



UNIVERSIDAD DE LA FRONTERA
Instituto de Desarrollo Local y Regional

Proyectos de infraestructura con oposición local: el caso del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía. Visualización de Controversias Sociotécnicas a nivel territorial.

Mauricio Javier Sanhueza Jara

Tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Humano Local y Regional

Docente Guía: Ronald Cancino Salas.

Temuco, diciembre de 2017

Agradecimientos

A Jennifer, mi amor, por su apoyo incondicional.

A mi profesor guía, Ronald Cancino, por su vasta paciencia, y por haberme instruido en
nuevas rutas de conocimiento.

A las comunidades mapuche de Freire en resistencia. Principalmente a don Iván Reyes y
su gran liderazgo.

A mi familia; padre, madre y hermanos, por comprender mi lejanía en estos días.

A mis colegas, por alentarme en todo momento.

*“Es necesario aprender a navegar en un océano de incertidumbres a través de
archipiélagos de certeza” (Edgar Morin)*

ÍNDICE

Introducción	5
Parte I: Acerca de la investigación	11
1.1.- Problema de investigación.....	11
1.2.- Objetivos de investigación.....	13
1.3.- Justificación y relevancia del estudio	13
Parte II: Antecedentes previos y generalidades	16
2.1.- Megaproyectos de infraestructura y actores locales en el Sur de Chile: sentando las bases de la controversia.	16
2.2.- Ralco, Celco e Hidroaysén; breves referencias históricas.	22
2.3.- “Aterrizando” a lo local; generalidades socioeconómicas de la comuna de Freire.	25
Parte III.- El abordaje teórico de una controversia sociotécnica a nivel territorial	29
3.- Desarrollo y Territorio.....	29
3.1.1.- Breve introducción al origen del concepto desarrollo	29
3.1.2.- El ser humano en el centro del desarrollo.....	30
3.1.3.- El Desarrollo Local.....	32
3.1.4. Relaciones y vínculos desde lo local.....	37
3.1.4.1.- El Capital Social	37
3.1.4.2.- Interfaz, clientelismo y negociación.	39
3.2.- Estudios Sociales de la Ciencia y Tecnología: Controversias Sociotécnicas.	41
3.2.1.- ¿Qué es una controversia sociotécnica?.....	41
3.2.2.- Bases teóricas de las controversias sociotécnicas.	43
3.2.2.1- SCOT; <i>Social Construction of Technology</i>	43
3.2.2.1.1.-Clausura, mecanismos y estabilización de controversias	45
3.2.2.2- ANT; Actor Network Theory.	48
3.2.2.2.1.-Principio Generalizado de Simetría	50
3.2.2.2.2.-La Mediación Técnica y sus atributos	51
3.2.2.2.3.- Las cinco fuentes de incertidumbre	54
3.3.- Modelo teórico como integración conceptual; controversias sociotécnicas a nivel local.	59
Parte IV: La cartografía de las controversias como herramienta metodológica	63

4.1.- La Cartografía de Controversias; visualización y apertura de la “caja negra”	63
4.2.- Técnicas de recolección de información; visualizando controversias con dominancia cualitativa.....	66
4.2.1.-Entrevista Semi-Estructurada	67
4.3. - Análisis de información; síntesis diseño metodológico.....	69
Parte V: Trayectoria del Nuevo Aeropuerto Araucanía; visualización y análisis de controversias.....	73
4.1.- El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía; El Área de Influencia Indirecta (AII) y las Unidades Territoriales de Negociación.....	73
5.2.- Análisis de posiciones/interacciones contrapuestas a lo largo de la historia del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía como artefacto sociotécnico	79
5.2.1.- Tres macro puntos controversiales	81
5.2.1.1.- La ubicación/emplazamiento del Nuevo Aeropuerto	81
5.2.1.2.- Participación/consulta indígena	90
5.2.1.3.- Reivindicación territorial indígena.	109
5.3.- Mecanismos de Clausura y estabilización; el rol del mundo público como gestor de controversias en el territorio. Vinculación con Macro Controversias.....	127
5.3.2.- Fondo de Compensación.....	128
5.3.3.- Acuerdos de Gestión Territorial	132
5.3.4.- Síntesis; Mecanismos de Clausura en una dimensión resolutive “parcial”	139
Parte VI.- Negociaciones y compensaciones. ¿Pueden dar cabida al Desarrollo Local? Una discusión abierta.....	141
6.1.- Componentes potenciales para desarrollo local.....	141
6.2.- Propuesta Modelo; Dinámica del desarrollo a nivel local en torno al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía	144
6.3.- El valor del enfoque de las controversias sociotécnicas para la comprensión de las dinámicas de desarrollo a nivel local; reflexión y discusión final.	152
Conclusiones	156
Bibliografía	158
ANEXOS.....	165

Introducción

Muchos megaproyectos de infraestructura traen consigo sin duda grandes avances y mejoras para el país, en lo que respecta a energía, conectividad, transporte y comercio. Han de constituir el fruto de años de innovación científica y tecnológica. Nos referimos a hidroeléctricas, parques eólicos, acueductos, yacimientos mineros, autopistas edificaciones, terrapuentes y aeropuertos, etc. Sin embargo, estas infraestructuras pueden presentar dos o muchas más interpretaciones. Se encuentran supeditadas a lógicas económicas, políticas, científicas y un sinnúmero de manifestaciones socioculturales y técnicas. En otras palabras, no están allí ni se instalan en un determinado lugar geográfico “porque sí”. Esta tesis se concentra en uno de estos casos; el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, en la comuna de Freire, a sólo 24 Km de su capital regional, Temuco, inaugurado en julio del año 2014. Este megaproyecto comprende 5.000 mts³ de terminal de pasajeros, pero para su construcción en total, que incluye redes de caminos y muchas disposiciones técnicas tanto a nivel de suelo como subsuelo (edificaciones, pistas, sistemas de alcantarillado y tratamiento de aguas, etc.) se expropiaron más de 400 Ha. a agricultores y empresarios locales. He aquí el comienzo, cuyo concepto abordaremos a lo largo de toda esta tesis, de la controversia. Pero no “a secas”, más bien se discutirá y trabajará sobre la concepción de Controversia Sociotécnica a nivel territorial.

Las controversias sociotécnicas involucran discordia, desacuerdo entre diversos actores alrededor de una tecnología o artefacto. Para esta tesis, es el Aeropuerto. Esto va más allá de actores expertos o “legos”. Precisamente, el sufijo “sociotécnico” alude a una amalgama de componentes tanto sociales como técnicos que necesitan un prisma especial de análisis. Actores, problemas, incertidumbre y esfuerzos por cerrar las controversias se diluyen en componentes políticos, culturales, legales, conflictos valóricos y/o de interés respecto al medioambiente y el territorio, normativas institucionales o discordias científicas en torno a una aplicación tecnológica.

El objetivo general que aborda esta tesis busca comprender las dinámicas de desarrollo humano a nivel territorial en torno a la trayectoria histórica del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía. El megaproyecto se emplaza dentro un territorio cuya población local, en su mayoría, rechaza su implementación puesto que consideran que va en desmedro de sus lógicas culturales, debido a que aquellas tierras corresponden ancestralmente a comunidades mapuche, dedicada principalmente a actividades agropecuarias, así muchas de ellas empobrecidas debido complejos procesos sociohistóricos que incluyen guerras, despojo territorial, asimilación cultural, reducción poblacional y otros. La puesta en marcha de este megaproyecto de infraestructura pone en duda al menos si los beneficios a nivel país o región, de lo que implica la instalación de un aeropuerto, como lo es el flujo comercial y de transporte, se traducen a la dimensión local. Hablamos por tanto, del desarrollo local como estrategia que “juega” con las dimensiones del paradigma dominante del desarrollo centrado en lo económico, proponiendo un bienestar íntegro y que incorpore una participación abierta. Para ello, las asociaciones entre el mundo público y una diversidad de actores derivaron en la gestión de compensaciones y acuerdos con el objeto de “apaciguar” a la población local opositora.

El propósito es tomar esta perspectiva de las controversias, en su dimensión teórico-metodológica, para abordar la problemática recientemente expuesta. La alta multiplicidad de actores, tecnologías, normativas y acontecimientos ameritan un análisis donde deben contraponerse las perspectivas de los actores y brindar igual importancia a los componentes sociales y técnicos, humanos y “no humanos”, lo que se denomina Principio de Simetría, (Latour, 2001; 2008).

Los objetivos se resolvieron bajo la metodología de las Cartografía de las controversias (Venturini, 2009), cuya forma de proceder consiste en rastrear las asociaciones y puntos controversiales del ensamblaje sociotécnico, a lo largo de la historia de la misma. Los

datos provienen principalmente de prensa web, así también de relatos obtenidos a partir de entrevistas a actores clave de la controversia y análisis de documentos de dominio público, emitidos por entidades gubernamentales y algunos privados.

Es muy importante comprender que no es la “irracionalidad” de los actores que manifiestan oposición, o su falta de conocimiento y/o información frente a la evidencia científica, la que explica las controversias. En efecto, es más bien lo contrario “porque ellas ponen en evidencia un triple inventario de actores, problemas y soluciones, las controversias constituyen un dispositivo eficaz de exploración de estados de mundo posibles, que por razón de la incertidumbre, son desconocidos” (Callon, Lascoumes, y Barthe, 2001, p. 55).

Por ende, la siguiente tesis invita a valorar el enfoque de las controversias sociotécnicas para comprender como se gestan, entre una gran multiplicidad de elementos, escenarios posibles de desarrollo local, teniendo especial protagonismo las tramas de confianza y capital social entre agentes de desarrollo.

Una propuesta íntegra resulta bajo el concepto de Controversias Sociotécnicas a Nivel Local. Lo “Local” corresponde a las relaciones humanas, significaciones e identidades propias que se amalgamas con agentes externos y sus particularidades, pero con una visión en conjunto acerca de un proyecto de vida, que emerge como un proyecto desarrollo humano sostenible para las pequeñas unidades geográficas o en una perspectiva más íntegra, del territorio. Existen muchas controversias sociotécnicas en torno a diversas temáticas¹, como la del Glúten (proteína del trigo, cebada y centeno), la energía nuclear, la contaminación en sus diversas aristas, en torno a la vacunación, o a tecnologías específicas a lo largo de la historia –tal cual fue el auto eléctrico o la historia

¹ Revisar; www.demoscience.org y www.mappingcontroversies.net

de la bicicleta-. No obstante, estas controversias no se “localizan” necesariamente a nivel de un territorio, más bien trascienden a diversos países o inclusive a nivel mundial –si pensamos en aquellas controversias en torno a la computación, el uso de teléfonos celulares, etc.- La cartelera es amplísima. Pero, si bien lo que envuelve a la trayectoria del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía contiene elementos que son significativos ante lo global, el rastreo de asociaciones y las interacciones entre los actores humanos y no humanos descansan en el seno de la localidad. Por ende, se hace la distinción y bajo este prisma, se utiliza el enfoque de las controversias para comprender las dinámicas del desarrollo humano a nivel territorial local.

Para facilitar el entendimiento, se presenta a continuación un resumen de cada apartado que en su integración constituyen el presente manuscrito de tesis;

Parte I; establece los detalles en torno a problemática de la investigación, vinculados directamente con los objetivos de la misma, así también la justificación y elección de la temática central.

Parte II; presenta un marco de antecedentes o “estado del arte” sobre el escenario de los megaproyectos de infraestructura en el sur de Chile. Asimismo, contextualiza con algunos antecedentes socioeconómicos sobre la comuna de Freire, unidad territorial administrativa en donde se emplaza el Aeropuerto (Sector Quepe Pelales).

Parte III; corresponde al marco referencial teórico. Se describe primeramente tópicos relativos al desarrollo humano y al territorio, incluidas concepciones asociadas como el capital social e interfaz y el desarrollo local. “Desarrollo” bajo su acepción clásica; crecimiento económico, consumo interno, maximización de beneficios, etc. En contraste, surge el Desarrollo territorial que postula que integración y sinergia de

múltiples capitales (económico, simbólico, cognitivo, humano, social, etc.). Se desprende de aquello el Desarrollo Local, como estrategia que no reniega el crecimiento económico pero busca integrar lo global con lo local, gestando articulaciones entre actores y agentes de desarrollo, con un objetivo e identidad territorial en común, creando institucionalidades que garanticen la participación de toda la sociedad local en un proyecto de desarrollo sostenible para las localidades. En segundo lugar, se introduce el término de Controversias Sociotécnica, lo que amerita desplegar teóricamente acerca de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología, y una de sus principales afluentes teóricos; la Teoría del Actor Red o “Actor Network Theory” (ANT). Aquella propone una visión rupturista de la sociedad, sosteniendo que son las controversias las que permiten dilucidar como la sociedad crea “asociaciones” entre elementos humanos y no humanos, a los cuales se les debe tratar de igual forma a la hora de rastrear aquellas (principio de simetría). Finalmente, se propone un modelo teórico que integra las perspectivas teóricas tanto del desarrollo local a nivel territorial como las controversias sociotécnicas.

Parte IV; define la estrategia metodológica por la cual se abordará el problema y los objetivos de esta tesis. Se utiliza la Cartografía de las controversias, la cual rastrea las asociaciones e hitos a lo largo de la controversia. Permite cierta libertad a la hora de la elección de métodos. No obstante, para este caso se ha optado por los de tipo cualitativo que incluye la revisión de prensa web, relatos a partir de entrevistas semi-estructuradas a actores clave y la revisión de documentación público-privada.

Parte V; constituye el análisis de las controversias acontecidas durante la trayectoria del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, donde se contraponen las visiones y se rastrean las asociaciones, a lo largo de tres macro-controversias; i) la ubicación/emplazamiento del aeropuerto en el sector Quepe Pelales, ii) La participación/consulta indígena y iii) La reivindicación territorial indígena. Posteriormente, se definen los mecanismos de

clausura/estabilización de controversias que gestó el mundo público con la población local opositora al proyecto.

Parte VI; consta de reflexiones y propuestas teórico-prácticas acerca de las dinámicas del desarrollo local a nivel territorial y la perspectiva de las controversias sociotécnicas para abordar su comprensión, en específico para el caso del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía. Ha sido clave el rol del capital social y de los mecanismos de clausura/estabilización. No obstante, se plantea como una discusión abierta; se ha de comprender al territorio con características “potenciales” para escenarios de desarrollo local, a partir de la intervención del mundo público en este.

Parte I: Acerca de la investigación

1.1.- Problema de investigación

El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía comprende, a lo largo de su historia y consolidación como infraestructura técnico-operativa, una serie de eventos y hechos donde se despliegan diversos puntos de vista e intereses, basado en una amplia gama de actores involucrados -comunidades indígenas, instituciones públicas, empresarios, otros privados, organizaciones no gubernamentales, etc.-. Estas discrepancias se han plasmado en controversias públicas -visibles principalmente a través de la prensa- que varían de acuerdo a las interacciones entre los actores y en las diversas etapas del aeropuerto como proyecto, vale decir; admisibilidad, licitación/adjudicación, ejecución (construcción de infraestructura) y operatividad (funcionamiento como aeropuerto en sí). A su vez, las controversias se han caracterizado por contener o desplegar mecanismos de clausura de las mismas, lideradas por actores pertenecientes al mundo público, es decir, organismos del Estado que intervienen el proceso de diversas formas. Aquellos corresponden a acuerdos de gestión territorial y compensaciones cuyo propósito principal, mediante diversas gestiones siendo la principal la negociación, ha sido disminuir o mermar la oposición desde la población local -principalmente indígena- hacia el aeropuerto que se ha instalado en su entorno. Éstas incluyen la gestión de diversas iniciativas tales como mejoras viales, de infraestructuras (particulares y comunitarias), de red comunicacionales, así también entrega de tierras -para comunidades indígenas- y otros apoyos a iniciativas de emprendimiento y productividad.

El problema en concreto radica en que, a pesar de la implementación de mecanismos que han buscado clausurar las controversias donde existe oposición local al proyecto del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, estas no desaparecieron del todo; protestas, tomas de propiedad privada, discrepancias en los acuerdos, negociaciones tras negociaciones,

etc. han sido la tónica del proceso. A lo largo de la implementación del proyecto, si bien las interacciones y posiciones de los actores implicados es de importancia para abordar la problemática, existen otros elementos de carácter técnico -“no humanos”- que se deben considerar y que le conciernen igual nivel de relevancia; elementos tecnológicos, institucionales, políticos, legales, históricos, etc.

Se trata de comprender al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía como un artefacto socio-técnico, que refleja una realidad local particular donde se abre la discusión a si aquel proyecto de inversión y su infraestructura asociada puede encausar un desarrollo local y mejoría en la calidad de vida de la población. Lo socio-técnico apunta a una característica indisoluble entre lo social y lo técnicos; Hablamos de un ensamblaje sociotécnico no como una suma de factores, sino más bien un plano de relaciones transversales que ligan aspectos heterogéneos de tipo físico, político, cultural tecnológico, científico, legal, etc. No presuponen un orden preexistente los componentes por sí, sino más bien su capacidad de acción adquiere sentido en este ensamblaje, sin constituir límites definidos. Es, por tanto, la controversia sociotécnica la base para abordar el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, cuya reflexión facilita comprender las posibilidades de desarrollo local en virtud de las asociaciones que los actores implicados van forjando a través de su propio devenir histórico.

1.2.- Objetivos de investigación.

Objetivo General:

Comprender la trayectoria del Nuevo Aeropuerto Araucanía –entre los años 1994 al 2016-, emplazado en el Sector Quepe Pelales de la Comuna de Freire, como una controversia sociotécnica a nivel local.

Objetivos específicos:

- i) Describir las relaciones/posiciones contrapuestas y asociaciones de elementos –humanos y “no humanos”- en el transcurso de la controversia sociotécnica que despliega la trayectoria del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía.
- ii) Conocer los mecanismos de clausura y estabilización que subyacen a la controversia sociotécnica en torno al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía.
- iii) Indagar en la dinámica y rol de las Compensaciones y Acuerdos de gestión y su potencialidad para gestar escenarios de desarrollo local en el territorio que circunscribe al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía.

1.3.- Justificación y relevancia del estudio

Primeramente, implica un valor teórico. La bibliografía –bajo enfoques ligados a las Ciencias Sociales- acerca del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, es prácticamente nula. Un megaproyecto de infraestructura, como lo es el aeropuerto, el cual forma parte de una red nacional de transporte, y evidentemente muy conocido y característico de la región, merece dar a conocer los pormenor y trasfondos que “oculta”. Aquello sin ánimo de “abanderarse” por uno de los actores implicados, sino más bien haciendo frente al fenómeno de la “cajanegrización” que describe Latour (2009); cuando una tecnología se percibe o alcanza un éxito predeterminado en cuando a su funcionamiento,

aquello no permite visualizar sus “fallas”. No así al contrario. Cuando un artefacto presenta fallas, el observador de inmediato necesita comprender que es lo que sucede al interior, comenzando así una tarea de rastreo entre sus componentes hasta encontrar la “panne”. Ahora bien, existe una paradoja en esto.

No todos los prismas metodológicos propios de las ciencias sociales abordarán o al menos tratarán de buscar estas “fallas” del artefacto, lo que nos lleva a otra justificación desde el punto de vista metodológico. La trayectoria del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía contiene un considerable número de hitos históricos, actores, agentes, tecnologías, estudios, normativas, institucionalidades, legalidades, etc. Todas estas interacciones hacen que el abordaje de esta tesis se guíe por la perspectiva de las controversias sociotécnicas. Por ende, si bien ésta ofrece un estudio acerca de una realidad territorial en particular prácticamente no documentada, también ofrece una perspectiva novedosa para comprender los fenómenos de desarrollo a nivel local, lo que en su integración he llamado Controversias Sociotécnicas a Nivel Local. El abordaje metodológico se basará, por tanto, en la Cartografía de las controversias (Venturini, 2009), siendo de por sí un elemento creativo para el estudio de las realidades locales y sobre los estudios de desarrollo local a nivel territorial.

Además, es importante considerar, desde quien escribe, un acercamiento de carácter personal con la temática. Trabajé de primera mano, durante los meses de noviembre de 2014 hasta mayo del 2015 con comunidades y asociaciones indígenas de varias localidades rurales de Freire, las cuales estaban firmando un Acuerdo de Gestión Territorial, bajo el marco de las medidas compensatorias que promovió la Resolución de Calificación Ambiental (RCA 10/2006) que aprobó la instalación del aeropuerto. Aquello seguido de la participación en Secretaría Técnica como representante de la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI) en el Cuarto Fondo de Compensación, la cual revisa y aprueba diversas iniciativas individuales y colectivas.

Por tanto, mi acercamiento personal con la temática determina el punto de partida para “descajanegrizar” y visualizar los puntos controversiales en torno a este megaproyecto.

Sin embargo, es preciso reconocer que, al menos en el corto plazo, el estudio de la controversia sociotécnica a nivel local que despliega el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía no trae beneficios a nivel social, al menos directamente. Esta tesis tiene un carácter exploratorio, donde se rastrea al detalle en las controversias desatadas con la finalidad de visualizar posibilidades de desarrollo local en el territorio. Por ende, abre las puertas a nuevas investigaciones. Sí se establecen propuestas y reflexiones en torno a la concreción de un proyecto de desarrollo local territorial, pero el propósito continúa siendo el de rastrear las controversias para analizar la trayectoria del aeropuerto y mediante estas conclusiones proponer que las controversias sociotécnicas pueden constituir un abordaje teórico-metodológico para comprender estas realidades locales.

Parte II: Antecedentes previos y generalidades

2.1.- Megaproyectos de infraestructura y actores locales en el Sur de Chile: sentando las bases de la controversia.

Para que una nación, región, comuna o localidad urbana o rural alcance un desarrollo humano exitoso –concepto que se trabajará más adelante- debe contar, entre otros, con políticas públicas y de inversión privada que se integren a la demanda y derechos de las personas. Asimismo, debe garantizar el menor impacto posible al medioambiente. En otras palabras, ha de ser sustentable. Cuando hablamos de megaproyectos agrupamos a varias subcategorías; megaproyectos de infraestructura viales, energéticos, mineros, comerciales, forestales, turísticos y ocio, inmobiliarios, transporte, etc. Sin duda alguna que los megaproyectos constituyen redes que buscan articular crecimiento económico, competitividad e incentivos para la inversión, lo que en su conjunto ha de repercutir en el desarrollo de un territorio. Un primer punto a señalar al respecto, es que los proyectos de inversión tiene un rol fundamental en la economía de un país, en ese sentido, Rozas y Sánchez señalan lo siguiente:

“Las economías requieren redes de infraestructuras de comunicaciones, energía o transporte bien desarrolladas para expandir su mercado interno y competir internacionalmente. Ante reducciones en las barreras comerciales –como ocurre en los casos de tratados de libre comercio o uniones aduaneras- y la apertura de nuevos mercados, es esencial para un país contar con una mayor accesibilidad a dichos mercados”. (2004, p. 10)

En estricto rigor, definimos infraestructura como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones asociadas –de larga vida útil principalmente- que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales (Rozas & Sánchez, 2004) La liberalización y privatización de la economía en la historia de América Latina y el Caribe en los últimos 60 años ha configurado el escenario de los megaproyectos en

general. Se diferencia técnicamente la infraestructura pública de la privada. La infraestructura pública ha de sustentarse en un interés colectivo para la ciudadanía nacional y/o regional y/o local, así en contraste la privada responde a intereses particulares de privados, generalmente grandes empresas (Rozas & Sánchez, 2004). Existe por supuesto infraestructura de menor envergadura -de igual o mayor importancia en relación al contexto territorial- como servicios de utilidad pública en general, ejemplo de ello constituye abastecimiento de agua potable, saneamiento, electricidad, telecomunicación, transporte público, entre otros, que

Ahora bien, ¿Qué hace que una infraestructura sea un “megaproyecto” de la misma? ¿Y sobre todo que sea un “megaproyecto” de infraestructura de transporte-que es lo que compete a esta investigación- ? Por un lado, disponemos de interpretaciones de corte cuantitativo, como la de la US Federal Highway Administration “que considera megaproyecto toda inversión superior a los mil millones de dólares (USD) (un billón de dólares de acuerdo a la medida norteamericana)” (Abedrapo, 2011). Asimismo, adquiere mayor sentido, bajo esta óptica cuantitativa, si se vinculan estas cifras con el Producto Interno Bruto (PIB²). Otras interpretaciones (Puig, 2011) consideran que, en específico un megaproyecto de infraestructura de transporte es todo proyecto que supera los 100 millones de USD.

Claramente, existe una línea difusa entre el objetivo tanto de la infraestructura pública como de la privada. Evidentemente, nos encontramos con megaproyectos que encajan en la categoría de “utilidad pública” contruidos bajo el alero de empresas privadas. Por

²Es el valor total de los bienes y servicios producidos en el territorio de un país en un periodo determinado, libre de duplicaciones. Se puede obtener mediante la diferencia entre el valor bruto de producción y los bienes y servicios consumidos durante el propio proceso productivo, a precios comprador (consumo intermedio). Esta variable se puede obtener también en términos netos al deducirle al PIB el valor agregado y el consumo de capital fijo de los bienes de capital utilizados en la producción.

tanto, nos encontramos con una noción de “utilidad pública” que resulta multidimensional;

“Por ejemplo, en América Latina existen dos conceptos diferentes para referirse a la industria eléctrica como servicio de utilidad pública: en algunos países se considera que todas las fases de la industria eléctrica (generación, transmisión y distribución) satisfacen necesidades colectivas esenciales, por lo que deben ser consideradas como actividades de servicio de utilidad pública; en otros países –por ejemplo, Argentina, Chile y Perú– se estima que sólo algunas fases de la industria deben ser consideradas como de servicio de utilidad pública, excluyéndose específicamente la actividad generadora en virtud del carácter supuestamente disputable de su mercado.” (Rozas & Sánchez, 2004, p. 8)

Pensemos bajo esta línea en el sistema de concesiones. Su definición de por sí ya es “controvertida”. Una versión oficialista (CCOP-MOP, 2016) sostiene que la alianza público-privada provee ventajas en lo que respecta a varios procesos que se llevan a cabo desde una misma entidad, es decir, una empresa; construcción, operación y mantenimiento. También se tiene la facultad de evaluar “desde afuera” siendo en este caso el Estado un ente fiscalizador, lo que le permite contar con cierta imparcialidad a la hora de proponer mejores técnicas y operativas, así como también rendirle cuentas a la empresa privada. Por tanto, el Estado mediante la concesión evitará costos de gastos de operatividad y mantención, durante la vida útil del proyecto, lo que se traduce, en teoría, en beneficios para la sociedad en general, con la reutilización de recursos en otras aristas del desarrollo.

