, allá estaba la carne, sembraban el trigo, estaba la chuchoca, estaba el mote, estaban las papas que se cosechaban, venían a buscar lo mínimo que era por decirle el aceite, el azúcar, la sal, cosas así, pero para allá no se vivía de por ejemplo, aquí po, uno se sienta ve una lista, un menú, dice tráigame eso. Ahí en la cordillera, no había supermercado, los cabros chicos se criaban a puro huevo, sopaipillas, cosas así, que se come mucho allá todavía, son fácil de preparar son rápidas, la harina tostada igual po’, el pavo con harina, la leche con harina.

(Entrevistado B, 2025). Le conté sobre mi experiencia conociendo la chicha de membrillo y que la primera vez que había oído de ella fue en Cauñicú precisamente la vez que conocí la construcción de un nuevo puente para la gente del sector, me respondió que: “Sipo, de membrillo y de manzana igual, es rica un poco agria.” (Entrevistado B, 2025).

Le dije que si no es por mi práctica profesional en la Dirección de Vialidad en el Ministerio de Obras Públicas nunca me hubiera imaginado que existía este puente y la historia que tiene, me respondió que: “Sipo, nadie, y esto es desde hace muchos años por décadas, por cientos de años esa gente estuvo así, la gente se preparaba en el verano, llevaba sus cargueros, pasaban trigo y todo lo que compraban, la harina la pasaban, pero antes había molinos también para allá, molinos de agua. Lo bueno es que ahora está la tecnología, los mismos peñis, ellos ahora es muy diferente la cultura de ellos, muchos dejaron de hablar el idioma de ellos, se está perdiendo, por todo lo que pasa, estamos en otro mundo, cada vez más avanzado y cada vez más maldad igual, eso le puedo decir más que nada. En pocas palabras la vida aquí es dura, una vida compleja y lo otro es que mucha gente se hizo rico con esa gente de allá (se refiere a los pehuenches del Alto Biobío), se hizo rica porque la gente de allá no tenía ni idea de haber cómo le digo, algunos no conocían ni lo que era la plata, me refiero al dinero, usted le pasaba un puñado de plata y ellos no sabían, por ejemplo sabían que eran diez mil pesos chilenos pero no sabían que vuelto tomaban, por ejemplo no conocían las romanas (instrumento para pesar), los viejos les iban a comprar mosqueta (arbusto silvestre) para allá y los viejos llevaban una romana y la colocaban por ejemplo acá colgada en un palo y ponían el saco ahí y los viejitos ahí con su humildad mirando ellos y el gallo (una persona de afuera, no pehuenche) de la romana pesando ahí por ejemplo un saco de cincuenta kilos

de rosa mosqueta y decía ya pesa treinta y cinco kilos, bájelo que venga otro, cosas así po' donde se les engañaba. Hoy día no po', los niños ya están preparados, no hablan mucho ellos porque son de bajo perfil, pero se dan cuenta po', antes ellos no po', antes los niños se escondían no salían a mirar, en casas había niñas, señoritas grandes y se escondían, salían cuando uno se iba.” (Entrevistado B, 2025).

Continúa añadiendo que: “Por eso es que de repente ellos a nosotros no nos toleran, nos llaman los winkas, muchos nos aborrecen a nosotros, nos tienen desconfianza a los que le pudiera decir somos considerados de afuera, pero por unos pocos pagamos muchos. (Entrevistado B, 2025). Le comenté que ahora entendía porque me costaba tanto conseguir una entrevista con ellos o hablar de manera más formal, existe esa desconfianza con alguien que viene de afuera, a lo que me respondió: “Claro po y supieron, por ejemplo, los niños y los jóvenes de hoy en día, supieron que mucha gente les hacía daño a sus abuelos por decirle y ellos sea como sea, en su cultura se adoran, adoran a sus abuelos, ellos son como más de piel que nosotros, nosotros no tanto.” (Entrevistado B, 2025).