Por su parte, Muñoz (2010) sostiene que las concesiones se basan en un negocio que no genera frutos para la ciudadanía, producto de excesiva plusvalía que les genera, por ejemplo, el pago de peajes en las autopistas concesionadas, cuyos recursos podrían reconstruir el mismo o proyectos similares hasta por diez veces en algunos casos. Es preciso tener en cuenta que cada concesión establece un contrato de negocios con el Estado, que regula los mecanismos de recuperación de la inversión -como el peaje u otros cobros que podría costear la ciudadanía beneficiaria de aquel bien de uso público-.

Inclusive, se pactan mecanismos de resolución de controversias entre el privado y la entidad pública que corresponda –encargada de una licitación, por poner un caso regulados por diversos estatutos legales, entre los que figura la Ley 20.410 y la Introducción del Panel Técnico o “Dispute Board”, basado en un sistema internacional donde las discrepancias se someten a arbitraje a manos de usualmente tres expertos en la complejidad de un asunto controversial en particular. Por décadas se utilizó una antigua institucionalidad antes de implementar el Panel Técnico. Una interesante revisión e investigación jurídica al respecto se puede encontrar en Barrales y Vargas (2012).

En la actualidad, la agenda de concesiones elaborada bajo el mandato de Michelle Bachelet contempla “*la ampliación del aeropuerto de Concepción, la construcción de un Barrio Cívico en Valdivia, el mejoramiento de la ruta 5 en Chiloé y el desarrollo de un nuevo terminal en el aeropuerto de Balmaceda, entre otras*” (Plataforma Urbana, 2014:³). Ya en un plano regional, en el presente año el MOP propuso la creación de una doble vía en la ruta que une Freire, Villarrica y Pucón, la cual “Acortaría los tiempos de viaje de más de dos horas a sólo una (...) La iniciativa se encuentra en fase de estudios, lo que significa que podría ser presentado a licitación a mediados de 2017 o principios de 2018” (La Tercera, 2013⁴).

El Instituto Nacional de Estadísticas (2015) destaca que el aporte de la región al Producto Interno Bruto del país está dado por el desarrollo actividades económicas tales como: Servicios Personales, Transporte y Comunicaciones, Comercio y Hotelería, Industria Manufacturera y actividades Agropecuarias y Silvícolas.

³ “Agenda de Concesiones 2014-2020: Los 26 proyectos para las ciudades chilenas”.

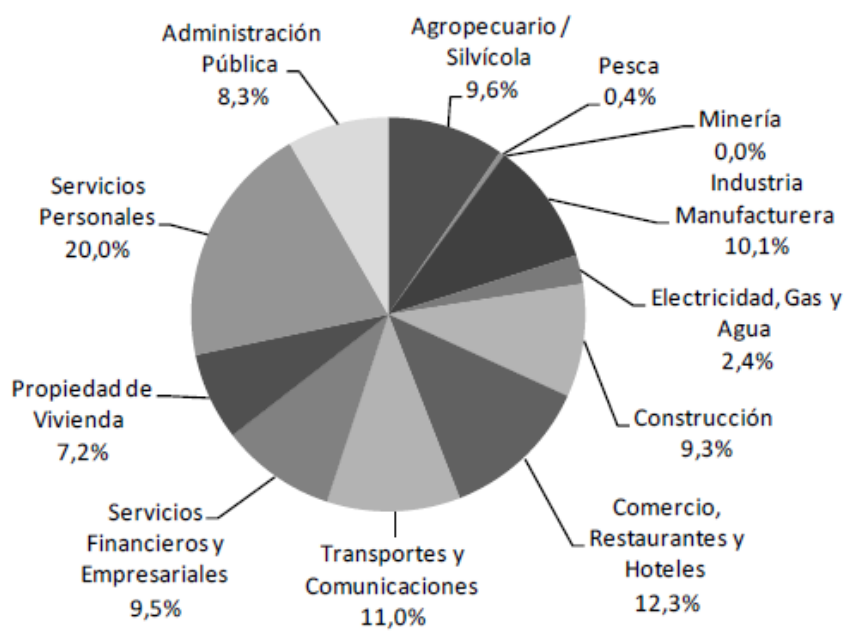
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/07/15/agenda-de-concesiones-2014-2020-los-26-proyectos-para-las-ciudades-chilenas/>

⁴ “Los siete megaproyectos que se realizarán en Chile: desde el Puente Chacao al nuevo Aeropuerto”.

<http://www.latercera.com/noticia/los-siete-megaproyectos-que-se-realizaran-en-chile-desde-el-puente-chacao-al-nuevo-aeropuerto/>.

Figura N°1: Gráfico PIB por Actividad, Región de La Araucanía

La Araucanía: PIB (%) por Clase de Actividad, Año 2013.



Fuente: INE (2015). *Compendio Estadístico Regional*.

Al margen de construir un argumento en torno a lo que significan los megaproyectos de infraestructura para las regiones, comunas y/o localidades -en términos económicos, de crecimiento y desarrollo- este apartado tiene la intención de dejar en claro que el eje medular de la presente investigación se liga directamente a un “enjambre” que involucra a un modo de racionalidad imperante en el dialogo que se produce entre la empresa privada y el Estado.

Ahora bien, en el contexto sociohistórico y político latinoamericano se destaca ciertos “desajustes”, vistos desde un prisma cualitativo, que incluyen problemáticas en la planificación, ejecución e incorporación de los actores involucrados, lo que se plasma en discordancias entre los resultados inicialmente plasmados con los finales (Flyvberg & Cowi, 2004). Esta intrínsecamente relacionada con la escala local –territorial- de un determinado proyecto;

“Si revisamos el listado de las cincuenta compañías constructoras más grandes del mundo, veremos que para estas resultan de interés proyectos por montos que, siendo elevados, están muy por debajo del que señala la referida agencia federal norteamericana, pero que a niveles locales, especialmente cuando se trata de economías de menor tamaño, tiene la significación, complejidades, riesgos e impactos propios de un megaproyecto [...] De este modo, podemos definir un megaproyecto como un desarrollo público cuyas condiciones particulares lo tornan extraordinario en consideración a que requieren largos tiempos de ejecución, exigen presupuestos muy elevados para la economía en la cual se desarrollan, involucran un alto número de actores públicos y privados, presentan mayores riesgos y altas complejidades tecnológicas, jurídicas y ambientales para llevarlos a cabo, todo lo cual genera importantes tensiones institucionales.” (Adedrapo, 2011, p. 2)

La noción recientemente planteada abre el paso para la comprensión del “espíritu” de esta investigación; comprender que un megaproyecto de infraestructura, como lo es el Nuevo Aeropuerto Araucanía, no puede desvincularse de un trasfondo lleno de sumatorias de complejidades sociales y técnicas, que se diluyen en concepciones de territorio, perspectivas de desarrollo humano, uso de las tecnologías, intencionalidades políticas y juego de poderes, etc. El párrafo anterior habla de “tensiones”, palabra

homologable a conflicto, desacuerdos y controversias; ésta última resuena más pertinente para el escenario de esta investigación.

2.2.- Ralco, Celco e Hidroaysén; breves referencias históricas.

La controversia que despliega el proyecto Nuevo Aeropuerto Araucanía no es algo nuevo en nuestro país. Diversas tensiones se han generado en el Sur de Chile a partir de diferentes proyectos de inversión en la zona. Desde una perspectiva histórica, se pueden mencionar ejemplos de conflictos socioambientales tales como el caso de la Represa Ralco –Alto Biobío–, Hidroaysén –Gran parte de la región de Aysén– y el ducto Celco Localidad de Mehuín⁵.

En el caso de la construcción de la Central Hidroeléctrica Ralco (propiedad de la empresa ENDESA), la cual fue diseñada y propuesta durante el mandato de Eduardo Frei e inaugurada bajo el gobierno de Ricardo Lagos, el impacto generado “significó la inundación de 3.500 hectáreas ancestralmente habitadas por los pehuenche y obligó a la relocalización de alrededor de 500 integrantes de sus comunidades” (Sanhueza et al., 2013:23). Las comunidades respondieron con la negación a desalojar los terrenos lo que, evidentemente, suscitó conflicto con el Estado.

Otro caso emblemático de oposición local a proyectos de inversión se encuentra en el proyecto Hidroaysén, conflicto que tuvo alcance nacional dado las críticas que se levantaron en diversos puntos del país, lo que se tradujo en marchas de alta convocatoria en algunas ciudades, tales como Santiago. Respecto a este conflicto, se destaca que:

A nivel global y en términos prácticos, las represas son consideradas como fuentes de energía limpia y renovable, pues no contemplan desechos tóxicos en la generación de la electricidad. Pero así mismo, las grandes masas de agua estancada y la emisión de CO₂ a la atmósfera, las poblaciones desplazadas

⁵ Quizás es más pertinente hablar de conflictos o tensión “socioambiental”, pues como definiremos a lo largo de esta tesis la controversia es una herramienta constructivista, que rastrea las asociaciones y por ende “crea” actores-red. Al autor no le consta del todo si existen estudios desde la perspectiva de controversias sociotécnicas sobre aquellas tensiones socioambientales propias del sur de Chile. Obviamente existe mucha bibliografía al respecto, pero no necesariamente bajo este marco teórico-metodológico.

y los ecosistemas destruidos por la inundación, han generado fuertes conflictos y campañas en contra de la construcción de las mismas. (Astorga, 2013:5)

En el caso de Hidroaysén, los principales puntos de la controversia estuvieron dados por el impacto del proyecto, es decir, “la destrucción de dos ecosistemas particulares dentro de la región y el país, que están asociados a las cuencas de los ríos Baker y Pascua”. (Astorga, 2013, p. 15). En ese sentido, la tensión se centra entre la idea de desarrollo del país (considerando que el proyecto estipula la creación de una represa de alta capacidad de generar energía eléctrica) e impacto ambiental de las comunidades. Durante los años 2011 y 2014 el movimiento ciudadano “Patagonia Sin Represas” caracterizó un sinnúmero de manifestaciones a lo largo de todo el país, en contra del megaproyecto hidroeléctrico.

Finalmente, se puede mencionar el caso del ducto Celco-Mehuín que mantiene en conflicto a actores sociales y la empresa Celulosa Arauco y Constitución S.A. Según el Instituto Nacional de Derechos Humanos, “En el 2005, tras el desastre ambiental en el Santuario Carlos Anwandter y la presión ejercida por la ciudadanía organizada, las autoridades ambientales regionales impusieron una serie de restricciones adicionales a la planta CELCO para su operación” (INDH, 2013, 188). La principal oposición de las comunidades de Mehuín se explica por “La propuesta de descarga de los RILES de la planta Valdivia por las costas de Mehuín no fue bien recibida por los habitantes de la zona, quienes estiman causará un grave daño ambiental en el borde costero al verter elementos como dioxinas”. (INDH, 2016, p. 188).

A partir de lo anterior se podría argumentar que gran parte de los proyectos mencionados forman parte del concepto de “utilidad pública”. Al respecto, un estudio de la CEPAL destaca lo siguiente:

Entre los servicios de interés público o de utilidad pública, se consideran los servicios básicos de infraestructura (abastecimiento de agua potable y saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y

transporte colectivo urbano, entre otros), y aquellos servicios que resultan de interés general para una comunidad, país o región, a pesar de no estar incluidos en la categoría anterior. (Rozas y Sánchez, 2004:10)

Sin embargo, la controversia generada con comunidades locales viene a relativizar esto dada la fuerte resistencia que presentan antes tales obras de infraestructura. En ese sentido, los problemas suscitados en estos proyectos con oposición local vienen a tensionar la idea de utilidad pública presente en proyectos de inversión.

En el caso del sur de Chile, los proyectos auspiciados por el Estado han tenido una fuerte oposición por parte de las comunidades Mapuche. Sanhueza et al. (2013) señala que la principal fuente de conflicto es la nula participación otorgada a los actores sociales a la hora de diseñar los proyectos. En ese sentido, los autores destacan que:

Los proyectos que afectan en menor medida el ambiente ingresan solo como “declaraciones”, mecanismo que no da espacio de participación para las comunidades y otros grupos afectados. Así, en la práctica buena parte de las decisiones administrativas (de aprobar, rechazar o modificar proyectos) se ha tomado al margen de la opinión de los pueblos indígenas, que sin embargo son los principales afectados con dichas decisiones. (p. 14)

Lo anterior es un elemento necesario de considerar ya que unos de los puntos centrales del Convenio 169 de la OIT (fue ratificado por Chile en 2008 y entró en vigencia en 2009) sobre derechos de las pueblos originarios, apunta a establecer la consulta previa frente a proyectos que involucren territorios ancestrales (Sanhueza et al., 2013). Este último, no es un tema menor, pues forma parte de la controversia que envuelve al proyecto del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, como se visualizará en las siguientes páginas.

2.3.- “Aterrizando” a lo local; generalidades socioeconómicas de la comuna de Freire.

El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía fue emplazado en el sector Quepe Pelales (Coordenadas Decimales -38.9258, -72.6514) en la comuna de Freire, a aproximadamente 20 Km de Temuco, pertenecientes a la Provincia de Cautín.

Respecto a los datos socio-demográficos de la comuna de Freire, cabe destacar que posee 25.514 habitantes y una población mayormente rural, que alcanza el 60,8% (INE, 2015).

Asimismo, se señala que:

Su nivel de ingresos está por debajo del promedio regional y bajo la media nacional. Su actividad económica, dado que es una localidad pequeña, se basa en el sector agricultor, ganadería, caza y silvicultura, siendo estos rubros donde existe la mayor cantidad de empresas de la comuna. (Garay y las Heras, 2016: 17)

Tabla N°1: Cantidad y porcentaje de personas en la comuna de Freire por tipo de oficio

Oficio	Freq.	Porcent.
Fuerzas armadas	42	0,4
Profesionales, científicos e intelectuales	547	5,26
Técnicos profesionales de nivel medio	698	6,72
Empleados de oficina	328	3,16
Trabajadores de los servicios y vendedores	1.612	15,51

Agricultores y trabajadores calificados	2.262	21,77
Oficiales, operarios y artesanos de art	1.371	13,19
Operadores de instalaciones y máquinas	472	4,54
Trabajadores no calificados	3.059	29,44
Total	10.391	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CAsEN 2015

Por otra parte, en cuanto a su composición demográfica, Freire se caracteriza por poseer altos índices de población indígena. Como se muestra en la siguiente tabla, un 48,41% de sus habitantes pertenece a una etnia⁶, principalmente Mapuche.

Tabla N°2: Cantidad y porcentaje de personas en la comuna de Freire por etnia

Etnia	Freq.	Porcent.
No pertenece a etnia	12.011	51,59
Pertenece a etnia	11.270	48,41
Total	23.281	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CAsEN 2015

Tabla N° 3: Cantidad y porcentaje de personas que pertenece a la comuna de Freire por sexo y pertenencia a etnia

Sexo	No pertenece a etnia indígena	Pertenece a etnia indígena	Total
Hombre	7.069	6.707	13.776
%	50,05	49,77	49,91
Mujer	7.056	6.770	13.826
%	49,95	50,23	50,09
Total	14.125	13.477	27.602
%	100	100	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CAsEN 2015

⁶ Se da preferencia al término Pueblo originario antes que el de "Etnia". Se mantiene sólo para dar congruencia, en este caso, con los conceptos que utiliza CAsEN.

Según Sanhueza et al., “Los pueblos originarios corresponden al 6,6% de la población del país, y de ese porcentaje el pueblo mapuche (“gente de la tierra”) es el grupo étnico más numeroso (87,2% de la población originaria)” (2013, p. 22).

Por otra parte, la población Mapuche se concentra mayormente en las áreas rurales, lo que queda reflejado en la distribución de habitantes por zona.

Tabla N° 4: Cantidad y porcentaje de personas que pertenece a la comuna de Freire por zona y pertenencia a etnia

Etnia	Urbano	Rural	Total
No pertenece a etnia	5.194	8.931	14.125
%	36,77	63,23	100
Pertenece a etnia	1.971	11.506	13.477
%	14,62	85,38	100
Total	7.165	20.437	27.602
%	25,96	74,04	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CASEN 2015

Por otra parte, cabe señalar que la comuna se caracteriza por altos índices de pobreza. Según la Ficha de Protección Social, un 80% de la población Mapuche vive en condición de vulnerabilidad social, “Situación que se ve reflejada de manera más cruda, durante las inundaciones que afectan al sector rural en el invierno” (CNCA, 2011:40). A continuación se exponen datos respecto a los niveles de pobreza en Freire considerando su población total y aquella identificada con una etnia.

Tabla N° 5: Cantidad y porcentaje de población en situación de pobreza para la comuna de Freire

Situación de pobreza	Freq.	Porcent.
Pobreza total	5.935	21,5
No pobre	21.667	78,5
Total	27.602	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CASEN 201

Tabla N°6: Cantidad y porcentaje de personas en la comuna de Freire por situación de pobreza y pertenencia a etnia

Situación de pobreza	No pertenece a etnia	Pertenece a etnia	Total
Pobreza total	1.729	4.206	5.935
%	12,24	31,21	21,5
No pobre	12.396	9.271	21.667
%	87,76	68,79	78,5
Total	14.125	13.477	27.602
%	100	100	100

Fuente: Elaboración propia a partir de CASEN 2015

Respecto al índice de escolaridad, no se presentan grandes diferencias entre las personas con pertenencia a etnia y aquellas que no, ambas alcanzan en promedio 9 años de escolaridad.

Tabla N°7: Promedio, mediana y desviación estándar de los años de escolaridad para la comuna de Freire

Pertenencia a etnia	Promedio	Mediana	Desviación estándar
No pertenece a etnia indígena	9,21306	10	4,238896
Pertenece a etnia	8,59459	9	4,568358

Fuente: Elaboración propia a partir de CASEN 2015

Parte III.- El abordaje teórico de una controversia sociotécnica a nivel territorial

3.- Desarrollo y Territorio

3.1.1.- Breve introducción al origen del concepto desarrollo

El desarrollo, en su acepción más clásica de “desarrollo económico”, se ha llegado a considerar como un “discurso”, “relato”, “construcción social”, inclusive una “invención”, cuyos orígenes provienen de un contexto socio-histórico determinado, el cual sitúa a ciertas potencias económicas (principalmente EEUU) en la Segunda Guerra Mundial. El desarrollo nace como una teoría económica cuyo foco es el aumento de los recursos monetarios y del Producto Interno Bruto, los cuales constituyen ejes que generar bienestar social (Griffin, 2001). Por tanto, su centro es el crecimiento económico. Se comprende como un paradigma dominante ligado a la lógica mercantil, en el marco de la economía mundializada y la globalización. Se encuentra, en un alto nivel de significancia, detrás de procesos territorialmente centralizados de toma de decisiones sociopolíticas por parte de organismos del Estado, que competen a realidades territoriales más bien regionales y/o locales.

Bajo esta premisa, Arturo Escobar (1998), en una visión crítica del mismo, habla de la “invención del tercer mundo” -Centro América, Sudamérica, África y el sur de Asia- como la necesidad de aumentar y legitimar el poderío de la nación norteamericana naciente e imperante, generando dependencia en una dinámica de centro-periferia (Falleto, 1998) en estas naciones no alineadas con la creciente división política post-guerra y productoras de materias primas. La lógica del “primer mundo” comienza a imponerse como una “vía correcta”, una especie de “salvación” para los estilos de vida de un mundo “no desarrollado” o comúnmente, como suele llamársele, los países “subdesarrollados” o del el “tercer mundo”. La metáfora del desarrollo en términos discursivos, comienza a establecerse como “la vía de escape a una condición indigna,

llamada subdesarrollo” (Esteve, 1992, p. 70). Implícitamente, el discurso del desarrollo trae consigo una carga peyorativa recordando el “viejo” marco teórico del evolucionismo de fines del siglo XIX. Como se dijo recientemente, el enfoque del desarrollo apunta precisamente al crecimiento económico de los países, así los estados comienzan a potenciar aceleradamente la industrialización de sus actividades productivas, donde primaba en un comienzo la fabricación propia más que la exportación de materias primas. Sin embargo, América Latina posee una particular trayectoria histórica que entremezcla ciertos hitos históricos como lo son las dictaduras militares, la larga tradición indígena, colonial y campesina de las naciones. El “problema” inmediato de la realidad latinoamericana era, en el momento que el discurso desarrollista fue apropiado, que el 70% de la población era rural (Escobar, 1998) y se encontraba bajo una estructura sociocultural propia y distinta; la tarea consistía en urbanizar y por lo tanto, potenciar la reforma agraria (Faletto, 1998) como medida para modernizar y tecnologizar las actividades rurales. Aquí la propia situación Chilena no deja de hacerse presente. La dictadura de Augusto Pinochet desde 1973 promovió una liberación forzosa de la economía campesina y un proceso de regularización de los derechos de la propiedad de la tierra, así, favoreciendo a la privatización de la propiedad y con ello, se generó un beneficio para los grupos empresariales.

3.1.2.- El ser humano en el centro del desarrollo

Entendemos “desarrollo humano” como un enfoque que busca garantizar la mejor calidad de vida para un grupo humano o una nación, en donde el crecimiento económico no debe dejarse de lado, pero tampoco puede constituirse como la finalidad última. El desarrollo humano tiene por fin el bienestar del ser humano, todo en un conjunto holístico y sostenible que incorpora economía, sociedad, cultura, medioambiente, alimentación, vivienda, seguridad, educación, salud, entre otros. Amartya Sen y su

“Enfoque de las capacidades” visualiza al desarrollo humano como la capacidad de elegir (Sen, 2000; Ramos & Acosta, 2006; Cejudo, 2007). Su enfoque se resume en que la capacidad de elegir u optar que poseen las personas; elegir estar sano, o poder alimentarse o, transportarse, vestirse, refugiarse u otras en un orden más complejo como optar a un buen empleo, o a educación, etc. Aquello varía en relación a diversas causas tanto a nivel personal (edad, capacidades físico-mentales, etc.) como socioeconómico (ingreso, nivel educativo, etc.)e inclusive territorial; la proveniencia como condicionante. Los recursos disponibles (productos y servicios) para poder optar a “elegir”, es decir, bajo el poder del sujeto, tienen el nombre de “habilitaciones”, las cuales varían según aquellas causas expuestas recientemente. Disponer de dinero o de redes comunitarias de reciprocidad son algunas habilitaciones que persiguen la obtención de un recurso en particular (para alimentarse, como ejemplo de una habilitación mínima o básica). Existe por tanto “una relación de poder entre el sujeto, los demás y ciertos recursos (ya sean bienes o servicios), en cuya virtud tal sujeto tiene el poder de controlarlos de forma que sus exigencias sobre los mismos han de ser atendidas por los demás” (Cejudo, 2007, p. 12).

El desarrollo humano ubica a la persona en el centro del mismo. El concepto es reconocido oficialmente por organismos internacionales como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Tiene una arista cuantitativa que corresponde al Índice de Desarrollo Humano el cual relaciona el Ingreso monetario con la educación y la salud de un determinado territorio (usualmente País pero se puede disgregar a unidades menores). Asimismo aborda muchos otros indicadores que se enfocan en visualizar al desarrollo como algo más allá de lo puramente económico, sino en su sentido integral y de equidad social, económica y ambiental (Pobreza multidimensional, Coeficiente de Gini, entre muchos otros.) En síntesis, el Desarrollo Humano busca promover que los grupos humanos sean capaces de elegir libremente las directrices de su bienestar, es decir, la “libertad como capacidad” (Sen, 2000) ampliando

así sus opciones y oportunidades acorde a su contexto cultural, intereses, necesidades y su sentido individual-subjetivo de lo que implica “estar bien”, “surgir” o “desarrollarse”, promoviendo vínculos entre territorios, comunidades e instituciones.

3.1.3.- El Desarrollo Local

Cuando dotamos de escala geográfica a un proceso de desarrollo hablamos de desarrollo territorial. Surge como una estrategia descentralizada enfocada en las realidades regionales o locales y sus particulares dinámicas de desarrollo (Boisier, 2001). Se propone como caldo de cultivo para el desarrollo humano. Podemos definir al "territorio" como un espacio físico (geográfico) inserto en un ecosistema natural particular, donde los grupos humanos le otorgan significancia e interés (económica, sociocultural, etc.) y entramado colectivo se amalgama gracias a una historia común. Los cambios y la acción político-social insertos en un territorio se determinan mediante fuerzas tanto endógenas como exógenas. La unidad que comprendemos como territorio no solo es un espacio físico con apropiación subjetiva; también es un escenario de organización social frente al cambio.

El desarrollo local es una reinterpretación de los procesos de desarrollo globales en función de los tiempos actuales, lo que compete a una "fundición" entre global y lo local, o la llamada “Glocalización” (Beck, 2006) Se trata de un concepto sustantivo (contenido, más que mero contenedor) que alude a una cierta modalidad de desarrollo que puede tomar forma en territorios de variados tamaños, pero no en todos, dada la intrínseca complejidad del proceso de desarrollo (Boisier, 2001).