“Ahora la mayoría sale a trabajar para afuera, estudian ahora, hay abogados, hasta en el senado ahí gente de ellos, tienen su respaldo, antes no se veía, que los chilenos antes muchos chilenos a los peñis, mapuches, pehuenches, no todos los chilenos, pero la mayoría los discriminaban pu, todavía igual hay, por ejemplo, uno dice *aaa estos indios de mierda* y ellos se enojan porque no son indios, ellos son pehuenches, pero son de etnia indígena. Yo he conversado ese tema con ellos po' porque de hecho yo tengo un hijo que es pehuenche, tengo un hijito que es pehuenche y yo a mi edad con sesenta años tengo un hijito de siete años y es algo que no es fácil de creerlo y por mi edad, mira este es mi hijito (me muestra una foto desde su celular), es bonito miré, tiene el pelo largo

y por su propia decisión él no quiere cortarse su pelo, le llega a la cintura, yo le compré un Trarilonco (cintillo o faja que usan los pehuenches), él se llama Atemori, se le cargaron hartos los rasgos de pehuenche mire.” (Entrevistado B, 2025).

Me continuó hablando sobre que fuera a unas pozas que existen cruzando el puente como unos diez kilómetros más allá y que también aprovechará de visitar las termas, tal como menciona a continuación: “Si llegan allá, traten de ir a los baños termales, buta que van a ver una cosa linda pal 'bajo” (Entrevistado, B). Le comenté entonces que el puente les era fundamental para el desarrollo turístico, respondiendo que: “Obvio po’, totalmente, a ellos les llegan lucas (dinero), les sirve mucho a ellos po’, porque somos una sociedad como usted me explicaba, a ver cómo le explico, usted me dijo que estudiaba Antropología y todo el tema de los seres humanos y esas cosas, usted debe tener conocimiento también y yo tengo que aportarle con eso y si le gusta hay que hacerlo con ganas, con respeto, con amor al prójimo y sobre todo con la verdad por delante po, para estos lados igual existe mucha desconfianza po’ porque siempre hay alguien que anda con la del vivo (quiere decir alguien que tiene intenciones de hacer trampa o engaño a priori).

Continuamos conversando y le comentaba que una persona como yo, allá en la ciudad, el llegar a un lado específico es muy fácil porque tenemos puentes, caminos y locomoción por montones, me respondió que: “Y de repente nos sentimos mal y nos enojamos porque hay un taco de vehículos y acá la gente se quedaba al otro lado del río día y noche con agua y tormenta y quedaban ahí debajo de un árbol y nosotros nos enojamos porque hay un taco, entonces igual hay que tener un poco de empatía, hay personas que están en otras situaciones peores y hay que ayudarlas, tenemos que ser así como sociedad pero es lo que

no tenemos, no la desarrollamos, no la cultivamos, no hacemos nada” (Entrevistado B, 2025). Continúe añadiendo sobre que el Estado muchas veces es el encargado de supervisar las condiciones en las que viven las personas en determinados territorios y él respondió: “Nosotros somos el Estado, las personas lo hacemos, las personas como por ejemplo los ministros son los administradores de nuestras riquezas, de nuestro país, y desgraciadamente la llevan ellos y muchas veces se mal invierten. Y sabe que, debiéramos ser todos sociables como país, como cultura, como en otros países con cultura donde la gente se respeta, así como estamos conversando nosotros dos ahora, apoyarse, muchas veces está la idea del que puede puede’ y no ayudar al otro y se acabó nomás. Se pierde el sentido de ser sociable, de conversar, por algo los dioses nos dieron la inteligencia, la sabiduría para poder tener una relación como seres humanos, hay mucha prepotencia hoy día, hay muchos que tienen plata y pasan por el lado de otro y nadie es dueño de nada amigo en este mundo, todo esto es prestado, sabe a qué vinimos nosotros a este mundo amigo, a esta tierra? A hacerle daño a la tierra mire (apunta hacía la calle), la tierra nunca quiso cemento, pa’que quiere cemento la tierra? ¿Podemos sembrar arriba de ella? Hemos hecho tanta maldad con la tierra, con el mar, los tienen llenos de mierda, hablamos y hablamos de que vamos a hacer esto, que vamos a hacer esto otro, que vamos a parar esto y que, vamos a terminar por destruirlo todo.” (Entrevistado, 2025).

Le consulté sobre si sabía sobre más puentes o caminos que tuvieran que construirse por todo lo que es el camino del Queuco, me respondió: “Buuuuu, hay muchos, muchos sectores que necesitan puentes, caminos, hay personas que viven para adentro, dentro de las comunidades, hay personas que viven al lado de personas que no tienen luz, a cincuenta metros de una casa a otra y no tienen

luz, ahí yo le digo que falta conexión, falta que vaya allá y de cuenta de lo que está sucediendo, y sabe que hoy día uno saca una foto y la envía para Santiago. Sabe que el gobierno tiene que hacerle casas, especialmente a la gente adulta, la gente que ha sufrido más. Las primeras casas se las hacen a los pelusones que nunca han surgido, ¿Y la gente adulta que lleva cien años viviendo ahí y han sufrido toda su vida? Como le digo para acá en la cordillera se sufre mucho. La cordillera tiene su historia. Imagínese una persona que tiene diabetes ¿Y si no tiene luz eléctrica, corriente, como mantiene los remedios? No hay forma, faltan cosas materiales, eso le podría decir amigo un gusto cuídese nos vemos.” (Entrevistado B, 2025).

Es así como en los relatos de los/as entrevistados/as se afirma lo difícil que es la vida cotidiana para algunas personas en la cordillera, la falta de oportunidades en cuanto a trabajos y el clima como un obstáculo importante. Las largas distancias que recorrían las personas años antes optando en algunas ocasiones por cruzar las fronteras territoriales hacia Argentina. Es así como se hace necesario destacar la importancia del puente para las personas de Cauñicú y que se relaciona con el tercer objetivo específico de esta investigación referida a las valoraciones atribuidas a la construcción del nuevo puente “Chichintahue”. Donde se puede evidenciar la importancia en la conexión que otorga para los ámbitos de la educación, turismo y salud. También se hace presente el enfoque de género y los cuidados familiares en el tema relacionado con las mujeres que están embarazadas siendo de vital importancia para ellas contar con una red vial decente para acudir a centros de salud.

Por otro lado, se puede conocer sobre temas históricos, por ejemplo, el tema del traslado de personas que fallecieron con la técnica del “guando” y los relatos referidos a las situaciones peligrosas que ocurrieron a través de los años. Y

como ha aumentado la cantidad de vehículos dejando en cierto sentido obsoleto el uso del caballo como medio de transporte en la cordillera, perdiendo la “tradicción” como afirma uno de los entrevistado, sin embargo, todavía se realizan veranadas según lo relatado y que el paso a través de este puente lleva a muchos lugares en la cordillera, otorgándole una especie de característica de “nodo”, un punto de intersección, una infraestructura vial de conexión dentro de una red de caminos rurales en Alto Biobío. También se menciona los alimentos disponibles en estas zonas rurales años atrás, afirmando que las compras en zonas más pobladas eran menos recurrentes y que el tipo de alimentación era más natural ya que la propia gente cultivaba sus productos.

En los relatos se evidencia que la gente del sector de Chichintawe y de la comunidad de Cauñicú estuvo por varias décadas conviviendo con el problema del puente y el poder trasladarse de manera segura. Un tema importante mencionado en los relatos es sobre el cambio cultural que viven las personas en estos sectores, por ejemplo, se menciona la pérdida en algunos casos del chedungun debido al contacto cultural con las zonas más pobladas. Por otro lado, se evidencia una situación de conflicto histórico como lo es el abuso hacia el pueblo pehuenche de Alto Biobío por parte de personas extranjeras. Haciendo una conexión con mi etnografía y práctica profesional me doy cuenta por qué dentro de los contratos del Ministerio de Obras Públicas existe un apartado sobre realizar las gestiones de “Buena Fe” como principio de honestidad para que no se cometan abusos.

Continuando en esta línea puedo concluir porque me costaba tanto poder entrevistar a gente del sector, existe la desconfianza con alguien considerado “winka”. Ellos han sufrido o sus antepasados discriminación, en donde sus modos de relacionarse con sus seres queridos son más de piel, de respeto hacia

sus mayores. Así mismo, se da cuenta del cambio cultural y político respecto a los pueblos originarios, tal como lo menciona uno de los entrevistados en relación con el respaldo con el que disponen hoy en día.