En el espacio local existe una “sociedad local”. Su garantizar su existencia debe generarse, por un lado, una condición socioeconómica atinente a la naturaleza local y una condición cultural, que de referencia a la existencia de un sentido de pertenencia territorial, histórica y cultural, es decir, una identidad colectiva. Es aquí donde toma relevancia el concepto de “actor”. Un actor local es toda persona, grupo u organización que desempeña roles desde la sociedad local (Arocena, 1995). Está emparentado con el concepto de “agente”, no obstante, un agente de desarrollo local es un promotor que tiene mayor incidencia y herramientas de acción para el desarrollo local que el actor (Arocena, 1995). Se posiciona más allá de su “residencia” en el territorio, además de ser un conector nivel intersectorial y entre actores, acogiendo de mejor manera las reales demandas de la ciudadanía local, propiciando un “ganar-ganar”.

Al margen del desarrollo económico urbano e industrializado en su acepción más clásica, situamos a las economías locales rurales e indígenas, inmersas en su mayoría en un escenario de empobrecimiento, pero resilientes muchas ellas a sus tradiciones culturales. La industria postfordista y su modelo de desarrollo económico ha sido históricamente discordante con las dinámicas territoriales rurales e indígenas, cuyos esfuerzos han sido más bien propios de una incorporación como necesidad sistémica y periférica, servicial a un centro urbano, que acumula ganancias, ahora en base al valor del conocimiento científico. Dicho de otra forma, hablamos de territorios dependientes, empobrecidos y enajenados, donde los elementos culturales y los recursos naturales son propios, pero las decisiones son ajenas (Bonfil, 1988).

No obstante, el desarrollo a nivel local es una estrategia que “juega” con las mismas herramientas del paradigma dominante, que sin duda es “lo económico” (en su definición formal, digamos, economía de libre mercado). Albuquerque (1997) sostiene que el desarrollo económico local (DEL) -elemento contenido en el desarrollo local

desde su interpretación íntegra que se adscribe al desarrollo humano- debe gestionarse “desde abajo hacia arriba”, a diferencia de la concepción clásica y economista del desarrollo en la línea postfordista. Arocena (1995) argumenta que es clave poseer un respaldo político desde la administración pública local y regional. Si no existe la intencionalidad, y por sobre todo la “creencia” de que potenciar los recursos y capacidades endógenas de los territorios locales constituyen ejes claves no podemos avanzar en materia de desarrollo local (Vázquez, 2007).

Es el territorio lo que sostiene el desarrollo local. Boisier (2001) lo adscribe al proceso de desarrollo endógeno;

"¿Para qué el desarrollo endógeno? Para generar en un territorio dado las condiciones de entorno que le permiten a los seres humanos potenciarse a sí mismos para llegar a ser verdaderas personas humanas, porque, hay que entenderlo de una vez, el desarrollo no lo hace nadie sino las personas en su individualidad y en su sociabilidad. Ni el Estado, ni el capital, ni el sector privado, ni el público, pueden producir el desarrollo de las personas; sólo pueden crear las condiciones de entorno. ¿Para quién el desarrollo endógeno? Para el ser humano y para la persona humana, esta última, como "categoría superior" del ser humano. Esta es la teleología del desarrollo, en gran medida perdida en la confusión del materialismo" (p. 3)

Asimismo, otro elemento fundamental y que permite sostener una iniciativa de desarrollo local es la identidad cultural, como conjunto de rasgos y manifestaciones tangibles e intangibles como expresiones propias y que definen en cierto modo la cultura del grupo humano en territorio en particular. Resulta importante valorizar escenarios locales donde coexisten más de una identidad, así como también devenires históricos particulares que contienen relaciones interétnicas y/o interculturales;

"la identidad local se rebela y descubre que la única posibilidad de supervivencia es impulsar procesos de desarrollo localmente controlados. De la capacidad para concretar esta dinámica en

acciones que aporten resultados socioeconómicos dependerá el éxito o fracaso de estas iniciativas de raíz cultural” (Arocena, 1995, p.45).

Sin dudas que el componente identitario es bastante difuso. Por lo mismo es preciso analizar cada realidad local y su variabilidad histórica. Debemos comprender por tanto al desarrollo local como un proceso o paradigma si se quiere, que gesta las bases del bienestar humano desde una perspectiva sistémica y compleja, con base en el territorio y la endogeneidad, cuyas dinámicas que se despliegan en el no son atribuibles en su totalidad a un contexto global y economicista.

Es en el entorno local y territorial donde transcurre la vida cotidiana, así tanto el individuo como el colectivo son portadores de una particular identidad y muchas variables de índole sociocultural. Aglomera múltiples factores que conllevan a una sinergia de “capitales”, de los cuales Boiser (1999) evalúa a 10 “capitales intangibles”; capital cognitivo, simbólico, cultural, social, cívico, institucional, psicosocial, humano, y mediático, los cuales corresponden a fuerzas que actúan de forma sinergizada (Boisier, 1999: 2003). Concluye Boisier que el desarrollo a nivel territorial como “una propiedad emergente de un sistema territorial dinámico complejo adaptativo y altamente sinergizado” (2003, p.8). Añade además que no basta con aceptar simplemente esta propiedad de sistema abierto del territorio, sino que es preciso tener siempre presente a la hora de gestar acción política y colectiva en el territorio.

Otro elemento no menor que promueve el desarrollo local en los territorios consta del uso de las tecnologías y la innovación. El uso de las Tecnologías de la Información (TICs) constituye hoy en día un indicador de desarrollo de cualquier territorio. Empresas, ciudadanos, administración pública, etc., todos pueden beneficiarse gracias a las comunicaciones globalizadas y la Sociedad de la Información. No obstante, sumándose a este carácter complejo, las tecnologías de por sí no constituyen

herramientas si el territorio no se adscribe a una red que garantice vínculos con la comunidad científica, o por otro lado si carece de impulsos por parte del mundo público-político como incentivos, concursos, asesoramiento, conectividad (telefonía, internet, inclusive red eléctrica para zonas rurales) infraestructura o entrega de mejoramiento tecnológico para la productividad y la competitividad en diversos ámbitos. Así lo sostienen Evans y Crespo (2007), los cuales dan protagonismo a los elementos políticos y al rol de la educación en el uso de las TICs;

“Aunque resulten extremadamente útiles para el establecimiento de redes y canales con un amplio abanico de funciones, su mera presencia no es garante de nada, insertándose en el juego de la compleja red socio-institucional y de los no siempre transparentes procesos políticos y financieros a través de los que son finalmente introducidas y reguladas. Tal afirmación resulta perfectamente aplicable tanto en países industrializados (con su acoplado Cuarto Mundo) como en aquellos aún en vías de ‘desarrollo’. Las pautas de los procesos ya iniciados parecen indicar que es la educación uno de los elementos cruciales para el correcto aprovechamiento de las TIC.” (Párr. 6)

Otro punto atinente a la perspectiva teórica del desarrollo local es la Gobernanza. La centralidad del gobierno y la poca capacidad resolutive que tienen muchas veces los gobiernos locales no garantizan su eficiencia en este plano. La gobernanza apunta a un proceso de mejora para la toma de decisiones entre una pluralidad de actores públicos y privados. Es la coordinación de éstos para alcanzar metas definidas colectivamente desde la sociedad local cuando se está en periodos de incertidumbre (Jorquera, 2011). Dicho de otra forma, “gobernanza es la realización de relaciones públicas entre diversos actores involucrados en el proceso de decidir [...] asuntos de interés público [...] caracterizado como un juego de poder, en el cual competencia y cooperación coexisten como reglas posibles, y que incluyen instituciones tanto formales como informales” (Whittingham, 2005, p. 204). La gobernanza local no se concreta si existe, por un lado, una incapacidad institucional para construir y aprovechar oportunidades de desarrollo, y por otro, una marginalidad de contactos entre redes locales/regionales y finalmente, y

muy importante, si no existe o es débil el sentimiento de pertenencia territorial (André & Rego, 2003). Es aquí donde adquiere mayor significancia el concepto del capital social (se aborda en el apartado siguiente).

Se concluye por tanto que el desarrollo local es un proceso complejo donde confluyen y se involucran actores tanto del mismo territorio como fuera de éste. Sintetiza dimensiones económicas, político-administrativas, psicosocioculturales, tecnocientíficas y ambientales, disponiendo de una amplia gama de recursos humanos-sociales y materiales provenientes del territorio así como también las acciones y decisiones acerca del desarrollo en pro del bienestar común.

3.1.4. Relaciones y vínculos desde lo local

En los procesos de desarrollo local destacamos el papel que tienen las redes sociales y el capital social, pues permiten la inclusión/exclusión a nuevas oportunidades en los términos que el desarrollo humano plantea. Los grupos desfavorecidos de poder deben “acceder” a aquel, y ese proceso se llama empoderamiento. “Empoderar” busca potenciar las fortalezas y las opciones para generar espacios de “repartición” de poder, con el objeto de promover el cambio de su propia realidad, no desde la totalidad de la intervención de un agente externo, sino desde la comunidad en sí misma (Zambrano, Bustamante y García, 2009). Con lo anterior no subvaloramos la gobernanza que se produce entre actores y agentes de desarrollo, pero es el empoderamiento la “chispa” para iniciar un proceso de desarrollo local.

3.1.4.1.- El Capital Social

El capital social podríamos entenderlo como una “habilidad”, puesto que la creación de una red de cooperación mutua basados en la confianza intersubjetiva sin duda es una

herramienta de poder para acceder o controlar ciertos recursos; es un acto democrático, de cooperación cívica de participación y organización desde las demandas subjetivas hacia la institucionalidad. Se sustentan en la reciprocidad y la cooperación. Usualmente, en las sociedades indígenas y rurales descansa un capital social desde la historicidad. No obstante, es posible que dicho capital se pierda, se destruya o por el contrario, pueda crearse, por lo cual se descarta aquella concepción “romántica” de que el capital social es una cualidad intrínseca de los grupos humanos suburbanos y/o rurales. Por ende, es una clave para alcanzar el Desarrollo Humano local a nivel territorial. Desde Durston (1999) el capital social lo constituyen las normas, instituciones y organizaciones que promueven la confianza y la cooperación en las comunidades y en la sociedad en su conjunto, para generar un beneficio mutuo. El fortalecimiento o decaimiento del capital social por tanto no solo depende de una comunidad en particular y sus relaciones internas, sino también de los vínculos y lazos que haga con otras comunidades y actores/agentes externos, como organizaciones u otras personas.

André y Rego (2003) define tres dimensiones claves en lo que respecta a la finalidad del capital social; 1) La dimensión distributiva, relacionada con la infraestructura, el equipamiento, el conocimiento y la información; 2) la dimensión institucional, relacionada con el papel mediador de las instituciones en gestionar recursos y movilizar actores y agentes y; 3) la dimensión relacional, que toma en cuenta la capacitación individual/colectiva para la integración a redes, proporcionando el empoderamiento de los actores más débiles, facilitando el acceso a nuevas oportunidades, las cuales son dependientes de la capacidad de innovación y sentido de pertenencia territorial/cultural. Desde Putnam (1993), entendemos 3 tipos de capital social comunitario; 1) “Bridging Social Capital” (*Capital social de puente*): las relaciones y vínculos que se establecen entre miembros de distintas comunidades; 2) “Bonding Social Capital” (*Capital social de vínculos internos*): relaciones y vínculos entre miembros cercanos (amigos muy cercanos, familia), de una misma comunidad y; 3) “Linking Social Capital” (*Capital social de escalera*): constituye los vínculos y relaciones de “apalancamiento” con la

institucionalidad formal, principalmente con los organismos Estatales, que promueven el acceso a la información, recursos, en definitiva, al poder, para gestar el reequilibrio del mismo. El capital social en el contexto de nuestra sociedad diferenciada, crea redes cerradas que perpetúan el flujo de los recursos dejando poco y nada para otras redes. El capital social puede, por tanto, contribuir a mantener el status quo de la exclusión; mientras aquellos lazos incluyen, también excluyen a otros, manteniendo la asimetría del poder (Durstun, 2002).

3.1.4.2.- Interfaz, clientelismo y negociación.

Como se ha comentado, fortalecer el capital social es un proceso que permite un fluir democrático de información, recursos y poder. Pero un primer paso se visualiza en las relaciones cara a cara que tienen las organizaciones comunitarias los mismos funcionarios “en terreno”, lo que se denomina “interfaz”; un punto donde se entrecruzan los distintos mundos de la vida (en los términos Husserlianos lo entenderíamos como las subjetividades, vivencias y marcos referenciales culturales). No obstante, la interfaz está en constante reconstrucción. Desde aquí se definen la creación de políticas de desarrollo que “no corresponden ni a los que creen, en las oficinas centrales de la agencia, que está pasando, ni a lo que quieren los usuarios del programa” (Durstun, 2002, p. 1). El enfoque orientado al actor que defiende Long (2001) podría resumirse en que toda la intervención externa es interiorizada en los mundos de vida de las personas y los grupos sociales, pero de alguna manera éstas son interpretadas bajo las sus propias categorías (subjetividades, historicidades y sus estructuras propias) finalmente transformándolas, generando “nuevos” estándares culturales. Mediante la interfaz, se explora las maneras en las que discrepancias de interés social, interpretación cultural, conocimiento y poder son mediadas y perpetuadas o transformadas en puntos críticos de eslabonamiento o confrontación. Estas interfaces necesitan ser identificadas etnográficamente, no conjeturadas con base en categorías predeterminadas. La noción de interfaz permite

establecer un diálogo y una articulación entre mundos de vida diferentes usualmente conflictivos para así iniciar una negociación. Este análisis “pretende vislumbrar los tipos y fuentes de discontinuidad y vinculación social presentes en tales situaciones e identificar los medios organizacionales y culturales para reproducirlos o transformarlos” (Long, 2001, p. 87). La interfaz trae consigo una noción que involucra situaciones “cara a cara”. La interfaz suele ser una organización de intencionalidades que se entrelazan; es una interacción que anima al desarrollo de expectativas compartidas que con el tiempo se vuelve una entidad organizada con reglas, sanciones y procedimientos probados por la misma vivencialidad de las partes, a la hora de abordar intereses y percepciones conflictivas. Por ende, la noción de interfaz no será aplicable de igual forma en todo lugar; las racionalidades o mundos de vida que se comprometen serán y estarán en diferente dinamismo dependiendo del contexto específico donde se ubique. Por último, la interfaz ayuda a reconceptualizar a la “intervención planificada” como un modelo unívoco de “arriba a abajo”; “resulta ser un proceso continuado, socialmente construido y negociado, no sólo la ejecución de un plan específico de acción ya hecho con resultados esperados” (Long, 2001: 95). Por lo tanto, la intervención planificada es un proceso transformativo que es reformulado por la dinámica interna institucional, cultural y política, incluyendo las respuestas y la capacidad modificadora de los actores que hacen uso de su “agencia”, entendiéndose ésta como “el reconocimiento de que las personas participan activamente en el modelado de sus propios entornos, en lugar de que sus acciones estén totalmente determinadas por el capital o la intervención del estado” (Long, 2001, p. 33).

La interfaz social y el capital social, en su dimensión negociadora, predispone a gestar escenarios de clientelismo en diferentes niveles (Zambrano et al, 2009; Durston, 2003,); 1) Clientelismo autoritario: participación que exige al “cliente” sumisión total en la negociación (estilo “padrino” de mafia); 2) Clientelismo Pasivo; se evidencia en la institucionalidad burocrática, o en el partidismo, genera dependencia y; 3) Semi-clientelismo: es un acuerdo que favorece la autonomía y la

propositividad, surge en contextos donde los agentes gubernamentales están en etapas cruciales como por ejemplo elecciones políticas, o un partido recientemente elegido. Durston (2013) da énfasis a este último pues es un escenario factible para abrirse a la participación democrática de la comunidad. Además de los clientelismos, la interfaz posee 2 aristas más fortalecedoras: 1) Interfaz de agencia empoderadora; mayor grado de autonomía, se valida la opinión y se fortalece a los actores territoriales y 2) Sinergia: total cohesión y gestión territorial, los actores internos y externos se vinculan entre sí, institucionalidad bien utilizada para el desarrollo humano, los funcionarios rinden cuentas (*Accountability*⁷). En una gradiente de menor a mayor, el clientelismo autoritario propicia capital social, mientras que la sinergia es el escenario ideal. No obstante, la cooperación mutua se basa en el respeto mismo de dichos acuerdos, aunque no está garantizada dicha condición; nos referimos entonces a que los actores deben "rendir cuentas" de sus compromisos.

3.2.- Estudios Sociales de la Ciencia y Tecnología: Controversias Sociotécnicas.

3.2.1.- ¿Qué es una controversia sociotécnica?

Si bien la investigación al estar inserta en un territorio específico, como lo es gran parte de la zona rural de Freire, y por ende iniciamos una revisión teórica que engloba las aristas del desarrollo a nivel territorial, no deja de ser que el eje central de esta investigación es un "Aeropuerto". Por tanto, no podemos evitar observarlo como un artefacto fruto de la tecnología, considerando todos los elementos de naturaleza heterogénea que esto implica y que lo convierten en un artefacto sociotécnico.

⁷El concepto *Accountability* ("rendición de cuentas") utilizado por la ciencia política aboga a que un sujeto A se haga responsable ante B, apelando a un previo compromiso y para ello rigen instituciones (formales e informales) que establecen un sistema de castigo y compensaciones (Schedler, 2008).

En los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología ha existido una clásica discusión; si es la sociedad quien influye en la conformación de las tecnologías o si son éstas las que tienen una mayor incidencia en la sociedad. Comprender el concepto de “lo sociotécnico” en cierta medida dirime aquella problemática, entendiéndose como el ensamblaje de elementos -materiales y no materiales- y discursivos, donde lo técnico y lo social -aristas socioculturales, políticas, operacionales, institucionales, infraestructurales, tecnológicas, etc.- se construyen uno al otro, como componentes indisolubles (Bijker & Pinch, 1989).

“Lo técnico está construido socialmente, tanto como lo social está construido técnicamente. Todos los ensamblajes se mantienen unidos tanto por lo técnico como por lo social: [...] lo sociotécnico no debe ser tratado simplemente como una combinación de factores sociales y técnicos. Es algo sui generis. En lugar de artefactos, nuestra nueva unidad de análisis es ahora el «ensamblaje sociotécnico». [...] La sociedad no está determinada por la tecnología, ni la tecnología está determinada por la sociedad. Las dos emergen como dos caras de una misma moneda sociotécnica durante el proceso de construcción de los artefactos, los hechos y los grupos sociales relevantes”(Bijker, 1995, p.274)

Las controversias sociotécnicas son conflictos y desacuerdos que no se han estabilizado, creando escenarios de incertidumbre compartida (MACOSPOL, 2010). Envuelven a toda clase de actores, no solo seres humanos sino productos industriales, artísticos, políticos, geográficos, otros seres vivos, artefactos, tramas institucionales, y toda una heterogeneidad de elementos (Latour, 2008). Las controversias despliegan lo social en su faceta más dinámica. Aquello que parecía indisoluble se vuelve una trama de complejidades.

Venturini (2009) sostiene que las controversias son resistentes, se someten a negociaciones, validaciones e inclusive imposiciones. Por ende, las controversias han de ser debatidas, pues permiten abrir la “caja negra”; al desmenuzarlas nos enteramos de su

funcionar y de cómo y qué componentes participaron en un determinado conflicto. Las controversias rara vez poseen igualdad de oportunidades. Por lo general se imponen las redes de poder y todo su juego, usualmente político. A pesar que muchas veces pasan por procesos democráticos, pueden contener de por medio fuerza y violencia, de parte de grupos sociales dominantes en este complejo proceso de construir, y en el marco de esta investigación, re-construir la heterogeneidad de asociaciones entre elementos.

3.2.2.- Bases teóricas de las controversias sociotécnicas.

3.2.2.1- SCOT; *Social Construction of Technology*

La construcción Social de la Tecnología (*Social Construction of Technology* - SCOT) y la Teoría del Actor Red (*Actor Network Theory* – ANT), siendo la primera propuesta por Wiebe Bijker y Trevor Pinch y la segunda por Michel Callon y Bruno Latour, constituyen los modelos teóricos más relevantes en lo que respecta a estudios sociales sobre la tecnología y las controversias sociotécnicas (Valderrama, 2004). Se exhiben como propuestas revolucionarias hacia la perspectiva determinista de la tecnología, en el sentido de que ésta es quien determina los procesos sociales, no de manera dualista como lo sostienen ambas teorías. Lo que en síntesis ambas posturas presentan es la “descajanegrización” o “abrir la caja negra” de lo que implica y constituye el conocimiento, la ciencia y la tecnología en el seno de lo social.

La SCOT, por su lado, se presenta como el resultado de procesos de negociación y de interpretaciones de diversos grupos sociales implicados en un determinado contexto histórico en relación a la tecnología y su estabilización. Para facilitar el entendimiento, describiremos el análisis que Bijker y Pinch (1995) realizan a la historia de la Bicicleta, y cómo desmontan la idea de que el modelo actual de este artefacto sólo paso por aquel

conocido diseño de ruedas exageradamente grandes, siendo aquello sólo parte de la invención. Su historia y controversia sociotécnica es más compleja que aquello. Desde fines del siglo XIX a lo menos existieron 6 modelos de bicicletas diferentes antes de pasar a las bases del modelo contemporáneo (sin contar las múltiples variantes que existen en nuestros tiempos). Las influencias que determinaron el modelo, diseño, materiales y diámetros y/o medidas se gestaron yendo más allá de lo puramente técnico o ingenieril; surgió desde la interpretación de diversos grupos sociales que incluyeron Hombres, Mujeres, Niños, Ancianos, Ingenieros, Publicistas, etc. En los procesos de constitución de cada artefacto, cobro vital importancia la interpretación y los intereses propios de cada grupo social. Así, en este análisis, los autores distinguen 5 herramientas, según lo sintetiza María Elena Jorge (2009, párr.5).

1. Determinación de los Grupos Sociales Relevantes; concebidos como aquellos que atribuyen un significado unánime a un artefacto sociotécnico.
2. Flexibilidad interpretativa; por la que los distintos grupos atribuyen significados diferentes en función de ideas, valores e intereses divergentes.
3. Problemas y soluciones; esta flexibilidad interpretativa, se expresa a través de los problemas técnicos en el desarrollo de las tecnologías implicadas, y son la manifestación de las tensiones entre los diferentes grupos relevantes
4. Mecanismos de clausura o cierre de controversias; Éstos permiten establecer productos tecnológicos estables y reflejan el fin de las tensiones entre los grupos relevantes y los acuerdos más o menos tácitos que se establecen entre ellos. Estos procesos tienen lugar, en el momento en que los desarrollos tecnológicos toman una forma que satisface suficientemente a los distintos grupos.
5. Grados de estabilización y estructuras tecnológicas dinámicas; Después del cierre de las controversias, las tecnologías tienden a generar en torno a sí, estructuras tecnológicas no totalmente definitivas pero sí lo suficientemente estables, en contextos sociotécnicos dinámicos.

3.2.2.1.1.-Clausura, mecanismos y estabilización de controversias

Haremos énfasis en los conceptos de Clausura y estabilización de controversias. Otros autores han trabajado la temática y es preciso realizar una panorámica a sus conclusiones. La forma en que se clausura una controversia nos dicta cómo se desenvuelve la dinámica de la misma. Beauchamp (1987) utiliza el término "clausura" (*Closure*), para indicar la conclusión, finalización o resolución de una controversia. Lo complicado es poder determinar el "cuando" termina o concluye una controversia, desde un punto de vista práctico, considerando la flexibilidad interpretativa de los actores involucrados. Además, más complejo aún es saber si aquella clausura es aceptada por toda la asamblea de actores. Otro modelo complejo lo ofrece Beauchamp (1987), donde destaca cinco tipos de clausuras:

1) Clausura por argumento clave (*Sound argument closure*): Apunta a la necesidad de reconstruir el funcionamiento de la ciencia siempre involucrando la dimensión cultural en la cual se inserta la racionalidad científica. Vallverdú (2005) agrega que se debiese incorporar un subapartado que denomina "Clausura por argumento clave analógico" o por "mimetismo". Aquel se refiere a situaciones donde una entidad científica -con una alta credibilidad y legitimidad social- determina la veracidad sin ofrecer una argumentación clara. Ejemplo de ello ocurre cuando entidades internacionales como la FDA (Food and Drug Association) elabora clausura o cierres de controversia siendo aceptadas por otros actores sin cuestionar resultados ni fiabilidad, es decir, por mimetismo, con respecto a alguna controversia en torno a algún alimento o medicación.

2) Clausura por consenso (*Consensus closure*): ocurre cuando los actores involucrados consideran que los resultados de la discusión son suficientes para dar por cerrada la controversia. No obstante, nunca es en base a un argumento "absoluto". No debe confundirse con la negociación, que se tratará en los párrafos siguientes.

Incluye reconocimiento de creencias originado fuera de las controversias, contribuyendo a la clausura de la misma.

3) Clausura procedimental (*Procedural closure*): se considera el cierre de la controversia en la medida que se ha seguido una pauta determinada para dicho fin diseñada con antelación. Sin embargo, no considera si todos los actores aprueban la clausura o si siquiera adoptaron aquel protocolo.

4) Clausura por muerte natural (*Natural death closure*): Ocurre donde el grueso de los actores deja al abandono la controversia involucrándose en otras de mayor importancia. Así, la controversia inicial no evoluciona ni se resuelve; es olvidada y desaparece por "muerte natural".

5) Clausura por negociación (*Negotiation closure*): Vallverdú (2005) la denomina "constructivista", pues los diversos actores participan y pactan una finalización que favorezca las expectativas de cada cual.

No obstante, Bijker y Pinch (1987) agregan la noción de la Estabilización, como categoría de análisis sociotécnico –por tanto hablaremos de Clausura y Estabilización de controversia como binomio- más adecuada cuando abarcamos artefactos que se someten a continuas modificaciones e interpretaciones; "la clausura en la tecnología involucra la estabilización de un artefacto y la 'desaparición' de problemas" (Bijker & Pinch, 1989, p. 55). Aquella conceptualización se enmarca en la vertiente teórica de la SCOT. Así, en línea con la síntesis teórica de Vallverdú (2005) agregamos a la "lista de clausuras" dos nuevas categorizaciones - una sexta y séptima- desde el trabajo de Bijker y Pinch;

6) Clausura Retórica: El cierre de una controversia no implica necesariamente resolver los problemas de todos los actores, en el sentido amplio de lo que aquello significa; "el punto clave es si los grupos sociales relevantes ven resuelto el

problema" (Bijker & Pinch, 1989, p. 57). Se trata de emitir enunciados con un alto poder argumentativo, donde el rol de la publicidad y la difusión resultan fundamentales. Aquello por supuesto desde el punto de vista de un grupo social relevante. En la historia de la Bicicleta como artefacto sociotécnico, Bijker y Pinch (1995) ejemplifican que se intentó cerrar la controversia por "seguridad" en la bicicleta modelo Geared Facile del año 1880-1888, según ejemplifica un aviso publicitario de la época;

"¡Ciclistas! Por qué arriesgar sus miembros y vidas en máquinas altas cuando la 'Facile' de 40 o 42 pulgadas les da todas las ventajas de la otra junto con una seguridad casi absoluta" (Illustrated London News, 1880, citado en Woodforde, 1970, p. 60. En Bijker y Pinch, 1995).

Los ingenieros de la época conocían que la seguridad era un tema clave en aquellos artefactos y por ende aquel argumento acerca poseía mucho peso en términos retóricos.

7) Clausura por redefinición del problema: un artefacto se estabiliza cuando los grupos sociales relevantes visualizan un "defecto" del mismo, que con posterioridad se transforma en una "virtud" en otra posición o contexto temporal. Bijker y Pinch analizan y ejemplifican con la introducción de la rueda con neumáticos con aire -siguiendo con el ejemplo de la bicicleta- como solución al problema de la vibración. A algunos grupos no les pareció, en cuanto suponía deficiencias estéticas. No obstante, cuando fue utilizada esta tecnología en bicicletas de carrera, notaron una enorme ventaja en cuanto a la velocidad que alcanzaba gracias a esta innovación. Por tanto, hubo una "redefinición" donde gran parte de los grupos socialmente relevantes cedieron ante aquella ventaja, aceptando la clausura. Un grupo disidente -ingenieros- se unieron a esta clausura por otras causas que no se detallan.

Es importante considerar que este tipo de clausura hace un "guiño" a la noción de Traducción -mediación técnica- que presenta Latour (2008) y Callon et al (2001). La definición se detallará en el siguiente apartado acerca de la Teoría del Actor Red.

Así, según la teoría de la SCOT, los cambios en las tecnologías y los artefactos, así como en el conocimiento, no siguen una trayectoria natural, o de mera deriva; más bien obedecen a los contextos sociales y técnicos de una particular dimensión espacio-temporal (Valderrama, 2004). Son aquellos análisis los que permiten dilucidar las tensiones y controversias sociotécnicas.

3.2.2.2- ANT; Actor Network Theory.

Por su parte, la ANT constituye una teoría con relativa posterioridad a la SCOT, aunque sus autores principales, Callon y Latour, son contemporáneos a Bijker y Pinch. Antes de llegar al concepto mismo de Actor-Red, Michel Callon (1986) describe lo que él llama Actor-Mundo y Traducción. Y para ello esbozaremos el análisis que realizó sobre el vehículo a motor eléctrico en 1970 en Francia.

Los laboratorios son productores de cambios en la sociedad, lo que incluye a centros de investigación sean privados o públicos. El análisis incluye la caracterización de estrategias, intereses y relaciones de poder (Valderrama, 2004). Bajo el contexto de una crisis energética, la *Electricité de France* (EDF), decide innovar con los vehículos eléctricos, en vista de que tenían la creencia que el contexto social, ambiental, económico, etc. de una u otra forma desplazaría a los vehículos de motor (gasolina y diesel). Se trataba de un nuevo motor eléctrico menos potente pero más limpio que reemplazaría al motor de combustión interna. No obstante, los ingenieros de EDF, vieron que para lograr su cometido debían inducir que la competencia (siendo la principal la reconocida empresa Renault) debiera convertirse en una fábrica de ensamblaje que incluirían los motores eléctricos elaborados por EDF. También deberían “convencer” a la institucionalidad pública y política (ministerios, municipalidades, etc.) para que validen y rearticulen las aristas necesarias para recibir este nuevo artefacto. Y

finalmente, tenían la difícil tarea de persuadir a los futuros consumidores del producto. No obstante, las entidades involucradas en esta planeación iban más allá de las personas, considerando éstas como tradicionales. Por ejemplo, para lograr que el nuevo motor sea más factible en relación a diseño óptimo -precio y desempeño- debían conseguir que los acumuladores de zinc/aire, las celdas de combustión y los acumuladores de plomo fuesen baratos pero efectivos, tarea que se tornaba compleja. En palabras de Callon;

“[...] Es lo que proponemos llamar un actor-mundo, un mundo donde EDF, su primer motor, es una parte [...] Estas entidades no son solamente humanas sino que también hay electrones, catalizadores, electrolitos y acumuladores de plomo [...] actúan, reaccionan y se cancelan mutuamente del mismo modo que las entidades tradicionales” (1986, p. 22).

En su análisis, se visualiza a EDF como iniciador de procesos de Traducción, como unión de actores creando uno “híbrido” con un objetivo común que depende de la existencia de ambos (Jorge, 2009). EDF le asigna “identidad, intereses, roles, y un curso de acción” (Valderrama, 2004, p. 224) tanto a Renault como a las celdas (de zinc/aire) y a los consumidores. Asume el rol de “vocero”, pero para sus intereses. Para que esto se ejecute correctamente, las entidades deben sumarse a las intenciones de EDF y aceptar los roles que se les asignan. No obstante, se manifiestan procesos de rechazo y de negociación. Se puede lograr aquello sea por la vía “diplomática”, es decir circulación de invitaciones, memos, estudios, reportes, comunicaciones, etc. O por el contrario, mediante la violencia, independiente de su cuestionamiento ético. No obstante la manera más común según Callon es lo que se conoce como Problematización, es decir, crear la necesidad y así el vehículo eléctrico instalarse como parte fundamental de la solución de dicho problema, sea el transporte o la contaminación u otro. Aunque en este caso se debía solucionar la factibilidad de trabajar con aquellas celdas económicas pero óptimas.

En suma, el actor-mundo y el proceso de traducción es lo que se constituye al Actor-Red; una entidad compuesta por múltiples entidades, humanas y no humanas. Cada entidad es un actor-mundo y una red en sí misma. Cada nodo de la Red aglutina y simplifica un conjunto de relaciones y elementos. Por ejemplo la celda de zinc/aire no solo son sus componentes sino también los investigadores que quieren optimizarla.

Un actor-mundo crea asociaciones de entidades heterogéneas y diversas en los procesos de traducción (Callon, 1986). El trasfondo siempre ha de ser controversial debido a la divergencia de intereses e interpretaciones, pues recordemos que nos encontramos dentro de la perspectiva constructivista de la tecnología. Es posible así visualizar la trama de poderes que todo aquello implica. Latour se esfuerza en explicar la relación entre los componentes y las conexiones que se forman entre ellos, dando paso a nuevas entidades, lo que llama “socio-naturaleza” (2001), como una red de asociaciones que liga elementos humanos y no humanos, constituyendo heterogeneidad. Enmarcados desde la ANT, la tarea del investigador consiste en rastrear las asociaciones que generan los actantes, trazando las redes que aquellos configuran. El valor está en la conexión de los nodos de redes sociotécnicas heterogéneas.

3.2.2.2.1.-Principio Generalizado de Simetría

Una epistemología determinista siempre busca explicaciones ante los fenómenos naturales o tecnológicos, abordándolas como construcciones. No así la esfera social, que se visualiza como simplemente “real”, obviando que el mundo social también es parte de una construcción; “lo que necesita ser explicado es siempre lo natural o tecnológico y se soslaya que la sociedad es también un producto, un efecto, algo tan construido como la propia noción de naturaleza” (Domènech & Tirado, 2005, p. 2). Este es el Principio de Simetría, presente en la obra de Bloor (1995), el cual Callon (1986) y Latour (2001; 2008) ampliaron su alcance, lo que llamaron Principio Generalizado de Simetría. Se

torna fundamental para quien analiza mediante la ANT no establecer categoría a priori que haga diferencias entre lo social y lo natural o lo tecnológico. Asimismo, tendrán igual prioridad las asociaciones “entre humanos” y “entre humanos y no humanos”. No obstante, “la heterogeneidad de las partes será considerada siempre previa a la unidad del todo” (Domènech & Tirado, 2005, p. 4), formando una red sociotécnica indeterminada (sin apriorismos).

En suma, el Actor-Red no es posible reducirlo ni a un actor, ni a una red. Constituyen redes heterogéneas de elementos humanos y no humanos, en un entorno que no establece diferencias entre lo social y lo técnico. Latour entiende a la Red como algo “más flexible que la noción de sistema, más histórica que la de estructura, más empírica que la de complejidad” (2007, p.18)

3.2.2.2.2.-La Mediación Técnica y sus atributos

Con base en el Principio Generalizado de Simetría, Latour aporta estrategias metodológicas para abordar aquellos escenarios sociotécnicos. Señala que el entendimiento de las asociaciones entre lo social y lo técnico pasa por cuatro tipos de interpretaciones que denomina Mediación Técnica, “como algo que sucede pero no es plenamente causa ni plenamente consecuencia, algo que ocurre sin ser del todo un medio ni del todo un fin” (Latour, 2001, p. 183).

1)Traducción; si bien ya se ha mencionado en este apartado, se refiere a “la creación de un lazo que no existía con anterioridad y que en cierta medida modifica a los dos iniciales” (Latour, 2001, p. 214). Es el proceso donde una entidad se combina con otra, con un nuevo objetivo del cual dependerá la existencia de los dos (como se ejemplificó con la historia del auto eléctrico)

2)Composición; es necesaria la unión de 2 actantes para explicar una acción.

“Si los titulares de nuestros periódicos afirman que "El hombre vuela" o que "La mujer viaja al espacio", es únicamente por efecto de una equivocación, o de la mala fe. Volar es una propiedad que pertenece a toda una asociación de entidades que incluye los aeropuertos, los aviones, las plataformas de lanzamiento y las ventanillas expendedoras de billetes. Los B-52 no vuelan, son las Fuerzas Aéreas estadounidenses las que vuelan. Sencillamente, la acción no es una propiedad atribuible a los humanos sino a una asociación de actantes, y este es el segundo significado de la mediación técnica” (Latour, 2001, p. 217-218).

3)“Cajanegrización”; mientras existan estabilidad en el funcionamiento y, en términos de Bijker (1995), las partes involucradas estén conformes y hayan pactado satisfactoriamente un cierre de controversia, no nos ha de preocupar el funcionar de la tecnología mientras lo haga de manera eficaz. No obstante, cada una de sus partes es una “caja negra”⁸;

“Se refiere al modo en que el trabajo científico y técnico aparece visible como consecuencia de su propio éxito. Cuando una máquina funciona eficazmente, cuando se da por sentado un hecho cualquiera, basta con fijarse únicamente en los datos de entrada y los de salida, es decir, no hace falta fijarse en la complejidad interna del aparato o del hecho. Por tanto, y paradójicamente, cuanto más se agrandan y difunden los sectores de la ciencia y de la tecnología que alcanzan el éxito, tanto más opacos y oscuros se vuelven” (Latour, 2001, p. 362).

Así, cuando existe “falla”, nos damos cuenta de la red de elementos y asociaciones existentes que dan sentido y explicación a ciertas acciones, lo que crea la “necesidad” de re-construir las asociaciones con el objeto de encontrar

⁸ “Caja Negra”, por un lado, es un concepto utilizado en sistemas informáticos y/o electrónicos, en donde sólo se puede registrar información de entrada/salida. No obstante, no es posible acceder a su funcionamiento interno. Y por su parte, es utilizado también en aeronáutica para referirse al dispositivo que registra toda actividad incluyendo audios de la tripulación los cuales han de ser muy útiles en caso de accidentes pues permiten “reconstruir” lo sucedido. Desde una apreciación personal, el concepto aplicado a las controversias ha de ser un híbrido entre los recientemente mencionados, puesto que no es posible acceder al “funcionamiento interno” (primer concepto) hasta que se desata una controversia que permite entrever las asociaciones gracias a la ruptura de estabilidad o el “accidente” (segundo concepto).

respuestas ante la falla; hablaremos, desde un punto de vista metodológico, más bien de una “des-cajanegrización”.

4)Delegación; se produce un desplazamiento del significado y traducción de la acción en una expresión diferente. Desde el punto de vista de un observador, el comportamiento buscado se da independiente del canal que se elija para su ejecución.

“un cambio producido en un actante que no es meramente de significado ni sólo material. Con ello expresa una crítica a la pasividad de las cosas, a las posturas antifetichistas; las cosas ya no serán objetivadas, ni reificadas ni realizadas, siendo dependientes de una voluntad humana, sino que los no humanos también actuarán, desplazando metas y aportando a su propia definición. Ya no será depositado sobre lo no humano atributos, metas y sentidos propios de lo humano, sino que la propia composición de lo no humano será un punto de encuentro de distintas trayectorias en el seno del colectivo (de humanos y no humanos)” (Correa, 2012, p. 70).

Finalmente, se sostiene que la ANT se considera revolucionaria en cuanto a redefiniciones epistemológicas. La relación sujeto-objeto se visualiza como difusa, y no ajena a esta lógica indeterminista y cargada de incertidumbres. Latour (2001) establece una interesante descripción sobre los microbios, donde define con precisión la importancia de entender los fenómenos como una red sociotécnicas de componentes interrelacionados. Así lo interpreta Tirado y Dómenech (2005);

"Los microbios no son ni sujetos ni objetos. Serán definidos como tales en el entramado de relaciones que Pasteur establece en su laboratorio. En esas relaciones hay muchas otras entidades: más científicos, políticos, artefactos técnicos, teorías, etc. Eso a lo que llamamos “microbios” es el resultado de estabilizar, en un momento dado, la trayectoria de acciones de un elemento dentro de esa red de relaciones. En tal trayectoria, los llamados microbios a veces están cerca del polo sujeto, sobre todo, cuando se habla de los efectos que pueden provocar, y otras, del polo objeto, especialmente cuando se los fija en cultivos y probetas para analizarlos. Al conjunto de momentos, acciones y efectos

en los que está implicada esa entidad se le denomina “microbio”. En sentido estricto, estamos hablando de una trayectoria” (p. 6).

3.2.2.2.3.- Las cinco fuentes de incertidumbre

Hemos definido a las controversias sociotécnicas como escenarios donde prima la “incertidumbre compartida” (MACOSPOL, 2010). En términos teórico-prácticos, la ANT no tiene la ambición de cerrar o clausurar las controversias desatadas. Su misión, al contrario, es expresarlas y dejar que se manifiesten en su heterogeneidad y hacerlas visibles, constituyéndose, no obstante, como una arena movediza que no permite sentar certidumbres, haciendo un “guiño” al investigador cuando éste crea haberlas alcanzado. Es por ende que Latour (2008) hace el llamado a operar desde este terreno, y propone cinco fuentes de incertidumbre a considerar;

i) “Primera fuente de incertidumbre; no hay grupos, solo formación de grupos”;

Se trata de no gestar el análisis desde la existencia de un grupo social -o actor- el cual no sea sujeto a controversia inicial. La investigación desde la ANT rastrea continuas asociaciones que pudiesen no tener relación entre sí desde una perspectiva tradicionalista. Esta visión ha de reducir la complejidad abordando aquello en una sola asociación; determinada clase social, estatus, etnia u otra de muchas distinciones que suelen usarse clásicamente por las ciencias sociales. En palabras de Latour, la primera fuente de incertidumbre se basa en que *“no existe un grupo relevante alguno del que sea posible afirmar que constituye los agregados sociales, ningún componente establecido que pueda usarse como punto de partida incontrovertible”* (2008, p. 49-50). Así, se relaciona con un principio metodológico de la ANT, que sitúa a las controversias como el terreno ideal para desplegar lo social en su máximo esplendor, pues al estar “estables” los escenarios las asociaciones y conexiones se

tornan invisibles -“caja negra”-. Los intentos por clausurar las controversias es de una forma dar muerte a lo social, siendo estas un medio importantísimo para el análisis en ciencias sociales.

ii) “Segunda fuente de incertidumbre; se apoderan de la acción”;

Los actores no constituyen por sí fuente de acción. Se trata “de la naturaleza heterogénea de los ingredientes que componen los vínculos sociales” (Latour, 2008, p. 69). Se debe visualizar a la acción con propiedad no-transparente y como un nodo en una red, es decir, que adquiere sentido por cuanto se conecta con otros, o dicho de otra forma, cuando la acción es “abordada” por otro actante. Se debe abordar metodológicamente con el fenómeno de la Traducción; la creación de un nuevo lazo. Por tanto, se opera desde una fuente de incertidumbre sobre y para la acción. Es preciso vigilar y preguntarse constantemente que agencias –actores que ejercen acción o agentes- hay implicadas durante el curso de la acción. Inclusive, Latour (2008) hace una metáfora del propio concepto “actor” la cual resulta clarificadora;

“No es accidental que esta expresión, como la de “persona”, provenga del teatro [...] Usar la palabra “actor” significa que nunca está claro quién y que está actuando cuando actuamos, dado que un actor en el escenario nunca está solo en su actuación [...] ¿Es real? ¿Es falso? ¿Importa la reacción del público? ¿Y qué hay de la iluminación? ¿Qué está haciendo el personal técnico detrás de escena? ¿Se está transmitiendo el mensaje del dramaturgo con fidelidad o se ha hecho un embrollo sin remedio? ¿El personaje llega al público? Y, si es así ¿Por cuál medio? ¿Que están haciendo los otros actores?

¿Dónde está el apuntador? Si aceptamos desplegar la metáfora, la palabra “actor” misma dirige nuestra atención a una dislocación total de la acción, alertándonos de que no se trata de un asunto coherente, controlado, bien definido y con bordes claros. Por definición la acción es dislocada. La acción es tomada prestada, distribuida, sugerida, influida, dominada, traicionada, traducida. Se dice que un actor es un actor-red en primer lugar para subrayar que representa la mayor fuente de incertidumbre respecto del origen de la acción; llegará a su debido momento el turno de la palabra “red”. (p. 73-74)

El término “red” por si solo se retoma en la Quinta fuente de incertidumbre.

- iii) “Tercera fuente de incertidumbre; los objetos también tiene capacidad de agencia”

En la acción no solo los humanos participan, también han de comprometerse objetos, materiales y tecnologías. Aquellas ejercen agencia en las asociaciones; lo que se ha definido como “actante”. Así, del mismo modo en el que se debe prestar atención a las asociaciones de grupos (Primera fuente de incertidumbre) también se debe considerar la innovación tecnológica, los accidentes técnicos, la historia de los objetos y todo aquello vinculado a lo material. No olvidemos que nos situamos bajo una perspectiva constructivista de la tecnología.

- iv) “Cuarta fuente de incertidumbre; cuestiones de hecho contra cuestiones de interés”

La ANT no admite nada “de hecho”, es decir, no da por sentado un hecho “per se”. Todo es fruto de una asociación de elementos humanos y no humanos, bajo un contexto histórico, político y sociocultural dado. Ni el propio científico es “incontrovertible”, pues ha de ser producto de aquellas asociaciones. Se ha de comprender a las cosas como múltiples en su despliegue y asociatividad de actantes, más que constituir elementos abordables desde diversos puntos de vista. La multiplicidad de las cosas es la que permite una comprensión diversa de las mismas. El punto de partida del analista, por tanto, nunca será una “cuestión de hecho”, sino más bien una amalgama de objetos, agencias, opiniones, contextos, etc. que se presentan como algún tipo de interés para el investigador. Es lo que Latour denomina “cuestión de interés”.

v) “Quinta fuente de incertidumbre; escribir explicaciones arriesgadas”

Esta última incertidumbre se relaciona con la escritura misma a la hora de exponer explicaciones o “resultados” bajo la perspectiva de la ANT. Claramente el anhelo de exponer un texto y concluirlo objetivamente está presente, pero se debe comprender que la multiplicidad de agencias ofrece una constante resistencia al punto de vista del investigador, o “cuestiones de interés”. Latour hace la diferencia entre un texto común y otro trazado desde la óptica de la ANT; el primero sólo ha de presentar una red de participantes en torno a una controversia, pero el segundo es capaz de desplegar una trama actoral como redes de mediadores, no como intermediarios, donde “todos los actores “hacen algo” y no se limitan a quedarse sentados” (Latour, 2008, p.187).

El término “red” -tal como se definió “actor”, completando así el binomio “actor-red”- describe “la capacidad de cada actor de hacer que otros actores hagan cosas inesperadas. Un buen texto produce redes de actores cuando permite al escritor seguir un conjunto de relaciones definidas como otras tantas traducciones” (Latour, 2008, p.1870). En esta “red” todos los actores han de “actuar”, es decir, todos deben generar un efecto, generando traducción. Una definición textual, no desde la ANT, define a ciertos actores como meros transmisores de flujo, como “trampolín”, como nodo. Aquella ha sido sin duda una definición opositora ante la sociología crítica, o “sociología de lo social” como la llama Latour, la cual genera textos bajo fuerzas sociales impuestas, desde su perspectiva, no propiciando el rastreo de asociaciones. Por lo tanto, una red es una expresión de cuántos movimientos y “actuaciones” pueden plasmarse en un texto. Son conexiones que pueden rastrearse físicamente, por tanto es un concepto empírico. No obstante, paradójicamente, Latour (2008) ofrece la siguiente característica -haciendo metáfora a una red de

pesca como unión de puntos o nodos- y clarifica porque texto y red han de ser prácticamente indisolubles;

“Una red no está hecha de hilos de nailon, palabras o cualquier sustancia durable, sino que es el rastro que deja algún agente en movimiento. Se pueden colgar las redes de pesca a secar, pero no se puede colgar un actor-red: tiene que ser rastreado nuevamente por el pasaje de otro vehículo, otra entidad en circulación” (p.192)

3.3.- Modelo teórico como integración conceptual; controversias sociotécnicas a nivel local.

Para enfrentar conflictos como el que despliega el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, es preciso abordar un modelo teórico acerca del estudio de las controversias sociotécnicas a nivel local. Este modelo propone una mirada integral entre los estudios acerca de controversias y los conceptos teóricos acerca del territorio y el desarrollo local.

Debemos comprender que frente a proyectos de inversión como lo es el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, donde existe un ensamblaje sociotécnico que amalgama aviones, fuselajes, edificios, radares, pistas, viento, topografía, ruidos (decibelios), cuencas hidrográficas, etc. junto a políticas públicas, gobiernos locales/regionales, entidades públicas –MOP, CONADI, , empresas privadas –la concesionaria del aeropuerto, ganaderos, lecheros, etc.-, Tribunales de justicia, Organizaciones No Gubernamentales, Comunidades Indígenas, organizaciones rurales, tópicos de economía regional y nacional –el concepto del “progreso”- las que todas a su vez se diluyen en una controversia, protagonizada por la población local opositora residente en el territorio circundante al proyecto, la cual se busca estabilizar/clausurar mediante compensaciones y acuerdos de gestión territorial (convenios).

Este modelo se sostiene en tres puntos, a saber;

- 1) El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía se emplaza en un territorio, considerando su acepción que implica interpretarlo como una unidad más allá de lo espacial, físico o geográfico del mismo; en aquel cohabitan personas que viven, y sobre todo, buscan alcanzar un buen vivir, acorde a sus valores y patrones culturales, aunque a su vez “constreñido” por condicionantes territoriales en relación a las

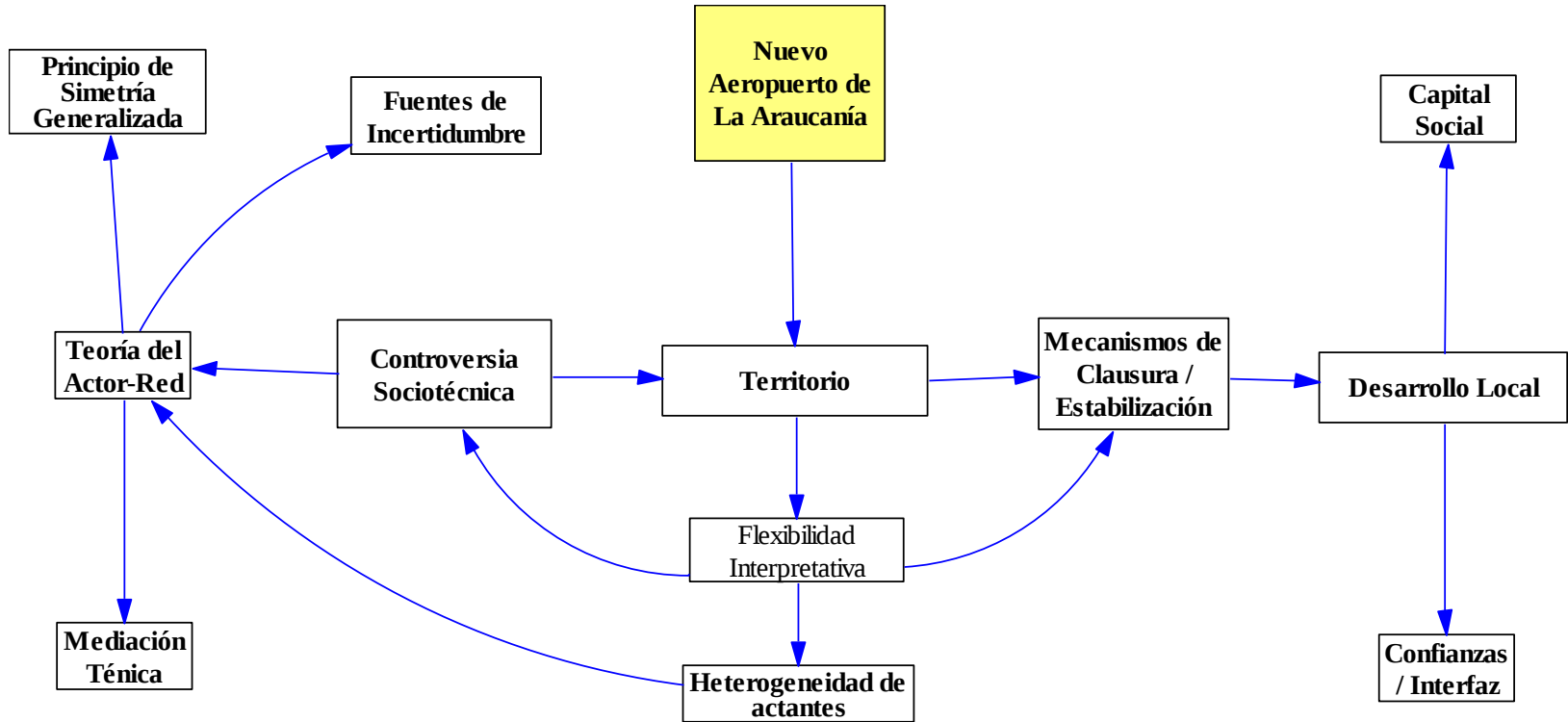
posibilidades y habilitaciones, en palabras de Sen. La ruralidad de la comuna de Freire, como se describe en el apartado 2.3, posee altos índices de pobreza, la cual recae principalmente en su población indígena, pertenecientes a la cultura mapuche. Este contexto carga con una historia, además, de expropiación territorial, desigualdad social y reivindicación y revitalización cultural, anclada fuertemente en este mismo territorio.