En cuanto al tema de conectividad, en uno de los relatos queda a descubierto que existen más sectores en Alto Biobío donde se necesitan caminos e infraestructuras rurales, así como también otros servicios básicos como luz eléctrica. Por tanto, se hace necesario por parte del Estado de Chile, en este caso la Dirección de Vialidad realizar un catastro de sectores donde se necesitan la construcción o mejoramiento de caminos rurales mejorando así la conectividad territorial de Alto Biobío y su red vial de caminos.

Para finalizar, es interesante analizar cómo se puede ahondar en el contexto de un territorio donde se construye una infraestructura vial rural, evidenciando una serie de temas los cuales son interesantes de analizar debido a su importancia para comprender un contexto cultural específico. Ya que si bien la construcción del puente Chichintawe aumenta la conectividad para las personas del sector sirve también para evidenciar una serie de situaciones referidas a cambios económicos, sociales y culturales que se dan a través del tiempo tales como la desconfianza que pudiera existir en determinados casos con las personas consideradas “winkas” situación que tiene antecedentes históricos notables en la historia de Chile y su relación con los pueblos originarios, la cual ha estado relacionada preponderantemente con la discriminación y el abuso.

9. Espacio geográfico en el que se interrelacionan dos culturas.

El día 6 de noviembre de 2024 en compañía del equipo de Medio Ambiente y Territorio se tomó una fotografía del estado actual del puente Chichintawe, la que se muestra a continuación:



Fotografía N° 22. La obra reposición puente Chichintawe. Fecha: 6 de noviembre de 2024. Fuente: Equipo de Medio Ambiente y Territorio, Dirección de Vialidad, Región del Biobío.

En ella se puede visualizar tanto la bandera del estado de Chile como del pueblo Mapuche, esto da cuenta de un espacio geográfico en el que se interrelacionan dos culturas. Esta infraestructura es el resultado material que da cuenta de alguna forma de las relaciones sociales entre los estamentos públicos del estado de Chile que lo componen ciudadanos/as chilenos/as y personas de un pueblo originario como lo es el Pehuenche. Es el reflejo del contacto cultural en la actualidad del año 2024 en la región del Biobío. En donde personas pertenecientes al pueblo Pehuenche manifiestan su necesidad básica de conectividad territorial. De poder desplazarse de manera segura en la que se le pueda hacer frente a las condiciones que presenta la naturaleza, como por ejemplo el río Queuco que aparece en la fotografía. Las personas de la comunidad de Cauñicú además de ser pehuenches son ciudadanos de Chile y por tanto se les debe brindar la posibilidad de acceder a sus derechos

fundamentales como son la salud, la educación y la alimentación. Es así que el puente mecano Chichintawe otorga conectividad territorial en esta zona rural y de alguna forma una cohesión social debido al acercamiento por parte del Estado de Chile y la concreción material de una infraestructura vial segura para solucionar una situación peligrosa junto con la posibilidad de accesibilidad de personas que habitan zonas más aisladas con zonas más integradas en donde existan servicios esenciales como colegios, centros de salud, supermercados entre los que puedo mencionar. A modo de reflexión me pongo en la situación o hago el intento de lo que podría ser si por ejemplo soy un hijo o un nieto que vive con su mamá, papá o abuelos y uno de ellos está enfermo y necesito comprarle determinado remedio o insumo médico y resulta que para poder obtener eso tengo que cruzar en invierno hacía el otro lado del río, río que en invierno debe ser bravo, peligroso en donde la naturaleza muestra su poder y solo tengo la posibilidad de cruzar por un vado que puede poner en riesgo mi vida o un puente en malas condiciones.