- 2) A causa de la flexibilidad interpretativa que emerge desde el aeropuerto visualizado como artefacto sociotécnico, se despliegan una controversia; aquel contexto de incertidumbre compartida debido a la desestabilización del artefacto. Para comprender aquello que acontece alrededor de la trayectoria histórica del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, es preciso rastrear las asociaciones entre una heterogeneidad de componentes humanos y no humanos, así llamados “actantes”. Dicho de otra forma, se quiere identificar “actores-redes” -siendo aquellos difusos y efímeros, no reductible ni a red ni actor, amparados en el Principio de Simetría Generalizada- siguiendo los términos teórico-metodológicos de la Mediación Técnica; Traducción, composición, cajanegrización y delegación. La labor de quien investiga es vigilar constantemente los cinco principios de incertidumbre que la ANT propone y que se han definido previamente.
- 3) Si bien esta heterogeneidad de actantes tiene la función de comenzar el rastreo de asociaciones con base en la ANT, será la Flexibilidad Interpretativa -entre actores “humanos”- la que nos conecta con posibles escenarios de Desarrollo Local. Para estabilizar la controversia se gestionan compensaciones y acuerdos con la población local opositora al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, con objeto de entregar componentes asociados al bienestar individual y comunitario, vale decir, mejoras viales, sistemas de agua potable, fomento al desarrollo agropecuario, impulso a iniciativas productivas, entrega de tierras, etc. Aquí el rol

fundamental lo tienen las relaciones humanas, y por ende la gestión del capital social -tramas de confianzas- entre agentes implicados. Observamos el fenómeno de la interfaz, donde los funcionarios del mundo público deben acercarse al territorio local para establecer el diálogo y gestar mediante la negociación algún consenso. Nuevamente, el “stock” de capital social de los grupos, en este caso, las comunidades indígenas opositoras al proyecto, será crucial para gestar y estabilizar la controversia, debido al “convencimiento” y aceptación de una racionalidad ajena, contenedora de una visión propia de mundo e intereses. Es el paso de la confianza particularizada a una generalizada, cuestión que se abordará en los siguientes apartados.

La siguiente figura sintetiza el modelo teórico propuesto;

Figura N°2: Modelo teórico; Controversias sociotécnicas a nivel local. El caso del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía



Fuente: Elaboración Propia.

Parte IV: La cartografía de las controversias como herramienta metodológica

4.1.- La Cartografía de Controversias; visualización y apertura de la “caja negra”

Podemos sostener que para que exista una controversia sociotécnica deben darse al menos tres condiciones. Primero, que exista una variedad de actores. En segundo lugar, que se haga manifiesto públicamente algún desacuerdo entre éstos. Y tercero, hacer válido el principio de Simetría Generalizada; ninguno de los actores -más bien actantes, es decir “humanos” y “no humanos”- tiene una posición *a priori* más importante que el otro. Es la heterogeneidad y el ensamblaje sociotécnico entre actantes lo que adquiere importancia para la ANT y la cartografía, cuya finalidad es visualizar empíricamente cómo estos interactúan en la controversia (Venturini, 2009). Recordemos que la controversia es la ausencia de estabilidad, de incertidumbre compartida (MACOSPOL, 2010; Latour, 2008). Por tanto, la cartografía de controversias tiene por finalidad visualizar las interacciones y construir un “mapa de la controversia”, basado en un análisis relacional (Venturini, 2009), haciendo de alguna manera “visible” la heterogeneidad y las asociaciones entre los elementos.

Tomasso Venturini (2009) es uno de los pocos autores que ha sintetizado textos sobre la metodología a la hora de abordar controversias, al menos en idioma italiano e inglés, ya que el grueso de esta literatura -escrita principalmente por Latour- se halla en francés. No obstante, la cartografía de controversias es un método no muy documentado. La cartografía de las controversias fue iniciada por Bruno Latour como un curso dictado en la *École des Mines* de París en el año 1998. En la actualidad se enseña en varias universidades, como el Institut de Science Politiques de París, Instituto de Tecnología de Massachusetts, Universidad de Oslo, Universidad de Munich, Universidad de Liège y otras.

Latour (2008) sostiene que lo social no puede ser estudiado en su estado sólido (las redes estabilizadas) o en su estado líquido (los actores aislados);

“En ambos casos, lo social desaparece. Cuando se toma como sólido, pierde su capacidad de asociarse; cuando es tomado como un fluido, lo social desaparece de nuevo, ya que destella muy brevemente, justo en el momento fugaz en que las nuevas asociaciones se están pegando a la vez al colectivo” (p. 159).

Así, Venturini (2009) establece la metáfora del “magma” como punto intermedio entre aquel estado líquido/sólido observable de toda controversia, aquella roca parcialmente fundida que emerge de las profundidades y que puede visibilizarse en los volcanes.

Las controversias surgen cuando las cosas que se dan por sentado comienzan a ser debatidas. Dicho de otra forma, gracias a la discusión podemos darnos cuenta de cosas que no sabíamos que existían pues los actores las daban por garantizadas; se abre la “caja negra”, aquel anhelo de descubrir cómo sucedieron las cosas antes de “estar bien”. Para el caso del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, los iniciadores –actores públicos y privados- no contaban con la oposición local que se vendría por parte del mundo indígena. Asimismo, tenían la certeza de que los mecanismos de estabilización –compensaciones y acuerdos- serían suficientes para apaciguar a los grupos “disidentes”.

La cartografía de las controversias constituye un ejercicio que, desde una apreciación personal, no deja de ser, por un lado, un gran ejercicio etnográfico con una fuerte vigilancia de los prejuicios y sesgos tanto personales como teórico-metodológicos-epistémicos “clásicos” de las ciencias sociales y, por su parte, una tarea de reconstrucción historiográfica de los sucesos que envuelven una controversia en particular. Facilita la elaboración de un texto con el afán de reconstruir los procesos que llevaron a la controversia en torno al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía.

Así, Venturini (2009) propone un abordaje metodológico basado en la ANT. Para efectos de esta investigación, es decir, lo que envuelve a la controversia en cuestión, consideraremos los siguientes hitos;

i) Tres principios metodológicos ; Bruno Latour (2004) instruye a sus alumnos en que para llevar a cabo un buen análisis de controversias el investigador debe “tan sólo observar”. Aquello no está exento de complejidades y dudas. Su posición se sintetiza en tres principios metodológicos de captación de información a la hora de enfrentar escenarios de controversias;

- 1) *No restringir la observación a una única teoría o metodología*; la ANT propone utilizar cualquier herramienta de observación, lo que no resta a usar metodologías utilizadas comúnmente en las ciencias sociales, naturalmente. La invitación es a no restringirse por un determinado enfoque y darle prioridad a la observación como antecesor a la rigidez teórica y metodológica; “*Surprise and curiosity should inspire their notions and protocols more than the other way around*” (Venturini, 2009, p. 259).
- 2) *Observar tantos puntos de vista como sea posible*; Aquello apunta a que la objetividad es una quimera; nada nuevo bajo el sol de las metodologías convencionales. El propósito es multiplicar los puntos de observación. Cuanto más numeroso sean estos, más contribuye o se acerca a la imparcialidad.
- 3) *La voz de los actores estará por sobre las presunciones propias del investigador*; quienes “viven” las controversias pudiesen ser más expertos ante quien investiga de forma externa. De alguna manera es contigua al punto anterior, y hace el llamado a ejercitar aquella vigilancia de prejuicios a la hora de rastrear una

controversia y describir “actores-redes”. Mantiene también la pugna clásica entre el sentido común y el “método científico”; el lego y el experto. Es un símil a lo que Latour (2008) explica como las “cuestiones de interés”

4.2.- Técnicas de recolección de información; visualizando controversias con dominancia cualitativa

Si bien la Cartografía de las Controversias ofrece una cierta “libertad” a la hora de utilizar métodos de investigación, claramente puede valerse de las herramientas ya consolidadas por las ciencias sociales para obtener la información necesaria. Para la presente investigación, aquella serían la Entrevista y la Revisión Documental. Se decidió darle una relevancia cualitativa, debido a que tanto los puntos de partida -las declaraciones y los posicionamientos contrapuestos de las perspectivas de los actores socialmente relevantes- como la perspectiva final generalizada de las controversias, son frutos de las construcciones del lenguaje. Tampoco se debe perder el foco que un artefacto sociotécnico como lo es el Aeropuerto, se comprende dentro de los márgenes teóricos de la construcción social de la tecnología (la ANT y la SCOT).

Al plantearse con dominancia cualitativa, la validez y confiabilidad del conocimiento quedan en manos del rigor del investigador (Cisterna, 2005). Una epistemología interpretativa defiende a “un sujeto interpretante de las interpretaciones de otros, que debe tener presente, en la medida de lo posible, las determinaciones de sus propias interpretaciones” (Serbia, 2007, p.127)

4.2.1.-Entrevista Semi-Estructurada

La entrevista somete, en cierta medida, a las personas a estímulos verbales diferentes a los que una conversación espontánea puede generar. Este clima “artificial” permite al investigador captar cómo las personas se comportarían en otras circunstancias (no las sincrónicas que permite la observación participante) e indagar en eventos o procesos causales relacionados con la propia historicidad, vivencias y subjetividades del entrevistado (Hammersley & Atkinson, 1994). Para el caso de esta tesis, se ha utilizado la “Entrevista semi-estructurada”; se dispone de una determinada cantidad de interrogantes con un contenido preestablecido que en su conjunto hacen las veces de un “guión” pero al momento de ser aplicadas a un entrevistado el orden de las preguntas no ha de ser un factor determinante, incluyendo la posibilidad de generar nuevas interrogantes relacionadas al tema. Claramente este método está fuertemente influenciado por características personales del investigador; aquellas “cuestiones de interés” de las que escribió Latour, vale decir, las declaraciones o los relatos que busca plasmar una entrevista son un conjunto de asociaciones aún “deshilachadas” que despiertan el interés de quien investiga. No por nada se pronuncian como una fuente de incertidumbre.

La importancia de este método de investigación se sostiene en la capacidad de describir la experiencia de los actores socialmente relevantes. Claramente los participantes de la controversia son los principales descriptores de su propio mundo e interacciones, siendo el método un proceso interactivo entre “investigador-investigado”, como se acaba de mencionar en el párrafo anterior.

Las entrevistas fueron de principal utilidad y complemento para introducir en las temáticas controversiales. Se llevaron a cabo cinco en total, a actores socialmente relevantes para la investigación;

- i) Mary Valdebenito; Directora de Dirección de Aeropuertos, MOP Araucanía
- ii) Cristóbal Carmona; Abogado en la ONG Observatorio Ciudadano (año 2011)
- iii) Funcionario MOP Araucanía; solicitó reserva de identidad.
- iv) Hernando Silva; Abogado en la ONG Observatorio Ciudadano (año 2011)
- v) Iván Reyes; presidente Comunidad Indígena Federico Alcamán y Juan Huenchual y presidente de Asociación Ayun Mapu.

4.2.2.- Revisión documental

Consta de la revisión de material principalmente de la web, entre los que se encuentran documentos de prensa y documentos de dominio público. Éstos últimos, por su parte, se refieren a aquellos utilizados entre organismos del Estado para gestionar y concretar las diversas iniciativas, procedimientos administrativos, legales y políticas públicas. La documentación “pública” principalmente ha de referirse a “ordinarios”⁹, regulados por el Decreto 291 de 1974 que “Fija Normas para la elaboración de documentos”. Y por otro lado, entre los documentos figuran estudios técnicos emitidos por entidades públicas y privadas.

La revisión documental ha de constituir el grueso de fuente de información para ésta investigación;

⁹ “Los de carácter “SECRETO” serán conocidos sólo por las autoridades o personas a las cuales vayan dirigidos y por quienes deban intervenir en su estudio o resolución. Los de carácter “RESERVADO” serán los que traten de materias que, atendida su naturaleza, deban ser conocidas únicamente en el ámbito del departamento, sección u oficina a que sean remitidos. Los de carácter “ORDINARIO” serán aquellos que pueden ser de dominio público y abarcarán la correspondencia no comprendida en los dos primeros números.” (Art. 1, Dto. 291)

“La reseña de escritos constituye la piedra angular de la organización sistemática de una investigación. En efecto, ningún investigador serio no arriesgaría emprender una investigación sin tener, previamente, verificado el estado de la cuestión al nivel de los escritos sobre el tema investigado. La selección de un problema de investigación exige familiarizarse con los pasos efectuados sobre el tema de investigación.” (Oullet, 1982, p. 95)

4.3. - Análisis de información; síntesis diseño metodológico

“To understand how social phenomena are built it is not enough to observe the actors alone nor is it enough to observe social networks once they are stabilized. What should be observed are the actors-networks—that is to say, the fleeting configurations where actors are renegotiating the ties of old networks and the emergence of new networks is redefining the identity of actors.” (Venturini, 2009, p. 264)

Nuestro análisis se trata de “analizar”, valga la redundancia, controversias. El propósito es analizar aquellas asociaciones “efímeras” entre actores humanos y no humanos, las cuales van re-configurando lazos y redes y formándose nuevas, a lo largo de la controversia.

Analizar controversias, desde Venturini (2009), requiere seguir al menos “cinco lentes de observación”, a saber;

- 1) *De las declaraciones a las literaturas*; han de ser las declaraciones de los actores y/u otros componentes, de forma desordenada, lo que llama la atención del investigador como punto de partida para rastrear o reconstruir la controversia en cuestión. No obstante, aquellas declaraciones no constituyen cuestiones “incontrovertibles” (Cuarta Fuente de Incertidumbre). En concreto, para esta

investigación, las diversas plataformas Web serán las contenedoras de aquello. Por ende, el investigador continúa indagando en las literaturas específicas de las diversas temáticas que involucran estas opiniones o declaraciones, que hasta el momento parecen estar aisladas.

- 2) *De la literatura a los actores*; posteriormente, el investigador comienza a entrelazar sus indagaciones yendo más allá de lo meramente textual. Traza desde la literatura una trama de actores participantes y visualiza posibles interconexiones.
- 3) *De los actores a las redes*; el “actor” será tal, si cada uno surge un efecto sobre otro en la red, en su vinculación con otros actantes, vale decir componentes técnicos, tecnológicos, institucionales, otros organismos vivos, etc. Así lo define Latour (2008) en la Segunda Fuente de Incertidumbre, que deja en claro que la acción es “abordada” por otro actante, y que el actor no es fuente de acción por sí solo.
- 4) *De las redes al cosmos*; los actores aspiran a alcanzar una estabilidad –clausura-, es poco probable que la formación de grupos tenga por finalidad el “caos” o la desestabilización. Existe un deseo de simplificación por parte de los actores, motivada por un panorama utópico a alcanzar, con base en historicidades y subjetividades. El “Cosmos” representa el rol de las ideologías y del posicionamiento de cada actor, que no representan aquel “magma” de la existencia colectiva, pero sin duda que puede influirla;

“vivimos en un mundo híbrido simultáneamente compuesto por dioses, personas, estrellas, electrones, plantas nucleares o mercados, y es responsabilidad nuestra convertirlo ora en un «indisciplinado caos», ora en un «todo ordenado», en un cosmos”. (Latour, 2001, p. 30)

5) *Del cosmos a la cosmopolítica*; una controversia contiene una pluralidad de “cosmos”. Latour (2014) la define como una propuesta “no-pacífica” de la comprensión de la sociedad;

“Con su uso de *cosmopolítica*, Stengers¹⁰ quiere alterar el significado de “pertenecer” [*belong*] o “ser parte de” [*pertain*]. Reinventa la palabra, porque la representa como un compuesto del sentido más fuerte de *cosmos* y del sentido más fuerte de *política*, precisamente porque el sentido usual de la palabra *cosmopolita* suponía una teoría de la ciencia que ahora está en disputa. Para ella, la fuerza de un elemento corrige cualquier disminución de la fuerza del otro. La presencia de *cosmos* en *cosmopolítica* resiste a la tendencia de que *política* signifique el dar-y-tomar en un club humano exclusivo. La presencia de *política* en *cosmopolítica* resiste a la tendencia de que *cosmos* signifique una lista finita de entidades que considerar. *Cosmos* protege contra la clausura prematura de *política*, y *política* contra la clausura prematura de *cosmos*. Para los estoicos, el cosmopolitismo era prueba de tolerancia; en la definición de Stengers, la cosmopolítica es una cura para lo que ella llama “la enfermedad de la tolerancia”. (p.20)

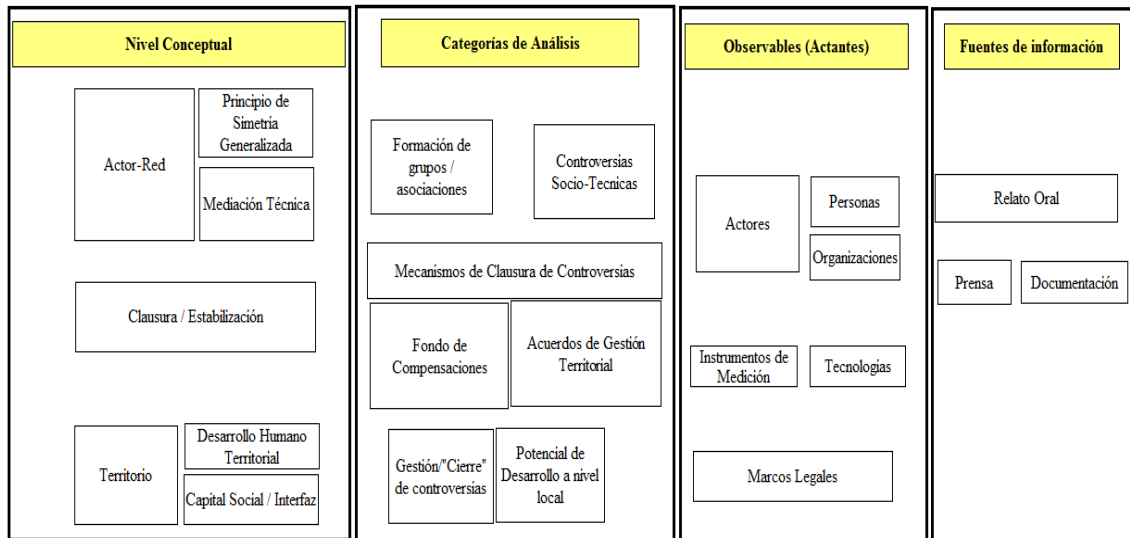
Si la política es “negociación”, una controversia no puede abordarse simplemente con la reconciliación de las discrepancias, por tanto;

“Esta manera de entender *cosmos* en *cosmopolítica* es limitada porque le pone un límite al número de entidades sobre la mesa de negociación. Pero si es que *cosmos* va a significar algo, entonces tiene que abrazar, literalmente, todo, incluyendo al vasto número de entidades no-humanas que hacen que los humanos actúen” (Latour, 2014, p.20)

Por tanto, el análisis de controversia para esta investigación se resume en la siguiente figura;

¹⁰ Isabelle Stengers, 1996, *Cosmopolitiques*, vol. 1, *La guerre des sciences* (París: La Découverte; Les Émpecheurs de penser en rond)

Figura N° 3: Diseño metodológico



Fuente: Elaboración Propia.

Consiste en la integración de cuatro niveles; i) Conceptual, donde se articula a nivel teórico acerca de la ANT, la Clausura de controversia y lo que implica el desarrollo a nivel territorial; ii) Categorías de análisis, que involucran el rastreo de asociaciones para identificar las controversias sociotécnicas (en relación con el Objetivo específico N°1), los mecanismos de clausura/estabilización (objetivo N°2) y lo que respecta al “cierre” de controversias en virtud del potencial de desarrollo a nivel local; iii) Observables (actantes); todos los componentes sociotécnicos que interactúan y; iv) Fuentes de información; la base de datos que permite el rastreo y re-construcción de las controversias, siendo estas relatos orales (entrevistas semi-estructuradas), documentos de prensa web y documentación pública (resoluciones, oficios, memorándums, estudios, etc.)

Parte V: Trayectoria del Nuevo Aeropuerto Araucanía; visualización y análisis de controversias.

4.1.- El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía; El Área de Influencia Indirecta (AII) y las Unidades Territoriales de Negociación.

La presente tesis busca analizar la controversia sociotécnica generada tras el diseño del proyecto Nuevo Aeropuerto de la Araucanía. Es posible encontrar interpretaciones en torno al avance en términos de conexión y comunicación que significa la instalación de un terminal aéreo en la zona, principalmente dada las condiciones del aeropuerto anterior -Aeródromo Maquehue - el cual, según el MOP y la DGAC, carecía de capacidad para arribar aviones de mayor fuselaje. En ese sentido, el nuevo aeropuerto permite el arribo de aviones Boeing 767 y Airbus 320.

A partir de lo anterior, el proyecto tuvo como objetivo inicial:

“La construcción y operación de un nuevo aeropuerto para la Región de La Araucanía, en reemplazo del actual aeródromo Maquehue de la comuna de Temuco. Ello con el fin de adaptarse a los requerimientos aeronáuticos, de demanda, medio ambientales y de seguridad que imponen las normas, los pasajeros y las aeronaves comerciales de última generación.” (SMA, 2013:3)

Tras la evaluación inicial del proyecto por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se determinó el emplazamiento en el lado sur de Temuco, entre Quepe y Freire, “a una distancia aproximada de 14 km al sur de la ciudad de Temuco y a unos 2 km al poniente de la Plaza de Peaje Quepe en la ruta 5” (SMA, 2013:7). La superficie total que se consideró para este proyecto fueron 406 mil hectáreas (Sanhueza et al., 2013: 64).

Sin embargo, en algunos casos los proyectos de infraestructuras, aún siendo diseñados con fines de “desarrollo” o conexión entre zonas de nuestro país, generan resistencia en las comunidades locales. Cabe señalar que en el caso del Nuevo Aeropuerto en La Araucanía, el municipio de la comuna en cuestión (Freire) apoyó la construcción del terminal aéreo internacional, no obstante, los actores sociales involucrados y que entraron en conflicto directo con la realización de las obras fueron las comunidades mapuche aledañas a la zona; el MOP las re-organizó y “bautizó” bajo el nombre de Unidades territoriales de negociación.

Uno de los puntos controversiales en la ejecución del proyecto fue que las comunidades reclamaron por la instalación del aeropuerto en tierras ancestrales Mapuche, mostrando su disconformidad frente a la Evaluación de Impacto Ambiental entregada por el MOP (Calificación Ambiental N°252/2006), según la cual no se generarían mayores impactos en la zona de construcción. "No nos oponemos al desarrollo, pero que sea para todos" (*La Segunda*, 2014), indicó la vocera de la comunidad Fermin Manquilef tras una manifestación que canceló el primer vuelo programado para julio del año 2014.

Al respecto, el estudio de Sanhueza et al. señala que “Desde sus primeros años de tramitación el proyecto no logró concitar el apoyo de los pueblos afectados, especialmente por la ausencia de mecanismos reales de participación y de incidencia en su elaboración y evaluación” (2013: 64).

Por otro lado, a la preocupación de los agricultores, se sumó el reclamo de los lecheros de la zona, quienes también se manifestaron frente al emplazamiento del nuevo aeropuerto. En este contexto, el Intendente de entonces declaró:

“La principal duda está en los resultados económicos para el futuro en gente que ha invertido en la leche. Estamos dispuestos a ayudar. La región quiere un aeropuerto, pero queremos sentir que todos tengan la sensación que ésta es una oportunidad y que nadie sienta que le cae un aeropuerto” (*Austral de Temuco*, 2005:1)

En la actualidad, se han desarrollado diversas medidas de mitigación, reparación y/o compensación por los posibles impactos generados tras la apertura del aeropuerto. A fin de gestionar las controversias generadas entre el proyecto y las comunidades aledañas, el Informe de Impacto Ambiental consideró la creación de un Fondo de Compensación en el Área de Influencia indirecta, el cual “ha permitido desarrollar iniciativas de las comunidades y personas naturales vinculadas a temáticas como: capacitación, desarrollo Productivo, actividades silvoagropecuarias, gestión de organizaciones y/o comunidades y fortalecimiento para organizaciones indígenas y comunitarias en general” (SMA, 2013: 39).

A su vez, el año 2014 la Municipalidad de Freire recibió 64 millones de pesos por concepto de impuestos por parte del nuevo aeropuerto de La Araucanía, al respecto,

El alcalde José Bravo, indicó que ese dinero se ha invertido en distintas áreas municipales y que un porcentaje está destinado a cumplir con una de las medidas de mitigación, consistente en arrendar un stand al interior del terminal aéreo para la venta de productos elaborados por artesanos de la comuna. (*Bío Bío*, 2014:1)

Para organizar la gestión de controversias y aplicar las compensaciones y acuerdos desde el mundo público hacia la oposición, se creó la llamada “Área de Influencia Indirecta” (AII), como unidad socio-geográfica que alberga a todas las comunidades indígenas y otras organizaciones (principalmente rurales). Ésta quedó definida en la Resolución de Calificación Ambiental N°252 del año 2006, y posteriormente

complementada por el Oficio N°720 del 2 de octubre de 2008 de la Dirección Nacional de CONADI.

El AII ha de “contener” cinco Unidades de Intervención o negociación. Con ellas se crearon diversos Convenios y Acuerdos de Gestión Territorial que llevan su mismo nombre. En concreto, aquellas unidades son las siguientes;

- 1) Quepe-Pelales (2006): Constituyen las primeras comunidades y organizaciones que "aprobaron" el proyecto. Contiene 16 organizaciones y 979 familias.
- 2) Quepe-Lolen-Freire (2007): Actualmente llamada “Peumayen”. El único convenio que contempla un estudio diagnóstico de necesidades socioterritoriales, que se efectuó entre octubre de 2014 y marzo de 2015. Lo conforman 18 organizaciones y 1121 familias.
- 3) Ayun Mapu (2014): Comunidad que se ha caracterizado por su tajante oposición al proyecto. Se firman dos convenios, uno para tierras y el otro "integral". Se forma por 5 organizaciones y 238 familias.
- 4) Fermin Manquilef (2014): También comunidad contraria al proyecto, siendo sólo una organización (la comunidad del mismo nombre) y 100 familias.
- 5) Trapilhue (2014): Otra opositora. Se compone por 7 organizaciones. 243 familias.

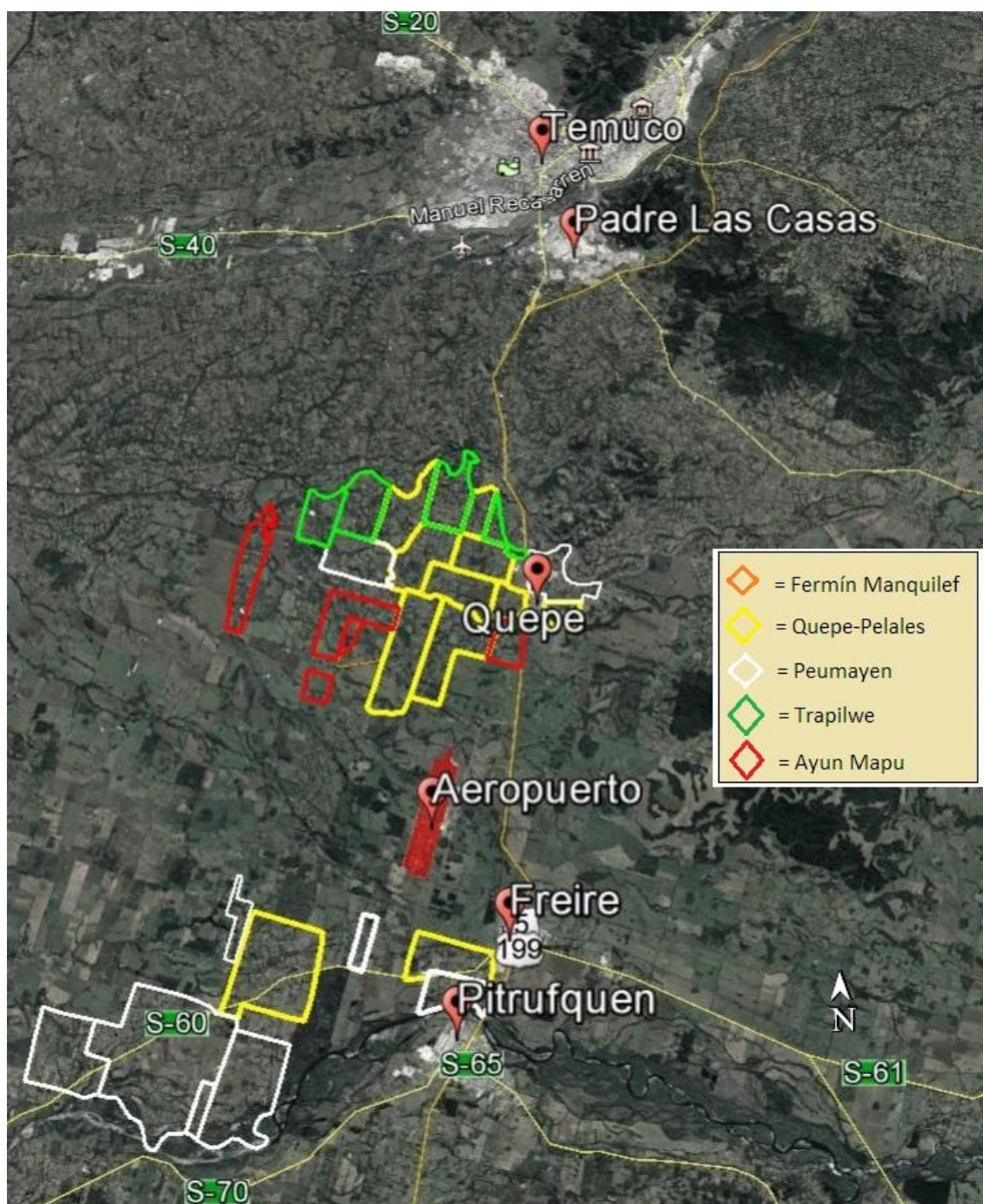
Tabla N°8: Unidades de intervención/negociación del AII.

UNIDADES DE INTERVENCIÓN					
	<u>Quepe Pelales</u>	<u>Peumayen</u>	<u>Ayun Mapu</u>	<u>Trapilhue</u>	<u>Fermin Manquilef</u>
Comunidades Indígenas	1. Francisco Lincoñir	1.- Isidro Antinao	1.- Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	1.- Epu Francisco Huenchuñir	1.- Fermin Manquilef
	2. Rayen Saavedra	2.- Juan Huenchual	2.- Antonio Cotaro	2.- Francisco Huenchuñir	
	3. José María Saavedra	3.- Pascual Temo	3.- Francisco Lemuñir	3.- Huilquico Hueche	
	4. Antonio Gueñir	4.- Quinchao Calderon	4.- José Catrin	4.- Fernando Hueche	

	5. Juan Aillapi1	5.- Juan Calderón	5.- José Aillañir	5.-Santiago Coñoeman	
	6. Juan Aillapi 2ª	6.- Ignacio Manuel		6.- Newen Hueñir	
	7. Juan Aillapi 2B.	7.- Juan Hueche		7.-Trapilhue	
	8. Juan Rañileo	8.- Antonio Lepian			
	9. Ricardo Rayin				
	10.Francisco Pillañir				
	11. Marcelino Nahuelhual				
	12.Dollinco Quepe				
	13. Antonio Curilen				
	14. Fernando Catrian				
Comités	1.- Vecinal de Millelche	1.- Sta. Julia.			
		2. El Coihue.			
		3. Pichi Quetrahue.			
		4.- Pequeños Agricultores de Quetrahue			
		5.- Rucahue Bajo.			
		6.- Newuen Rucahue.			
		7.- Wemapu			
		8.- D° Rural de Millelche			
		9.-Renacer de Millelche			
Asociaciones	1.- Asociación Indígena Kume Ke Che				
Talleres		1.- Taller Laboral Las Hormiguitas			

Fuente: Elaboración Propia.

Mapa N° 1: Distribución geográfica de las Unidades de Intervención/Negociación del AII¹¹



Fuente: Elaboración Propia

¹¹ Los polígonos se han trazado en base a los títulos de merced, asociados a las comunidades que componen cada uno de las Unidades de Negociación. Considérese referencial.

5.2.- Análisis de posiciones/interacciones contrapuestas a lo largo de la historia del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía como artefacto sociotécnico

En este apartado se exponen los puntos controversiales que subyacen al emplazamiento Aeropuerto de La Araucanía desde el año 1994 a la fecha. El objeto es trazar un texto que permita visualizar los “actores-red” de la controversia. A lo largo de esta extensión temporal, es factible rastrear asociaciones entre actores, tecnologías y lógicas sean estas gubernamentales, de mercado, de desarrollo, tecno-científicas, etc.

En las controversias sociotécnicas no hallamos dispositivos “racionales” de clausura. Contrariamente lo pensó Gottfried Leibniz (1646-1716), matemático, filósofo, teólogo y politólogo alemán, cuando resumía su posición bajo el lema “*Calculemus*”; el cálculo junto a los métodos racionales de discusión y científicos serán capaces de resolver pacíficamente y de la mejor forma posible todas las controversias humanas. Leibniz tuvo la creencia de que para enfrentar nuestros desacuerdos debemos sentarnos en torno a una mesa y utilizar la lógica y la ciencia “racional” para calcular quien de los involucrados esta errado y cual tiene la razón; y que nadie entre en conflicto.

Los estudios de la Ciencia y la Tecnología, asimismo la ANT, parten de la premisa de que debemos deshacernos de los análisis “pacifistas”. Como hemos dicho, el estudio de las controversias se enfoca en el conflicto, discrepancia y en aquel contexto de incertidumbre compartida -y de las cinco fuentes de incertidumbres en el análisis teórico-metodológico-. Es por ende que se han identificado 3 focos o puntos de controversia durante la trayectoria histórica del Nuevo Aeropuerto Araucanía:

- i) Decisión de emplazar el Aeropuerto en sector Quepe Pelales; Corresponde a la asociación de hitos entre los años 1994 y 2007. La búsqueda de un espacio geográfico para situar al nuevo aeropuerto conllevó a desplegar la primera

controversia, la que se considera como base de las dos que le proceden. En este entonces el ruido entre la población local opositora aún no ha de ser de gran envergadura. Principalmente alberga las dinámicas y contraposiciones de actores públicos y privados. Un hito importante es la creación del Área de Influencia Indirecta (AII), ante la cual se prevé la necesidad de gestar compensaciones, pero hasta entonces sin concretar. Lo envuelve una perspectiva de desarrollo más bien clásica, es decir, aquella centrada en el crecimiento económico y la tecnologización, alejada de los procesos participativos o alianzas basadas en la confianza y cooperación con los actores residentes del territorio en donde se emplazaría este megaproyecto de infraestructura.

- ii) Participación/consulta Indígena; Despliega las asociaciones ocurridas entre los años 2006 y 2011. Los vínculos entre ONGs y organizaciones locales opositoras -las que están dentro del AII- emergen con un empoderamiento que lleva a instaurar acciones legales por falta de criterios en la aplicación de participación, tanto en la implementación como en la construcción de las obras del aeropuerto. Cobra fuerza la entrada en vigencia –y controversial- del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y otras normativas asociadas, como el Decreto 66, que regula la consulta indígena sobre proyectos o iniciativas que pudiesen afectar la vida de los pueblos originarios en sus territorios de origen.
- iii) Reivindicación Territorial Indígena; Se enmarca entre los años 2010 hasta el presente. Más bien aquello en términos prácticos que “encierran” en específico esta controversia, pues la reivindicación territorial de los pueblos originarios de Chile y el mundo data desde los periodos de colonización, adquiriendo diversos ribetes y matices a lo largo de la historia, mientras se consolidaron los Estados-Naciones, dando origen a múltiples luchas y conflictos interétnicos. Es durante esta etapa que se gestan los mecanismos de estabilización/clausura de

controversias, en forma de compensaciones y acuerdos de gestión territorial con las diversas organizaciones que forman el AII.

Las 2 primeras ya tuvieron su apogeo, es decir, actualmente ya no se “discuten” las visiones contrapuestas, no así la tercera que posee mayor vigencia. No obstante, todos los puntos conservan su latencia; no nos referimos a una controversia “fría” o “pasada”, pues al considerarse una controversia en sí, dicho en términos de Venturini (2009), nos situamos en el escenario de que aún no existe acuerdo o solución –mediante dispositivos de clausura de controversia- que cierre la misma.

Estos 3 puntos controversiales o “macro-controversias” contienen diversas “sub-controversias”, las cuales se detallan a continuación.

5.2.1.- Tres macro puntos controversiales

5.2.1.1.- La ubicación/emplazamiento del Nuevo Aeropuerto

La controversia se monta entre los años 1994 y 2006. Hace alusión a la discrepancia que existe entre la asamblea de actores en relación al lugar físico en donde se emplazaría el aeropuerto. Para tal finalidad los organismos Estatales expropiaron aproximadamente 460 Ha. cambiando el uso de suelo de categoría agropecuario a aeroportuario¹², en etapa de pre-construcción.

La DGAC junto al MOP discutieron en un determinado momento cuál sería el lugar más idóneo para emplazar un aeropuerto en la región de La Araucanía. Las entidades gubernamentales ampararon su discurso argumentando y sosteniéndose sólo en aspectos

¹²Informe Técnico del Estudio de Impacto Ambiental “Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”
pág. 27.

técnicos; visibilidad, condiciones del viento, topografía, etc. No obstante, al rastrear la controversia no es difícil ampliar el asunto a cuestiones políticas e inclusive de beneficio propio para ciertos actores. En el 2000, el 03 de febrero la empresa Gestión e Ingeniería IDC S.A. presentó al MOP cinco alternativas de emplazamiento para construir un nuevo aeródromo para la región de la Araucanía. Los sectores fueron Carillanca, La Granja, Palermo Grande, Hualén y Quepe. El 16 de febrero se efectuó visita a terreno entre la DAP y DGAC con el objetivo de buscar los posibles Sitios de emplazamiento de un nuevo aeródromo. El informe con los resultados de terreno tiene fecha 11 de abril 2000 y se titula "Emplazamiento Preliminar Nuevo Aeródromo IX Región Temuco". Dicho informe, básicamente indica que se ubicaron dos grandes grupos de terrenos, uno a 15 km al oriente de Temuco y el otro a 20 y 25 km al surponiente de Temuco. De ellos, se ubicaron 7 emplazamientos posibles, los cuales serían;

- 1.- Carillanca (oriente).
- 2.- La Granja (oriente).
- 3.- Cercanía Palermo Grande (oriente).
- 4.- Fundo Santa Elisa, sector “Pelales” (surponiente).
- 5.- Quepe (surponiente).
- 6.- Sector con coordenadas 38° 55'12" Sur y 72° 45' 36" Oeste (surponiente).
- 7.- Sector con coordenadas 38° 53'07" Sur y 72° 45' 27" Oeste (surponiente).

Mapa N°2: Opciones de emplazamiento del proyecto del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía



Fuente: Informe Emplazamiento Preliminar Nuevo Aeródromo IX Región Temuco.

El 03 de marzo de 2005, la DGAC -mediante el oficio SDP OF (0) N°04/DA- define que la alternativa "Pelales" reúne las mejores condiciones aeronáuticas para el emplazamiento del proyecto y con ello se dio inicio al diseño de ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental. Este sector específico, que es el definitivamente “escogido”, se definió luego de analizar 10 diferentes alternativas en el sector según consta del estudio respectivo. Es decir, se analizaron 7 sectores diferentes en toda la IX Región y se escogió este sector y luego se estudiaron 10 diferentes alternativas dentro de este, estableciendo, por múltiples factores, que el lugar escogido es el más apto en la IX

Región. ¿El argumento? Cuestiones netamente “técnicas”, como se dijo anteriormente. Durante los años 2001 y 2002, se contrató el Estudio de Factibilidad para la construcción de un aeropuerto en Temuco de la consultora estadounidense Luis Berger Group. El trabajo se inició en el mes de abril y tuvo dos etapas. La primera efectuada en los años 2001-2002 correspondiente a analizar la factibilidad financiera para considerar varias opciones de cómo estructurar una concesión al sector privado que tomará la responsabilidad de construir un nuevo aeropuerto regional para lo cual se analizó emplazamiento de la localidad de Santa Elisa. La segunda parte entregada el 2003, tuvo como objetivo analizar la factibilidad de efectuar mejoras en el actual aeródromo Maquehue. En el mismo año, el 11 de abril la DAP y DGAC elaboraron un informe técnico sobre aeródromo Maquehue de Temuco, que concluye, como opinión “técnica”, recomendar la reubicación del aeródromo en un emplazamiento que entregue las condiciones de operación más favorables, con inversiones similares. El 23 de mayo la junta de Aeronáutica Civil (MC) en sesión N°1 62 fue visto y aprobado el documento conjunto DGAC-DAP denominado "Informe técnico sobre mejoramiento del aeródromo Maquehue de Temuco que recomendó la reubicación de dicho aeródromo en otro emplazamiento con condiciones más favorables. El 07 de agosto la DGAC a través del informe DGAC OF (0) N°04/B/496/3543 de fecha 07 de agosto, ratificó que el sector surponiente de Temuco reunía las mejores condiciones en la IX Región para el emplazamiento de un nuevo aeropuerto. En el 2004, el 10 de septiembre se contrató el desarrollo del Anteproyecto Referencia del Nuevo Aeropuerto de la Araucanía con la empresa Arcadis Geotécnica, cuya primera etapa fue desarrollar el Estudio de Emplazamiento del nuevo aeropuerto, dentro del área de factibilidad aeronáutica definida el 07 de agosto de 2003. Dicho contrato consta en la Resolución DAP N°21 del 10 de septiembre de 2004.

La esfera del Mundo Público resume su posición desde el valor del terreno actual donde se emplazó el megaproyecto; se considerada privilegiada su ubicación respecto a las ciudades de Temuco y Freire, con conexión por autopista al Norte y al Sur, que es

también el punto de Enlace a Pucón y al Paso Internacional Mamuil Malal, por el Oriente y a Puerto Saavedra y la costa vía a Teodoro Schmidt, todos polos de desarrollo turístico regional. A estas características de ubicación con respecto a los centros urbanos – y su topografía plana-, se agrega su disponibilidad de servicios básicos como agua y electricidad y movilización colectiva interurbana a cercanos centros de poblados que facilitan la presencia de trabajadores. Dadas estas aptitudes potenciales se debe que ya exista destinación de lotes cercanos para establecimientos comerciales y de descanso, como son el Pronto Copec y el Área de Descanso y la importancia de ser el paso obligado del transporte de mercaderías y de personas entre el Norte y el Sur de Chile y el acceso a las zonas turísticas tanto la del Este, Villarrica-Pucón y a la República Argentina como la del Oeste, la Costa de la IX Región.

Dentro de esta revisión cronológica de sucesos, se agrega a los actores vinculados los dueños de fundos y empresarios lecheros, los cuales acusan expropiación de terrenos; en estricto rigor, existen ciertas demandas –Causas ROL C-5461-2011 y C-6650-2011, mayo y junio del 2014 respectivamente-presentadas al Segundo Juzgado Civil de Temuco en el año por no cumplimiento de indemnizaciones y daño patrimonial a la productividad agropecuaria. Resuenan los nombres de Andres Reichert Meiners, dueño de uno de los lotes de mayor extensión (301,76 Ha) que el MOP estaba con intención de expropiar parte de éste. Acusa que la tasación inicial no corresponde a su valor “real”, por lo que la demanda concluyo en lo siguiente; *“Que de acuerdo a lo razonado, se dará lugar al pago de la indemnización de \$2.663.- el metro cuadrado, el que multiplicado por la superficie expropiada de 303.742 metros cuadrados da un total de \$808.864.946.- por el terreno del Lote 11.”* (Causa Rol C-5461-201, p. 44.)

De hecho, siguiendo esta línea se encuentra un “desfase” de información inicial con la visualiza la superficie expropiada posteriormente, información que no se documenta al menos en textos oficiales o legales acerca del lote N° 11. Dicha controversia puede

compararse observando la Tabla N°9. No obstante, ha de dejar un vacío de información en este proceso de rastreo.

Tabla N°9: Identificación de los predios a expropiar (que definen el AI)

Lote	Nº de Rol	Propietario	Superficie Predio (ha)	Superficie a expropiar (ha)
Nº 1	301-69	Hans Peter Vidal Delisle	36.1	13.50
Nº 2	301-70	Lorenzo Seguel Reyes	36.7	13.70
Nº 3	301-64	Hans Peter Vidal Delisle	31.8	8.90
Nº 4	301-65	Hans Peter Vidal Delisle	25.8	25.8
Nº 5	301-66	Hans Peter Vidal Delisle	26.9	26.9
Nº 6	301-67	Victor Reichert Schleyer	26.5	26.5
Nº 7	301-6	Victor Reichert Schleyer	458.8	19.9
Nº 8	301-88	Patricia Reichert Meiners	145.6	24.35
Nº 9	301-87	Patricia Reichert Meiners	138.30	138.30
Nº 10	301-36	André Reichert Meiners	301.36	28.30
Nº 11	301-90	André Reichert Meiners	142	30.75
Nº 12	310-1	Raúl Mittersteiner Harnisch	250	72.30
Nº 13	310-54	Marianela castro Zapata	125.25	52.85
Nº 14	310-409	Gustavo R. Del canto Ramírez	119.243	37.60

Fuente: Informe Consolidado de La Evaluación Ambiental Estudio de Impacto Ambiental “Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”

En un contexto similar, surgen los Empresarios Lecheros aportando a la controversia. Ellos visualizan también desmedro a sus actividades; sostienen que el nuevo aeropuerto traería contaminación, problemas hídricos y “mala fama” a sus productos debido a la posible controversia pública que se desarrollaría¹³¹⁴.

Por otro lado, en 1999 la prensa vincula a la ex Directora de la DAP Yasmín Balboa¹⁵ con el ex Senador Francisco Lavanderos y el Ex Consejal Rafael del Canto, donde éste último adquirió algunos lotes colindantes al actual proyecto aeropuerto, lo que causó controversia debido a una supuesta doble intencionalidad ya que esos terrenos fueron comprados por el MOP para levantar la obra en cuestión casi una década después. Su rol

¹³ “Sigue la polémica por el Aeropuerto”. 13 de mayo de 2005.

http://www.australtemuco.cl/prontus4_noticias/site/artic/20050513/pags/20050513051050.html

¹⁴ “No nos oponemos al progreso”. 28 de abril del 2005.

http://www.australtemuco.cl/prontus4_noticias/site/artic/20050428/pags/20050428025137.html

¹⁵ “Por cuarta vez Yasmín Balboa intenta licitar Nuevo Aeropuerto para la Araucanía”

<http://www.g80.cl/noticias/noticiacompleta.php?varbajada=5884>. 30 de septiembre de 2009.

como Directora de Aeropuertos y aquel “negociado” le asignaron más de una portada en la prensa web, sobre todo aquella que hace voz del Mundo Indígena. Además, se incluye acusación directa de la organización Ayun Mapu ante tal situación, sumándose también dudoso aumento de la cifra de la licitación (de 40 a 120 millones de pesos).

Finalmente, este punto controversial puede resumirse en que principalmente gran parte del Mundo Indígena manifiesta rechazo ante la instalación del megaproyecto en tierras que consideran ancestrales. Así, la organización Ayun Mapu representada por el señor Iván Reyes reclama el vínculo entre el MOP-DAP y algunos dueños de fundo en los procesos de compra de tierras para incorporarlas al megaproyecto acusando de malas formas de negociación que incluyen sobreprecios, “acuerdos previos” e intencionalidades políticas de por medio (Rol que jugó Yasmín Balboa, ex Directora Nacional de Aeropuertos y Seremi de OOPP). Por tanto, los instrumentos técnicos como el informe emitido por Louis Berger Group no consideran, según Reyes, aquel contexto, partiendo así la creación de las futuras bases de la licitación que dará origen al “Anteproyecto” -se verá en el apartado siguiente- sin un soporte sustentable en el tiempo, desde el punto de vista de la ciudadanía que reside en el territorio. Aquello se “oficializa” en aquel reclamo ante la Contraloría denunciando a la CONAMA que calificó favorablemente el proyecto. La participación, posición y movilidad de cada actor en este primer macro punto controversial se sintetiza, con el propósito de visualizar de mejor forma la controversia, en la siguiente tabla;

Tabla N° 10: 1^{era} Macro Controversia: Emplazamiento del Nuevo Aeropuerto Araucanía en Sector Pelales, Quepe.

Sub-Controversias	Actores	Dinámica en la controversia; participación, posición, movilidad.
Compra de fundos	Empresarios lecheros y ganaderos	*Manifestaron temor por emplazamiento del aeropuerto e infraestructura asociada, bajo el argumento de que afectaría ambientalmente y por tanto a su producción
	Dueños de Fondos	*MOP compró tierras para emplazar el proyecto *Existieron reclamaciones por sub-valoración en la tasación de dichos lotes *Andrés Reichert Meiners demanda al Estado por daño patrimonial y sub-valoración en la tasación, ganando más de MM\$808.
	Yasmín Balboa	*Se le acusa públicamente de adquirir predios rurales en Freire con doble intencionalidad pues décadas después se emplazaría infraestructura asociada al Aeropuerto dentro de aquellos lotes
	Asociación Ayun Mapu	*Rechaza accionar del Estado (MOP) por invertir en compra de tierra a privados no considerando la demanda indígena ancestral de territorio
	MOP-DAP	*Realiza compras formales, bajo la ley vigente
Estudios de Factibilidad	Louis Berger Group	*Entidad internacional; realiza estudio técnico para proponer nuevo emplazamiento y/o mejorar el actual aeródromo Maquehue
	MOP-DAP	*Apoya moción técnica de DGAC de que en Sector Pelales la operatividad será óptima.
	DGAC	*Aprueba que el sector "Pelales" reúne las condiciones técnicas y aeronáuticas optimas para emplazar nuevo aeropuerto
	Asociación Ayun Mapu	*Rechaza emplazamiento del proyecto en "Pelales" argumentando alta presencia indígena y sitios de significación cultural

Fuente: Elaboración Propia

Este primer macro punto controversial ha de contener entre sus roles protagónicos, vale decir las diversas entidades públicas y su vinculación con el mundo privado, una perspectiva del desarrollo más bien ligada a la concepción economicista, centrado en el crecimiento económico y la productividad tecnológica, cuyo eje ha de constituir el fenómeno económico posicionado en lo global y formalista-mercantilista, no integrando otros modelos que incorporan a las economías locales u otras racionalidades que no operan necesariamente bajo la lógica del “*homo economicus*”, como ha de ser lo que comprende al mundo indígena y la ruralidad. Las vinculaciones entre entidades públicas-privadas solo gestan la construcción de un aeropuerto para suplir necesidades macroeconómicas.