Tú estimado lector, no crees que sería importante contar con una infraestructura segura que te permita cruzar para poder comprar el insumo o remedio para tu familiar. Para muchas personas que viven en la ciudad o pueblos y me incluyo, el poder ir a comprar un remedio o insumo médico es algo que muchas veces se torna sencillo ya que disponemos de locomoción relativamente frecuente, redes de camino que nos llevan a los lugares céntricos en donde tenemos farmacias en cada cuadra. Muchas veces damos por hecho algunas situaciones olvidando que para hacerlas posibles se requieren de condiciones esenciales como es el caso de tener caminos o puentes que te permitan conectar con otro punto importante. Lo que quiero decir es que hay que ser empáticos e intentar ponerse en la situación de otras personas, donde algo que para muchos y me incluyo es

tan banal o cotidiano como comprar un remedio o insumo médico para otras personas puede ser una verdadera travesía.

10. “El que no se arriesga, no cruza el río”. Formas de control por parte del Estado de Chile.

En mi salida a terreno el 12 de septiembre de 2024 pude fotografiar a una patrulla de Carabineros de Chile que pasaba por la construcción del nuevo puente Chichintawe realizando labores de patrullaje por la zona en general.



Fotografía N° 23. Patrulla de Carabineros de Chile atravesando el nuevo puente Chichintahue. Fecha: 12 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia.

En ella se pueden apreciar tres elementos importantes, el primero es la patrulla de Carabineros de Chile, el segundo las banderas de Chile y por último las banderas del pueblo Mapuche, dando cuenta de un territorio con presencia multicultural. Lo anterior, lo podemos relacionar con el Estado Multicultural propuesto por Boccara y las formas en las que el Estado de Chile ejerce su poder de control en su territorio. La labor de patrullaje es una ramificación del Estado como un escenógrafo, tal como señala Boccara (2007), es una acción legítima el supervisar el puente perteneciente al Estado de Chile. Si bien el puente Chichintawe es mayoritariamente ocupado por personas pehuenches y el uso de esta construcción es para estos habitantes quienes lo pidieron con mucho interés, la presencia de Carabineros es una manifestación de control del Estado

multicultural como un arte de gobernar. Es una forma de gubernamentalidad en un sector mayormente de presencia étnica pehuenche. Este puente también se puede vislumbrar como un espacio de poder para el Estado de Chile, de alguna forma es una “gestión de la diferencia cultural legítima”.

Así mismo, es un ejemplo de las relaciones que tiene el Estado de Chile con agentes regionales y locales, ya que se le delega a las autoridades locales en este caso los carabineros de Alto Biobío la legitimidad de supervisar. Tal como propone Boccara (2007) se hace necesario explorar las aplicaciones locales (Carabineros supervisando el puente Chichintawe en el sector de la comunidad de Cauñicú) y sus efectos en terreno del multiculturalismo de Estado, como también realizar una etnografía, es decir, el estudio del Estado de Chile en su formación cotidiana, en el día a día, en sus ramificaciones. Tal como lo es la labor de patrullaje en el nuevo puente Chichintawe, la que forma parte de la multiplicidad de sus discretas operaciones.

Por tanto, y siguiendo a Boccara (2007), para aprehender el funcionamiento del Estado neoliberal multicultural presente en Chile deben analizarse sus conjuntos de prácticas, sus discursos institucionales que tienen como objetivo su fortalecimiento. En cierto sentido la construcción del puente Chichintawe para la comunidad pehuenche de Cauñicú es también una infraestructura asimilacionista de territorialización de nuestro país, en el que este Estado multicultural investiga la realidad indígena donde de forma directa o indirectamente se hace presente en terreno. Es así como la labor de patrullaje por parte de Carabineros de Chile forma parte de prácticas institucionales donde el multiculturalismo es una faceta del Estado neoliberal que controla y vigila sus fronteras.

CONCLUSIÓN.

Finalmente, este trabajo de investigación aborda los procesos institucionales de la construcción de un puente rural que tiene relación con la vida cotidiana de las personas en cuanto a su movilización diaria en un contexto de camino rural y cómo esta situación se relaciona con la agenda pública de un país, en este caso para el Estado de Chile debido a que la construcción del puente Chichintawe al

ser parte de un camino rural desempeña un rol fundamental en las actividades cotidianas de las personas, ya sea por ejemplo de carácter económico o social.