Aquel “desarrollo” vincula poco y nada el valor del capital social en pro de territorio y del desarrollo endógeno. Más bien al contrario; las decisiones se tomaron desde negociaciones políticas, partidistas y otras simplemente particularistas. Se destaca un uso del poder de manera verticalista, careciendo de cualquier instrumento que intente captar el valor del territorio, y por supuesto, de quienes lo habitan. Sin embargo, otro punto de vista podría sostener que sí estamos frente a una red de confianzas propia y particularizada de aquella vinculación público-privada; una suerte de capital social de vínculos internos o “Bonding” (Putnam, 2000).

En este contexto la controversia se ha de alejar de los elementos propios del capital social y el desarrollo local como cooperación, asociatividad, alianzas, colaboración, reciprocidad, etc. No existe, por tanto, una integración de agentes internos y externos al territorio que consensuen una imagen o proyecto de desarrollo con un sentido propio de identidad local. Por ende, la decisión de emplazar el aeropuerto en el territorio y sector Quepe-Pelales no consideró la participación de toda la gama de actores y agentes, tópico que da paso a la siguiente macro controversia que trata acerca de las instancias participativas y de consulta.

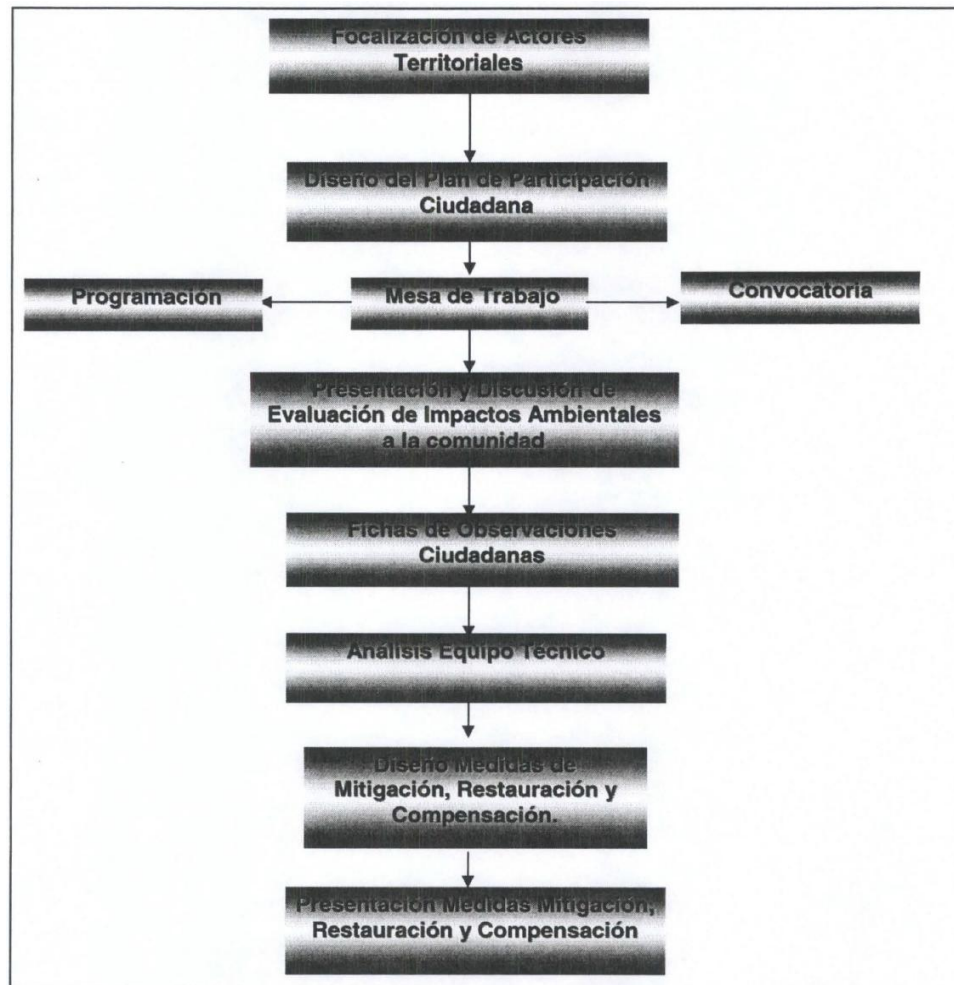
5.2.1.2.- Participación/consulta indígena

Este macro punto controversial sintetiza uno de los “hitos” decisivos en la trayectoria de esta controversia; la Resolución de Calificación Ambiental (RCA N°252/2006) que aprueba el “Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto Región de La Araucanía”, ejecutada por la Arcadis Geotécnica S.A. (en adelante “la consultora”). La entidad que establece aquella aprobatoria fue en aquel entonces la Corporación Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), antigua institucionalidad ambiental, siendo la actual la figura del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)¹⁶.

El Anteproyecto, por su parte, presenta documentación técnica donde figura, a groso modo, antecedentes y descripción del proyecto, el marco jurídico ambiental vigente, medidas de mitigación y compensación, participación ciudadana, seguimiento y predicción y evaluación de impactos. En lo que respecta a temáticas de participación, la consultora elaboró un plan de “participación anticipada”, con la intención de recoger opiniones de los actores territoriales -a los cuales igual ha de identificar- para así elaborar medidas pertinentes de mitigación y compensación. Utilizaron, metódicamente hablando, la figura del “taller participativo” que incluyó Focus Group y papelógrafos, principalmente. Así, mediante la constitución de una Mesa de Trabajo, se estableció el siguiente esquema;

¹⁶ Mediante Decreto 40 del 2012 que Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Figura N°4: Diagrama de Proceso de Participación Ciudadana Anticipada



Fuente: “Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto Región de La Araucanía”.

Asimismo, como se mencionó recientemente, la consultora “mapea” una asamblea de actores, relacionados con la unidad territorial creada por el MOP-DAP llamada “Área de Influencia Indirecta (AII)” y otra que llevó por nombre “Área de Influencia Directa” (AID). Lamentablemente en el anteproyecto no se hace mayor referencia a los criterios para establecer dichos grupo de actores. Sin embargo, la consultora genera una tabla donde agrupa a los involucrados, la cual se presenta a continuación;

Tabla N° 11: Asamblea de actores en Proceso de Participación Anticipada

Tipo de Actor	Institución y/o Organización Correspondiente
Sector Público	• Al interior del MOP Dirección de Aeropuertos Dirección General de Obras Públicas Coordinación General de Concesiones (CGC) SEMAT, a través de la UGAT IX Región SEREMI MOP IX Región • Externa al MOP Intendencia y Gobierno Regional (Consejeros Regionales) SEREMIs miembros de COREMA IX Región Gobierno Provincial Municipalidad de Freire Servicios Públicos que forman parte del Comité Técnico de COREMA
Sector Privado	• Asociación Gremiales Asociación de Agricultores de Freire Asociación de Agricultores del Sur Asociación de Lecheros. Colegios profesionales (Arquitectos) • Empresa Privada Concesionaria Ruta de la Araucanía Ruta 5 Empresa Eléctrica.
Actores Políticos	• Parlamentarios Senador Circunscripción 15 (Jorge Lavanderos, José García Ruminot) Diputados Distrito 51(Eugenio Tuma, Eduardo Díaz del Río) Diputados Distrito 50 (German Becker y Eduardo Saffirio) • Autoridades Políticas Locales Alcaldesa de Freire y Concejo Municipal
Ciudadanía No Indígena	Afectados Directos por Emplazamiento del Sitio Unión Comunal de Juntas de Vecinos Rurales de Freire Unión Comunal de Juntas de Vecinos Urbanas de Freire Organizaciones Funcionales de (urbanas y Rurales de Freire) Cámara de Comercio de Freire Agrupaciones Ambientalistas Formales de Freire Organizaciones Funcionales Sociales, Culturales y Deportivas formales de Freire (Urbano y Rural)
Ciudadanía Indígena	Comunidades Indígenas dentro de Área de Influencia del proyecto, reconocidas por CONADI a la fecha. Comunidades Potencialmente insertas en AID por aspectos hídricos (Estero Pelales) • José Lepian • José María Manquilef • Juan Hınca • Juan Manquilef Curinam • Juan de Dios Flores Comunidades Potencialmente insertas en AID por aspectos acústicos (dicho listado podrá modificarse al contrastarse con modelación de ruido en etapa de operación del aeropuerto) • Pascual Temo • Ricardo Ravin • Francisco Alcaman y Juan Huenchual • Francisco Paillanir • Juan Ranileo • Juan Aillapi • Antonio Gueñir

Fuente: Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto Región de La Araucanía

La Organización Ayun Mapu no aprobó la aplicación de “fichas” donde recogieron en diversas oportunidades información del Mundo Indígena comprometido e interesado en participar. Es preciso citar textualmente el testimonio de Iván Reyes Alcamán¹⁷, donde hace referencia de aquello;

“...citaron de la municipalidad con algunos carteles en algunas partes donde se cita a vecinos de las comunidades a una reunión informativa del proyecto aeropuerto. Entonces ahí fueron varios vecinos de acá a escuchar y ahí firmaron asistencia y este dato es bien importante porque esa forma de asistencia fue la que después obras públicas presento como proceso de participación que fue lo que finalmente aprobó todo el proyecto.”

El proceso de consulta en general que llevó a cabo la consultora fue altamente cuestionado por el Mundo Indígena. Así, la organización Ayun Mapu formaliza su parecencia mediante una acusación¹⁸ ante la Contraloría General de La República, el día 6 de junio de 2009, solicitando que se investigue y fiscalice a CONAMA por la aprobación injustificada e irresponsable -desde su punto de vista- de la RCA. Los puntos principales de aquella denuncia constituyen;

- a) SEIA¹⁹ incompleto; incluye estudios subsecuentes (sobre ruido, análisis hídrico, otros) que consideran insuficientes.
- b) Modificación Unilateral del MOP; no se incluyó un estudio acerca drenaje de la loza del aeropuerto que inundaría a comunidades, acusación hecha por el ex Ministro de Obras Públicas Sergio Bitar presentándolo como modificación al anteproyecto, instancia que la CONAMA no incorporó.
- c) Eventual especulación de funcionarios del MOP en terrenos donde se emplaza el aeropuerto; Vincula a ex funcionarios y políticos como Yasmín

¹⁷ Entrevista personal, 4 de abril del 2017.

¹⁸ “Agrupación mapuche Ayun Mapu denuncia a CONAMA”. <http://kutralrosario.blogspot.cl/2009/06/agrupacion-mapuche-ayun-mapu-denuncia.html>; <https://www.agenciadenoticias.org/agrupacion-mapuche-ayun-mapu-denuncia-a-conama/>. 6 de junio de 2009.

¹⁹ Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, vigente desde 1997. Instrumento que permite evaluar la dimensión ambiental y de medio humano de diversos proyectos.

Balbóa (Ex Seremi OOPP y Ex directora MOP) y Rafael del Canto (ex Consejal DC) en malas prácticas mezclando negocios y acción política. Ha de ser parte de la sub-controversia “Compra de fundos” de la macro controversia analizada en el punto anterior.

Existe un Estudio de Impacto Acústico -contenido en el documento “anteproyecto” en sí (Anexo 6), formando parte de la denuncia ante la contraloría recientemente nombrada, pero que se analizará como suceso y sub-controversia aparte y en paralelo-, elaborado por la empresa Ingeniería en Control Acústico Ltda. para Arcadis Geotécnica Ltda. Aquel apartado expone una Línea de base, donde se midieron 16 puntos móviles bajo diferentes categorías de Nivel de Presión Sonora –Continua, Mínima y Máxima, cuya expresión es el Decibel (dB²⁰)-. Las pruebas técnicas se realizaron con instrumentos calificados cumpliendo con los requerimientos del DS N°146/97 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (MINSEGPRES).

El objetivo consistía en “modelar” mediante experiencias de tráfico aéreo del Aeródromo Maquehue más cálculos para las futuras pistas del Aeropuerto en el sector Pelales. Se preparaban para recibir los modelos de avión Boeing 737-200, Boeing 767 y Airbus A-320, que hasta el momento no habían sobrevolado la región debido a las “insuficiencias técnicas” presentes -planteando de allí una necesidad de gestar el nuevo aeropuerto, desde la DGAC y el MOP-DAP-.

Así, el mundo indígena²¹ desata la controversia argumentando desde su posición que, de 16 puntos de medición, sostienen que sólo 3 corresponden a sectores rurales. Asimismo, otros 5 se realizaron en escuelas y los 8 restantes en diversos puntos urbanos. Sostienen,

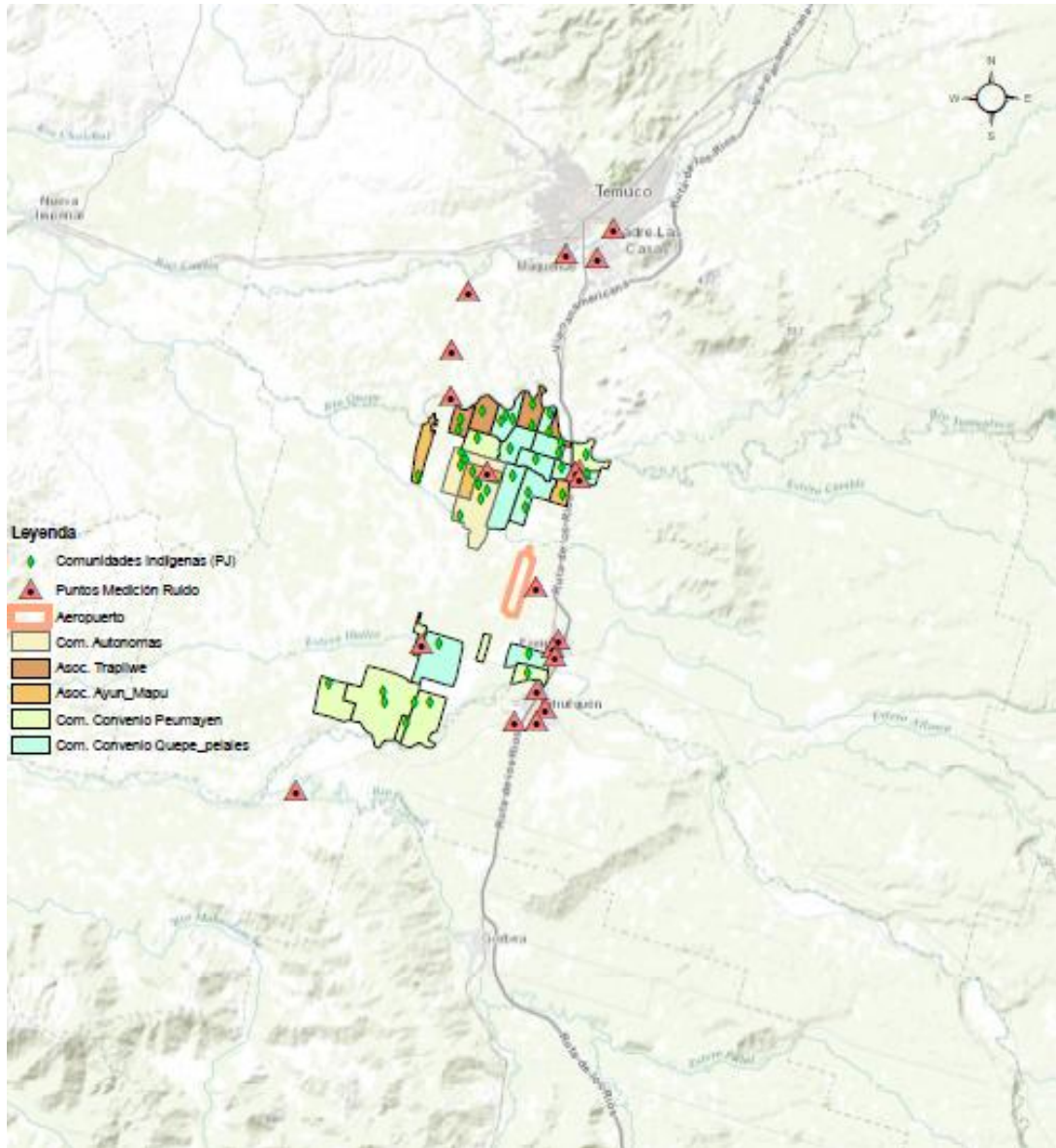
²⁰ Expresa una relación entre dos magnitudes o intensidades, no una cantidad exacta. Es logarítmica, no lineal.

²¹ “Porque decimos No al Aeropuerto”. <https://es.scribd.com/presentation/11508174/Por-Que-Decimos-No-Al-Aeropuerto>. 28 de diciembre de 2008.

a su vez, que sólo 2 puntos se consideran cercanos al proyecto del Aeropuerto en ese entonces, de los cuales 1 solo dicen reflejar la “realidad” de las comunidades indígenas involucradas (Ver Mapa N°3 y Tabla N° 12). Se agrega un argumento “técnico” de estandarización internacional; según la *Direction Générale de l’Aviation Civile-DGAC* de Francia, a 5 km la intensidad sonora del ruido que emite un Airbus 320 es de 75 a 85 dB, lo que dicen se contrapone con las conclusiones del Anteproyecto cuyo análisis habla de 45 dB. En vista de aquello, las intensidades sonoras, al menos en la fase de operación del aeropuerto –sobrevuelo de los aviones en sí- no es representativo para las comunidades ni para estándares internacionales.

Ahora bien, el Anteproyecto es el documento que presenta diversa información técnica y que aspira a cumplir con la normativa vigente en temática ambiental de la época. La CONAMA resume la aprobación del mismo mediante el “Informe Técnico del Estudio de Impacto Ambiental”. Aquel documento presenta una evaluación detallada de las determinantes técnicas del proyecto, junto a las posibles afectaciones y sus respectivas mitigaciones, reparaciones y/o compensaciones asociadas que debe proceder a realizar el titular de la obra; contaminantes como emisiones por Aire, posible caída de combustibles u otros tipo de contaminación por RILES (Residuos Industriales Líquidos) al Suelo o que afectan la calidad del agua del sector (napas o esteros), afectaciones a la vialidad circundante y otros como posible daño a la fauna y flora y/o daños de índole sociocultural o que vayan en desmedro del patrimonio arqueológico. En fin, se analiza múltiples posibilidades en relación al cumplimiento de diversas normativas vigentes (ver Tabla N°13).

Mapa N°4: Mediciones de Ruido en el AII



Fuente: Elaboración propia

Tabla N°12: Puntos de medición de ruido y sus coordenadas en el AII

N°	Puntos de medición	Coordenadas		Tipo
		X	Y	
1	C1-Templo evangélico Padre Las Casas	708489	5706838	PUNTOS MEDICION LINEA DE BASE
2	L1-Hospital Maquehue	700188	5699455	
3	L2-Escuela Particular N°443 Camino Boroa	702071	5695286	
4	L3-Fundo Santa Trinidad	704601	5688882	
5	L4-Escuela G-574 Las Palmeras	698190	5685905	
6	L5-Escuela Los Galpones	691096	5678018	
7	Q1-Escuela 305 General Prieto	707214	5695201	
8	Q2-Viviendas Av. 21 de mayo	706982	5695151	
9	Q3-Consultorio Rural Quepe	707139	5694758	
10	F1-Dirección Salud Comunal-Consultorio Freire	705786	5685918	
11	F2-Viviendas Av. Ferrocarril	705456	5685498	
12	F3-Sector sur oriente Freire	705578	5685019	
13	P1-Viviendas Camino a Tolten	703223	5681510	
14	P2-Vivienda Calle Sargento Aldea	704526	5683147	
15	P3-Liceo Ciencias y Humanidades	704930	5682184	
16	P4-Escuela Sendero del Alba	704485	5681528	
17	M1-Intersección Av. Los Poeras y Puente Camino P.L.C.	709412	5708390	PUNTOS MEDICION CALIBRACION MODELO ACUSTICO
18	M2-Vivienda Pasaje A. Punto Base Monitoreo	706743	5707068	
19	M3-Predios mapuche	701305	5705188	
20	M4-Predios mapuche	700268	5702009	

Fuente: Elaboración Propia a partir de Informe de Ingeniería en Control Acústico Ltda. para Arcadis Geotécnica.

Dentro de las observaciones ciudadanas en el informe del EIA destacan la voz de varias comunidades indígenas aledañas las cuales se pronuncian por el componente ruido; Comunidades Juan Antonio Antimán, Epu Francisco Hunchuñir, Santiago Coñoeman, Ricardo Rayin, Dollinco, Fermín Manquilef, Cacique Federico Alcamán y Juan Huenchual y Juan Rañileo. Las contraposiciones principales -opiniones recogidas bajo el método de fichaje llevado a cabo por la consultora- se resumen en las siguientes argumentaciones;

- Cuestionamiento a los niveles de medición (dB); si son reales o representativos en terrenos de comuneros, se hicieron mediciones en base al fuselaje de aviones del Aeródromo Maquehue (B-732) no pensando en los que se usaran en el nuevo aeropuerto (Airbus 320 o Boeing 767-300)
- Contaminación acústica; problemas de comunicación
- Problemas a la salud; estrés, no habituación al ruido, insomnio
- Sociales y socioeconómicos; migración campo-ciudad

Tabla N° 13: Resumen de componentes ambientales en Informe Técnico EIA Anteproyecto Referencial Nuevo Aeropuerto Región de La Araucanía.

Componente Ambiental	Área de Influencia	Impacto	Medida de Mitigación o Compensación
Aire	Directa	Bajo a medio (-)	-
Geología	Directa	Bajo (-)	-
Suelo	Directa	Bajo a medio (-)	Fondo de compensación por degradación de recurso natural suelo
Calidad Del Agua	Directa	Bajo (-)	-
Hidrológica	Directa	Bajo (-)	Reposición de 4 canales de Riego y mejoramiento de canales de drenajes
Ruido	Indirecta	Bajo a medio (-)	-
Vegetación	Directa	Medio (-) (+)	Plan de manejo de Obras Civiles
Fauna	Directa	Bajo (-)	-
Socioeconomía	Directa-Indirecta	Medio a Alto (+)	-
Vialidad	Indirecta	Bajo (-)	Conectividad vial a Rol N° 301-88
Uso Del Suelo	Directa	Bajo (-)	-
Paisaje	Indirecta	Bajo (-)	-
Arqueología	Directa	Bajo (-)	-
Sociocultural	Indirecta	Bajo (-)	Utilización del cabezal sur al momento de despegue y/o aterrizaje durante 3 días, lapso de tiempo en que transcurre este tipo de ceremonias y que puedan ocurrir dentro del Área de Influencia Indirecta; bajo la consideración de las condiciones meteorológicas reinantes durante las operaciones aéreas y que no comprometa la seguridad operacional de los vuelos.
Restricción y Eliminación de Obstáculos	Indirecta	Bajo (-)	-

Fuente: Informe Técnico EIA de CONAMA. Pág. 31.

También manifiestan su discordancia ante el componente Ruido actores privados como la Agrícola Santa Elena²², la cual inclusive se tomó la libertad de entregar cálculos paralelos al estudio oficial con la finalidad de demostrar errores en las mediciones. Su queja principal se resume en problemas de salud que podrían tener los trabajadores agrícolas así como también los animales utilizados para faenas lecheras y pastoreo.

Por otro lado, sin ir más lejos -siguiendo con la temática relativa a la controversia en participación y/o consulta indígena- dentro del informe técnico de la EIA se incluyen las conclusiones de informes sectoriales; cada sector, o en concreto entidades del Mundo Público participantes de este proceso comentaron su parecencia en relación a diversos puntos con los que cada cual tuvo vinculación. En la línea de participación, solo CONADI se pronunció en contraposición a lo que la consultora considera una “participación en sí”;

“No existe participación de todas las comunidades indígenas del Área afectada, en conformidad a lo dispuesto en el Art.1, Art.39 y el Art. 34 de la ley 19.253, que obliga a los servicios de la administración del estado cuando traten materias que tengan injerencia o relación con cuestiones indígenas, escuchar y considerar la opinión de las organizaciones indígenas que reconoce este cuerpo legal.” (Informe técnico EIA, Pág. 62)

CONADI acusa que se ha incurrido una falta al Estatuto que crea las comunidades indígenas, en donde el mecanismo de resolución de conflictos ha de ser la figura de la Asamblea, haciendo hincapié en la existencia de un bajo seguimiento de la CONAMA ante el proceso participativo en cuestión;

“Dado que en conformidad al Art.11 del estatuto de constitución de Comunidades, se indica que el órgano resolutorio superior es la asamblea con la participación del 50% mas 1 de los socios, y que el organismo con competencia legal en Participación Ciudadana es la CONAMA Regional, se solicita a dicho organismo garantizar ante las propias comunidades y la CONADI que efectivamente la participación ciudadana realizada se respalde en las correspondientes actas de asamblea tal y como se señala en el Artículo 34 de la Ley 19.253; lo anterior debido a la permanente consulta sobre esta materia que las comunidades del Área de Influencia Indirecta demandan a CONADI”. (Informe técnico EIA, Pág. 62)

²² Pág. 7 Informe Técnico EIA. Ver Bibliografía

De los 15 componentes ambientales, ha sido el componente Ruido el que más significancia presenta desde lo público, que se hace rastreable a través de la web y de los testimonios orales utilizados como fuente primaria para esta investigación. Ha sido mayormente cuestionado e incluye mayor cantidad de asociaciones heterogéneas en relación a todo el macro punto controversial “Participación/consulta indígena”. Recordemos, por tanto, que hablamos de controversia cuando aquella se hace “pública”.