Es así como el tema de infraestructura vial rural no solo tiene la función de movilización, sino que es una condicionante de prácticas y de relaciones sociales. Muchas veces se ignora la importancia de los caminos y su aporte para la historia social, sin embargo, tienen la cualidad de ser estratégicos. Ya que por ejemplo para el caso de este trabajo de investigación, la construcción del puente Chichintahue constituye una infraestructura rural vial indispensable para dar posibilidad a las personas del sector el tener acceso a la comunicación y conexión territorial además de la posibilidad de generar ingresos monetarios a las familias, el fortalecimiento de la vida comunitaria , el acceso a la educación, a los servicios de salud y ahora con un puente seguro poder transportar materiales de construcción de mayor envergadura con el objetivo de mejorar en teoría los diferentes servicios de infraestructura que tengan relación con el agua potable, saneamiento, entre otros.

Este trabajo de investigación permitió dar cuenta que la construcción de un nuevo puente da paso a la creación de espacios de acción social donde aparecen diferentes actores y la relación que se va formando entre por ejemplo los/as trabajadores/as de la empresa encargada de la construcción y las personas del sector que ofrecen un determinado servicio como la alimentación o el hospedaje a trabajadores. Por tanto, se va creando una historia social del puente Chichintawe, donde se establecieron relaciones de cooperación, de circulación de bienes tanto económicas como sociales entre los que destacar. Tanto el puente antiguo como el nuevo no son solo infraestructura vial rural material, sino que aportan a la historia social de un territorio determinado, presenta narrativas de personas que vivieron o viven cercanamente y que parte de su vida

cotidiana tiene o tuvo una relación con el paso a través del puente Chichintawe. Cruzar este puente significó y significa ciertas prácticas que forman parte de la construcción de los espacios de vida de las personas que se movilizan a través de él, se va formando una identidad territorial propia.

Otro punto importante que señalar es la invisibilización geográfica del sector donde se encuentra el puente debido a su lejanía con los centros más poblados, de la comunidad local donde se encuentra, muchas veces percibida como pasiva, pero que presenta su propia dinámica y situaciones por resolver en temas como acceso a educación, salud y bienes o servicios donde la vialidad rural es una condicionante fundamental. Por tanto, el puente Chichintawe es solo una parte de toda la red que se forma en el sector de Chichintawe y Cauñicú, es parte de un camino rural el cual forma parte de espacios percibidos y vividos, es uno de los tantos componentes de la organización social de las personas, forma imaginarios geográficos articulándose con prácticas materiales, culturales y simbólicas para las personas cercanas a él. En relación con lo último, el puente Chichintawe al ser parte de un territorio conformado por la cultura pehuenche y la chilena forma construcciones sociales en donde se manifiestan relaciones de poder, espacios de colaboración, así como también de tensiones. Además, la ruta del puente puede cumplir varias funciones, ya sea de carácter comercial, religioso, turístico o para diferentes propósitos. Es así que el puente Chichintawe tiene su propia dinámica donde la actividad humana moldea su trazado para adecuarlo a determinados propósitos, generando una relación dialéctica entre las personas que hacen uso de éste y la infraestructura vial rural como tal. En relación con la Antropología en general, el estudio de caminos rurales puede ser un tema bastante interesante abordándolo de una manera

holística ya que trae consigo una serie de situaciones por analizar como las mencionadas en esta investigación.

Por otra parte, el Plan “Buen Vivir” y cómo se llevó a cabo su aplicación en el equipo de Medio Ambiente y Territorio y su acercamiento hacia las personas del sector de Chichintawe y Cauñicú, nos muestra cómo el Estado de Chile mediante la construcción de una infraestructura vial se plasma en el paisaje en términos de territorialización, representando su poder material y simbólico en la construcción del puente Chichintawe. Sin embargo, este puente al ser parte de un camino rural depende muchas veces de la acción civil de las personas, es valorizado por la memoria colectiva de las personas del sector, por la cercanía generada. Se establece una relación de pertenencia ya que conviven constantemente al cruzarlo y le transfieren experiencias vividas lo que genera una identidad rural. Por tanto, el puente Chichintawe no es un espacio de anonimato, tiene una identidad y significaciones, formando parte de una red vial rural mayor dotado de identificaciones y experiencias tanto individuales como colectivas, formando un espacio donde se desenvuelven relaciones sociales. Para finalizar es interesante notar que la construcción de un puente engloba y produce la activación de varios ámbitos generando cambios en los aspectos económicos, culturales y sociales de personas en un contexto rural. Evidenciando además las relaciones que instaura el Estado de Chile con los pueblos originarios actualmente.

En cuanto a las limitaciones de la investigación. Se puede mencionar el no poder contar con más puntos de vista por parte de las personas de Chichintawe y de la comunidad de Cauñicú así como también de las instituciones a cargo de la construcción del puente Chichintawe. Lo anterior debido a temas de recursos económicos y falta de tiempo para poder realizar más visitas a terreno ya que

muchas veces es difícil coordinar con las personas involucradas para poder coincidir y hablar sobre un tema en específico. Por otra parte, en posibles investigaciones futuras, se pueden realizar investigaciones aplicables en terreno que tengan como objetivo poder evidenciar si existen caminos rurales o sectores que requieran de infraestructuras viales en la zona de Alto Biobío, potenciando desde una perspectiva antropológica la red de caminos rurales de Chile y la conectividad territorial para la mayor parte de las personas de Alto Biobío mejorando significativamente su calidad de vida.

BIBLIOGRAFÍA.

Adriazola, C., Carrasco, M., López, D., & Chavarría A. (2024). *Las veranadas en la cordillera Pehuenche en el sur de Chile*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura y el Ministerio de Agricultura de Chile. Santiago de Chile, 2024. Recuperado de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/2ea0cdb3-13e1-4f1d-8769-a259522d9957/content

Bartoli, L. (2002). *Antropología Aplicada, Historia y perspectivas desde América Latina*. Ediciones Abya- Yala.

Berdichewsky, B. (1975). *Perspectivas de la antropología aplicada: el caso de Chile*. Amsterdam.

Boccaro, G. (2005). *Génesis y Estructura de los complejos fronterizos euro-indígenas. Repensando los márgenes americanos a partir (Y más allá) de la obra de Nathan Wachtel*. Memoria Americana 13, 21-52. Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo, Universidad Católica del Norte, Chile.

Boccaro, G. (2007). *Etnogubernamentalidad. La formación del campo de la salud intercultural en Chile*. Chungara. Revista de Antropología Chilena. V. 39 (2). 185-207.

Bonelli, C., & González, M. (2016). *¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el Sur de Chile*. Rev. Antropol. (Sao Paulo, Online) v.59 n.3, 18-48. Universidad de Sao Paulo, 2016. Recuperado de <https://doi.org/10.11606/2179-0892.ra.2016.124804>

Comisión Verdad Histórica y Nuevo Trato (2008). Informe de la Comisión Verdad Histórica y Nuevo Trato con los Pueblos Indígenas. Santiago de Chile. Comisionado Presidencial para Asuntos Indígenas. Recuperado de chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://bibliotecadigital.indh.cl/server/api/core/bitstreams/14dcc8ee-3740-46ff-b520-a34ae85c12ca/content

Delegación Presidencial Provincial de Biobío. (2024). *Gobierno inicia construcción del Puente Chichintahue en Alto Biobío tras dos décadas de peticiones*. Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Díaz, Y. (2016). *Centro de Visitantes para la interpretación y exploración del paisaje cultural pewenche. Desarrollo comunitario y turismo cultural-ecológico en Cauñicú*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile. Santiago de Chile.

Dirección General de Concesiones. Ministerio de Obras Públicas. Gobierno de Chile.

Equipo de Medio Ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. (2024). *Minuta de Análisis de Procedencia Consulta Indígena “Reposición Puente Chichintahue, Alto Biobío”*. Ministerio de Obras Públicas, Región del Biobío, Concepción.

Escuchar, Observar y Comprender (s/f). Recuperando la narrativa en las Ciencias de la Salud. Aportaciones de la Investigación Cualitativa. Generalitat de Catalunya. Recuperado de https://congresoenfermeria.com/2016/sites/default/files/styles/escucharobservarcomprender2parte_1424533180194.pdf

Escudero, J., Delfín, L., & Gutiérrez. (2008). *El estudio de caso como estrategia de investigación en las ciencias sociales*. Ciencia administrativa. Recuperado de <https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/estudio2008-1.pdf>

Ferrovial. (2024). ¿Qué es una infraestructura? Infraestructuras. Recuperado de <https://www.ferrovial.com/es/recursos/infraestructura/>

Fort, R. (2019). *Infraestructura rural mínima para prosperar*. Alimentación, agricultura y desarrollo rural en América Latina y el Caribe. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2014). Metodología de la Investigación. México DF, Editorial McGrawHill Education.

Huiliñir, V., & Macadoo, A. (2014). *Las disputas del espacio y los senderos pehuenche en Alto Biobío*. Revista Geográfica del Sur 5(7), 2014: 95-112. Universidad de Concepción, Chile. Recuperado de <http://www.revgeosur.udec.cl/?p=238>

Plan Buen Vivir. (2022). Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Gobierno de Chile.

Plan Buen Vivir. (2023). *Minuta Puente Chichintahue, comuna Alto Biobío*. Plan Buen Vivir.

Ramos, P. (2024). *Cumplimiento del Plan de Manejo Integral. “Reposición Puente Chichintahue, Comuna de Alto Biobío, Provincia de Biobío, region del Biobío”*. Informe Ambiental Final.

Rozas, P., Figueroa, O. (2006). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales*. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Naciones Unidas, Cepal. Santiago de Chile.

Salomón, A. (2023). *Los caminos rurales como problema de la historia social. Una agenda de investigación*. Prohistoria, Año XXVI, 39, 1-21. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad Nacional de Quilmes. Quilmes, Argentina. Recuperado de 10.35305/prohistoria.vi39.1816.

Taylor, S. & Bogdan. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. Ediciones Paidós Ibérica. Barcelona.

ANEXOS.

ANEXO 1. Pautas de preguntas.

1. Pauta de preguntas para funcionarios del Estado de Chile.

¿Por qué se inicia la construcción de este puente?

¿Cuál es la importancia de la construcción de este puente para el sector?

Tengo entendido que la construcción de este puente está dentro del plan de gobierno “Buen Vivir”. ¿Como funciona este plan de Gobierno?, ¿Como es el proceso? ¿El papel que cumple la Municipalidad de Ralco? ¿Como es el trabajo en conjunto con el Gobierno y la comunidad?

¿Como se aplicó el plan de gobierno “Buen Vivir” a la construcción del puente Chichintawe?

¿Como se llevó a cabo el proceso de acercamiento o dialogo con la comunidad pehuenche de Cauñicú?

Tema: Varios

¿Como cruzaban hacia el otro lado antes de la construcción del puente? ¿O en el proceso de su construcción?

¿Para qué le sirve a la gente del sector este puente en su vida diaria? - ¿Como funciona la movilidad a través de los caminos o senderos en el sector?

¿El puente es parte de un camino principal que comunique puntos importantes?

¿Este puente permite que se puedan realizar actividades económicas?

¿Hay gente de la comunidad que estuviera en contra de la construcción del puente?

¿Qué es la mesa territorial?

1. Pauta de preguntas para personas del sector de Cauñicú y Chichintawe.

¿Me podría contar la historia de este puente o que me puede decir respecto a este puente, cualquier información me es útil?

¿Para qué les sirve en su vida cotidiana?

¿En qué les ayuda la construcción de un nuevo puente?

ANEXO 2. Archivo fotográfico



Camino a Cauñicú.



Nuevo Puente Chichintawe.



Entrada Puente Chichintahue.



Puente Chichintahue



Paradero en la comunidad de Cauñicú.



Puente Kawello Ko, Estero Cauñicú.



Valle del Queuco.



Alto Biobío.



Camino a Ralco.



Autor descansando.



Gente observando Valle del Queuco.





Autor en Puente Chichintahue.



Camino a Ralco.



Valle del Queuco.