Como tercer sub-controversia hallamos el Recurso de protección que interpusieron varios dirigentes indígenas agrupados en la organización Ayun Mapu en contra del MOP-DAP. La figura de don Iván Reyes Alcaman como vocero nuevamente se hace presente y ha sido la que más se visualiza. Esta organización se hace muy conocida por ser una de las más opositoras al megaproyecto. El 24 de mayo de 2010 junto al apoyo del Observatorio Ciudadano –ONG que brindó defensa legal- la Corte de Apelaciones de Santiago acepta un Recurso de Protección en contra del MOP por arbitrariedad e ilegalidad en el contrato de concesión del MOP a la empresa Belfi SA., acusando de incumplir con la obligación de Consulta que establece el Convenio 169 de la OIT, lo que dicen vulnerar las garantías constitucionales de los numerales 2 y 6 del artículo 19 de la misma. Sin embargo, la Corte de Apelaciones de Santiago²³ y la Corte Suprema²⁴ rechazaron el recurso. Aquel hito paralizó las obras de construcción durante un año hasta la sentencia de la Corte Suprema con fecha 6 de mayo de 2011.

Es preciso antes de continuar hacer una breve mención a la historia del Convenio 169 en Chile. El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) es un tratado internacional -promulgado en Ginebra en junio del año 1989- que busca imponer a los órganos del Estado el deber de promover y respetar los derechos allí señalados, donde

²³ “Caso Nuevo Aeropuerto Araucanía”. <http://www.mapuche-nation.org/espanol/html/articulos/art-165.htm>. 2 de diciembre de 2011

²⁴ “CS resolvió que la construcción del nuevo Aeropuerto de la Araucanía no debe cumplir con la consulta a los pueblos originarios establecida en el Convenio 169 de la OIT”. <http://www.diarioconstitucional.cl/noticias/jurisprudencia-judicial/2011/05/10/cs-resolvio-que-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-de-la-araucania-no-debe-cumplir-con-la-consulta-a-los-pueblos-originarios-establecida-en-el-convenio-169-de-la-oit/>. 10 de mayo de 2011

incluyen el derecho a la consulta previa ante cualquier acción que pudiese afectar la calidad de vida de los Pueblos Originarios, estableciendo los mecanismos consultivos correspondientes. Este se ratificó en Chile en octubre del 2008, pero entró en vigencia en septiembre del 2009²⁵. Sin dudas que este hito en nuestro país generó diversos debates de corte legalista. Uno de los principales aluce a los rangos legales, supralegales o constitucionales de los tratados internacionales de los derechos humanos (Sanhueza, Saber, Cavallaro, Contese y Rodríguez, 2013). En concreto ha sido un inciso en particular modificado en 1989, el que desata la discusión;

*“El ejercicio de la soberanía reconoce como limitación el respeto a los derechos esenciales que emanan de la naturaleza humana. Es deber de los órganos del Estado respetar y promover tales derechos, garantizados por esta Constitución, así como por los tratados internacionales ratificados por Chile y que se encuentren vigentes”*²⁶ (Art. 5, Inc. 2 de la Constitución Política de la República de Chile)

El Tribunal Constitucional²⁷ determinó -con el objeto de zanjar la discusión- que no debe analizarse tal inciso aisladamente y debe analizarse en conjunto con toda la normativa constitucional. Concluye, que se debe hacer primar por sobre las normas constitucionales los tratados internacionales de derechos humanos.

Para dar aplicabilidad práctica al Convenio 169 en nuestro país se establecieron Decretos Supremos (DS); el 124 -promulgado en septiembre de 2009- y el 66 -en noviembre de 2013-. La finalidad era regular la consulta previa a los Pueblos

²⁵

²⁶ Inciso modificado por el artículo único, N° 1 de la ley de Reforma Constitucional N° 18.825. Ver, además, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966 (Decreto N° 778, D.O. 29 de abril de 1989; Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966 (Decreto N° 326, D.O. 27 de mayo de 1989; Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica, Decreto N° 873, D.O. 5 de enero de 1991).

²⁷ Sentencia Rol 346, 8 de abril de 2002, considerando 72.

Originarios, en pro del “espíritu” del convenio. Lo que sucedió con el DS 124²⁸ que si bien se creó como medida para regular la consulta indígena ésta misma no se consultó con los Pueblos Originarios; en simple, “la consulta sobre la consulta” no se realizó. Existe toda una discusión y revisión histórica visible en texto de Sanhueza et al (2013) que incluye el traslape de normativas internacionales y sectoriales u otras leyes que se pronuncian acerca de la participación y la consulta indígena.

En vista de aquello, el gobierno de turno promulga en noviembre de 2013 el Decreto Supremo (DS) 66²⁹, reemplazando al DS 124. El proceso incluyó esta vez instancias participativas a nivel nacional, finalizando en agosto de 2014, concretando 298 encuentros, reuniones y talleres de difusión y diálogo con comunidades indígenas de los 9 pueblos originarios que reconoce la ley 19.253 (Corbalán, 2015).

El recurso interpuesto por Iván Reyes Alcamán y otros³⁰ acusa acto ilegal y arbitrario del Decreto N° 121 del MOP³¹ del 2 de febrero de 2010- que adjudica la construcción del Nuevo Aeropuerto, por parte la empresa Belfi S.A. –misma razón social que Sociedad Concesionaria Aeropuerto Araucanía S.A.- exigiendo que se deje sin efecto el mismo. Demandan ilegalidad primeramente por incumplimiento del Convenio 169 de la OIT, en específico artículos a saber;

“Consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente.”(Art. 6, N°1, letra a)

²⁸Reglamenta el artículo 34 de la Ley 19.253 a fin de regular la consulta y la participación de los pueblos indígenas, de 4 de septiembre de 2009”. *Diario Oficial*, 25 de septiembre de 2009.

²⁹ Reglamenta el artículo 6 N° 1 letra a) y N°2 del Convenio 169 de la OIT. 15 de noviembre de 2009. *Diario Oficial*, 4 de marzo de 2014.

³⁰ Iván Reyes Alcamán (*Comunidad Indígena Caciques Federico Alcamán y Juan Huenchual*); Eric Jannson Catrín Lemuñir (**Comunidad Indígena José Catrín**); Mario Lemuñir Huinca (*Comunidad Indígena Francisco Lemuñir*), Carlos Painen Loncon; (*Comunidad Indígena Antonio Cotaro*); Leonel Modesto Catrín Coliñir (*Comunidad Indígena José Aillañir*) y; Luis Eduardo Antimán Huenchuñir (*Comunidad Indígena Juan Antonio Antimán*).

³¹ Dto. 121-MOP: “Adjudica contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada «Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”. 2 de febrero de 2010. *Diario Oficial*. 17 de abril de 2010

“Las consultas llevadas a cabo en aplicación de este Convenio deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas.” (Art. 6, N°2)

“Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.” (Art. 7 N°1)

Cabe recordar que el Art. 6, N°1 (letra a) y N°2, es precisamente lo que regula el DS 66.

Y en segundo lugar, la “arbitrariedad” radicaría en que *Existiendo el mandato legal para el Estado de consultar a los pueblos indígenas frente a medidas administrativas susceptibles de afectarlos, el MOP no llevo a cabo dicha consulta.*

El argumento central es que se estaría interviniendo la reivindicación indígena del territorio ancestral llamado “Kiñel Mapu Pulalko”, donde los procesos de compra de tierras mediante Art. 20 letra b) de la Ley 19.253 se enfocan en reivindicar el Fundo Huilquilco, en conjunto con la vulneración a sitios de significación cultural existentes en el territorio en el cual se pretende emplazar el nuevo aeropuerto regional. Aquel aspecto se profundizará en el siguiente apartado del presente manuscrito.

En síntesis, las peticiones del recurso interpuesto contra el MOP desde las organizaciones que componen Ayun Mapu se resumen en 3 ítems;

- i) Que se deje sin efecto el Decreto N° 121 del MOP.
- ii) Exige al Estado materializar la consulta indígena contemplada en los Artículos N°6 y 7 del Convenio 169 de la OIT.

- iii) Que se reconozca y valore a los Sitios de Significación Cultural circundantes a la concesión, así también la ancestralidad mapuche y su reivindicación territorial actual.

Ahora bien, el MOP centra su argumentación en los siguientes puntos, los cuales presentaron en su defensa ante la Corte de Apelaciones de Santiago³²;

- i) Que no existe ilegalidad en el Decreto 121 del MOP, pues sólo constituye un acto terminal de un proceso administrativo el cual inicia con la RCA 252/2006 de CONAMA con fecha 15 de noviembre de 2006, implicando que el Convenio 169 de la OIT entró en vigencia el 15 de septiembre de 2009. Por tanto no aplica su acogimiento, debido a la característica de Irretroactividad de la misma.
- ii) El contrato de concesión contó con la debida participación de las comunidades mapuche como se dicta en la RCA 252/2006 de CONAMA, asimismo en el Anteproyecto de la empresa Arcadis Geotécnica Ltda. Donde menciona la ejecución de la “participación anticipada”.
- iii) Sostienen que se ha cumplido con la finalidad acerca de la consulta que define el Convenio 169 de la OIT inclusive no siendo aplicable el mismo, puesto que no es la finalidad de este regular la consulta sino incluir la temática a los órganos del Estado. En otras palabras, sostienen que el convenio viene a complementar las normativas existentes como la Ley 19.300 Bases de Medio Ambiente las cuales sostienen haberse cumplido mediante la participación anticipada.

³² Ord. N°1303 del 26 de mayo de 2010 de Ministro de Obras Públicas a Presidente Ittma. Corte de Apelaciones de Santiago.

- iv) El contrato de concesión contempla medidas de mitigación, prevención de riesgos y planes de seguimiento ambiental, ante los Componentes que podrían afectar a las comunidades involucradas.
- v) Aseguran que el área de concesión del aeropuerto –el Área de Influencia Directa– no contempla terrenos de propiedad indígena. Inclusive, en lo que respecta a Sitios de Significación Cultural, el Nguillatuwe más cercano se encuentra a 4km del emplazamiento en el sector Dollinco. Aquello fue dictado por la Subdirección Sur de la CONADI³³.
- vi) En línea con el punto anterior, afirman que no existen Sitios de Significación Cultural ni Ceremoniales en el área de concesión. Por un lado, el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN)³⁴ confirma aquello, así también por su parte, estudio paralelo llevado cabo por profesionales de la Universidad Católica de Temuco³⁵ mantienen igual parecencia.
- vii) Las peticiones del recurso interpuesto fueron materia de fiscalización de la Contraloría General de la República, organismo que no detectó anomalías

Finalmente, la Corte de Apelaciones de Santiago (Rol 1794-2010) y la Corte Suprema (Recurso 1608/2011, Resolución 17992) fallan a favor del MOP desestimando el recurso. No difieren mucho los argumentos de los que presentó el MOP. Sin embargo, presentamos los puntos principales de ambas sentencias;

- i) Que el Convenio 169 de la OIT no es un cuerpo normativo aislado dentro del ordenamiento jurídico nacional. Se cumplió con la participación ciudadana,

³³ Memorandum N°1114 con fecha 18 de diciembre de 2008. Unidad de Tierras y Aguas Indígenas.

³⁴ Ord. N°2678 del 4 de junio de 2009 del Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales al Director Regional (s) de Aeropuertos Región de La Araucanía.

³⁵ Ximena Navarro Harris, Arqueóloga, Universidad Católica de Temuco. Informa José Zavala Cepeda, Antropólogo, Mediante carta al CMN del 25 de julio de 2009.

haciéndose de buena fe, en sintonía con los otros cuerpos legales -Ley 19.300 Bases Generales del Medio Ambiente, DS 40 del Servicio de Evaluación Ambiental y Art. 43 de la Ley Indígena 19.253) y lo que se dejó estipulado en la RCA 252/2006 de CONAMA.

- ii) El Decreto 121/MOP es un acto administrativo que forma parte de una serie de otros con la misma finalidad, siendo el primero la RCA 252/2006 de CONAMA que califica ambientalmente viable la construcción del aeropuerto. Éste procedimiento se inició con mucha antelación a la vigencia del Convenio 169 de la OIT en Chile. Por lo tanto, el Decreto 121/MOP no comprende un acto arbitrario o ilegal ni tampoco menoscaba las garantías constitucionales de quienes presentaron el recurso.

Se presenta una tabla que resume las subcontroversias desatadas y las posiciones contrapuestas de los actores involucrados;

Tabla N° 14: 2^{do} Punto Controversial “Participación/consulta indígena”

Sub-Controversia	Actores	Dinámica en la controversia; participación, posición, movilidad. (Años 2006-2011)
Anteproyecto Nuevo Aeropuerto Araucanía	CONAMA	*Califica favorablemente el anteproyecto; Resolución de Calificación Ambiental (RCA)
	Asociación Ayun Mapu	*Cuestionan al Ejecutor la metodología de participación indígena y su confiabilidad *En desacuerdo con la RCA pues dice no haber considerado población indígena afectada y daño general al medioambiente circundante. *Denuncia ante la Contraloría a CONAMA por injustificada aprobación de RCA.
	Arcadis Geotécnica	*Ejecutor del anteproyecto
Estudio de Ruido	Control Acústico Ltda.	*Realiza informe técnico para Arcadis Geotécnica Ltda.
	Comunidades Indígenas	*Varias comunidades circundantes al proyecto manifiestan descontento en el Informe Técnico de EIA del anteproyecto, por cuanto no se trabajó ni consideró a las localidades donde residen comunidades en las mediciones de ruido, aludiendo que no son representativas ni ciertas.
	Asociación Ayun Mapu	*Critican que el estudio de ruido consideró puntos distantes desde donde está la mayor concentración de comunidades no propiciando la participación de las mismas en esta materia
Recurso de Protección	Observatorio Ciudadano	*Asesoramiento legal y apoyo general a la causa de Ayun Mapu
	MOP-DAP	*Entidad demandada ante Corte de Apelaciones de Stgo. y Corte Suprema
	Asociación Ayun Mapu	*Presentan Recurso de Protección por ilegalidad y acto arbitrario del Dto. 121/MOP (otorga concesión construcción de aeropuerto) y exigen materializar la consulta indígena en el marco del Convenio 169 de la OIT *Presentan informe donde reivindican territorialidad mapuche llamada "Kiñel Mapu Pülalku" y catastro de sitios de significación cultural de Territorio Millelche.
	Poder Judicial de Chile	*Corte de Apelaciones de Stgo. y Corte Suprema rechazan recurso de protección. *Concuerdan en que no estaba vigente el Convenio 169 al momento de la RCA 252/2006 de CONAMA; hito inicial precesor y complementario al Dto. 121/MOP. *Establecen que se cumplió con mecanismos participativos insertos en normativas nacionales implicadas.
	Profesionales U.C.Temuco	*Se pronuncian ante el Consejo de Monumentos Nacionales emitiendo que no existen recursos arqueológicos en el área de concesión del aeropuerto
	CONADI	*Emite informe sosteniendo que no hay Sitios de Significación Cultural cercanos a la obra
	C. Monumentos Nac.	*Emite informe antropológico, ídem anterior.

En esta macro-controversia ha de instalarse la discusión en torno a la participación y consulta indígena. Estos tópicos se canalizaron mediante instrumentos legalistas, principalmente. De momento, la movilidad de los actores en el transcurso de la controversia construye una noción de desarrollo más rupturista, en relación al que vinculamos con el crecimiento económico como eje primordial; las perspectivas contrapuestas de los actores territoriales locales comienzan a posicionarse ante los actores del mundo público. Por tanto, empieza a incorporarse los componentes endógenos del territorio, que incluyen la valorización cultural de la cosmovisión mapuche, la participación en la toma de decisiones ante proyectos, inversiones u otras externalidades que pudiesen afectar la calidad de vida de la población local -totalmente alineado con la puesta en marcha del Convenio 169 de la OIT- , y por supuesto, instala la semilla de la reivindicación territorial (que constituye la 3^{era} macro-controversia) en este contexto, puesto que sabemos que dicha temática es “bandera de lucha” desde la colonización y las relaciones interétnicas con el Estado contemporáneo.

Toma fuerza también una trama de confianzas entre la organización Ayun Mapu y ONGs que deciden asesorar legalmente para plasmar sus demandas en contra del aeropuerto y otras asociadas, recientemente mencionadas. Estamos ante una modalidad de Capital Social de Escalera o “Linking”, que empodera a los actores locales y les posibilita “escalar” para así obtener sus recursos o al menos plantear sus demandas. Y no siendo un hecho menor, considerar que el aeropuerto paralizó durante un año sus faenas gracias al Recurso de Protección en contra del MOP y del Decreto 121; un capital social “de temer”. La instauración de la temática acerca de la participación y consulta que involucre a pueblos originarios ha sido transversal a todas las entidades públicas y privadas. Las “acciones” de Ayun Mapu han sido respaldadas por este fenómeno; en palabras de Latour, se ha “apoderado” de la acción esta entidad con la primera.

También por su parte, los “Estudios” diversos presentados –como el de ruidos, aguas, etc.- podrían considerarse como los primeros intentos de Estabilización/clausura de controversia con antelación a los Acuerdos de Gestión Territorial y Convenios. Una suerte de Clausura por Argumento Clave mencionada por Valverdú (20005), donde se impone una “racionalidad científica” para acallar a la flexibilidad interpretativa. Pero debido al alto capital social acumulado por las organizaciones del AII contrarias al proyecto del aeropuerto, no fue suficiente para estabilizar la trayectoria del mismo como artefacto sociotécnico.

5.2.1.3.- Reivindicación territorial indígena.

Este punto sostiene una controversia cuyo origen data desde los primeros encuentros con conquistadores y posteriormente en contextos coloniales, republicanos y así hasta nuestros días; la reivindicación territorial indígena, y en específica, la del Pueblo Mapuche. La variabilidad del escenario sociopolítico a través de la historia es alta, asimismo las dinámicas de las relaciones interétnicas, donde se interceptan contextos bélicos -Guerra de Arauco (1550-1818) y “Pacificación” de La Araucanía (1860-1882) se reconocen como las “grandes” guerras-, procesos migratorios -colonos Europeos y nacionales, en menor medida, en territorio ancestral mapuche-, proyectos económicos del grupo “dominante” -el Estado Chileno-, evangelización, llegando así al tema que engloba a esta investigación; proyectos de inversión e infraestructura emplazados en territorios con ocupación ancestral indígena.

Si bien se ha definido el concepto de territorio en el apartado de “marco teórico”, la territorialidad mapuche se ha constituido como un constructo social al margen de aquella perspectiva “instrumentalista” desde el punto de vista del Ordenamiento Territorial y la Planificación desde el Estado;

“Desde la perspectiva del estado moderno, el territorio es considerado como un simple espacio que administrar, puede estar subdividido o compuesto de distintas unidades (región, provincias, ciudades...). Es sobre este territorio, delimitado claramente por fronteras determinadas, que el estado ejerce el control y la gestión de la población y los recursos que le conforman. Esta concepción, herencia de la creencia judeocristiana que el territorio ha sido dado para ser dominado, explotado y transformado según las necesidades de sus habitantes, fue adoptada durante años por los geógrafos. Esta visión se revela limitada e inadecuada cuando se trata de entender el uso y la concepción que tienen tanto las sociedades occidentales como indígenas acerca del espacio en cual viven e intercambian diariamente”. (Le Bonniec, 2002, p. 32)

Han de ser los propios indígenas quienes dotan de significado al territorio. No obstante, tiene un carácter dinámico en el cual se integran nuevas resignificaciones acordes los procesos sociopolíticos del Estado. Es preciso considerar que aún no se reconoce la autonomía ni la soberanía nacional de algún Pueblo Originario, pues Chile no constituye jurídicamente un Estado Pluri-Nacional. Indigenismo, Etnodesarrollo, Autonomía y Autodeterminación —en ese orden cronológico— son las grandes construcciones teórico-prácticas ante la temática que incorpora lo indígena y el territorio en tiempos contemporáneos de Chile. Sabemos ya de la existencia de marcos jurídicos, siendo los principales la Ley Indígena 19.253 y la Ley 20.249 que crea los Espacios Costeros Marinos para Pueblos Originarios (ECMPO)³⁶ a nivel nacional, y el Convenio 169 de la OIT junto a la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas³⁷ desde el derecho internacional. Estos marcos hablan de “pueblo” originario o indígena (Ley 20.249, Convenio 169 y la Declaración) otros simplemente de “Etnias” o “indígenas” (Ley 19.253). La historia ha amalgamado estas y otras concepciones que construyen y reducen la territorialidad e identidad en relación a un sinfín de actores interesados y sus respectivas cuotas de poder, junto a diversos paradigmas en relación a lo que constituye el desarrollo, la ciencia, la política, la tecnología, la sociedad y la

³⁶

³⁷

“civilización”. “Reducción” son estas conceptualizaciones que hacen visible una complejidad conformada por las recientes mencionadas aristas sociohistóricas.

Sin ir más lejos en la historia, el afán es dejar entredicho el contexto en el cual se funda esta controversia territorial contemporánea que constituye el emplazamiento del Nuevo Aeropuerto Araucanía. Colonización, Expropiación, Reforma Agraria, Contra-reforma Agraria, Reducción, Reivindicación territorial, relaciones interétnicas, etc. son solo algunos hitos que sin duda merecen una investigación y recuento aparte.

Otro punto subcontroversial se relaciona con la entrega/compra de tierras a comunidades indígenas. Aquí tenemos versiones encontradas de 3 actores que nos encontramos en el territorio; las comunidades indígenas, los dueños de fundos y empresarios de rubros agrícolas y lecheros. Los primeros visualizan la entrega de tierras a su favor, mientras que los últimos dos lo conciben como expropiación de las mismas, inclusive habiendo un acuerdo monetario de por medio.

La compra y entrega de tierras es regulada por la CONADI y la Ley 19.253 en específico los artículos 20 letra a y b (en adelante “20-a” y “20-b”). Ambos de naturaleza, propósito y trasfondo diferente;

“Otorgar subsidios para la adquisición de tierras por personas, Comunidades Indígenas o una parte de éstas cuando la superficie de las tierras de la respectiva comunidad sea insuficiente, con aprobación de la Corporación. Para obtener este subsidio se distinguirá entre postulaciones individuales y de comunidades.

Para las postulaciones individuales el puntaje estará dado por el ahorro previo, situación socio económica y grupo familiar.

Para las postulaciones de comunidades el puntaje estará determinado, además de los requisitos de la postulación individual, por su antigüedad y número de asociados. Un Reglamento establecerá la forma, condiciones y requisitos de su operatoria.” (Art. 20, letra a, Ley 19.253)

“Financiar mecanismos que permitan solucionar los problemas de tierras, en especial, con motivo del cumplimiento de resoluciones o transacciones, judiciales o extrajudiciales, relativas a tierras indígenas en que existan soluciones sobre tierras indígenas o transferidas a los indígenas, provenientes de los títulos de merced o reconocidos por títulos de comisario u otras cesiones o asignaciones hechas por el Estado en favor de los indígenas.” (Art. 20, letra b, Ley 19.253)

En otras palabras, el 20-a es un subsidio para adquisición de tierras, que se aplica como un beneficio permanente desde la CONADI, privilegiando a familias sin tierra o con insuficiencia de esta. El Decreto N°395 del 24 de noviembre de 1994, establece un sistema de puntaje como criterio en relación a 3 factores; Ahorro del solicitante (individual, comunitario o parte de comunidad), Tamaño del grupo familiar y Situación Socioeconómica.

Por su parte, el 20-b es otro subsidio que tiene por finalidad resolver conflictos por la propiedad de la tierra entre particulares y comunidades. Un estudio de aplicabilidad determina a la comunidad beneficiario. Aquel es un estudio socio-jurídico que se rige también por el Decreto 395, específicamente en el Artículo N°6 letras a, b y c. En este caso es el Director Nacional de CONADI quien tiene una especial cuota de poder en la toma de decisión;

“a) La persona o comunidad involucrada en algunas de las situaciones previstas precedentemente, podrá recurrir a la dependencia que le correspondiere de la CONADI a fin de obtener recursos que le permitan solucionar en todo o en parte el problema que afecte sus posibilidades de acceder a la tierra.

b) El Director, previo informe jurídico administrativo sobre cada una de las solicitudes, resolverá sobre la base de los siguientes criterios prioritarios:

1. Número de personas o comunidades.

2. Gravedad de las situaciones sociales para un alto número de familias o para toda una comunidad.

3. Antigüedad del problema con caracteres de magnitud en la comunidad respectiva.

c) Decidido por el Director de la CONADI el financiamiento respectivo, éste será comunicado a las personas o comunidades beneficiadas y en todos los instrumentos en los cuales se ponga término a las controversias³⁸ sobre tierras comparecerá algún representante legalmente autorizado de la Corporación, el que hará entrega del financiamiento y adoptará los resguardos que tengan por

³⁸ El subrayado es propio, a modo de señalar la “coincidencia” en cuanto a conceptos se refieren.

objeto garantizar su correcto uso.” (Art. 6, Decreto N° 395 Reglamento Fondo Tierras y Aguas Indígenas)

El MOP, en el ya mencionado Decreto 121, menciona que se utilizarán 460 Hectáreas para la construcción de toda la infraestructura. Se “revive” en esta controversia lo antes mencionado en el primer punto controversial “Decisión de emplazar el Aeropuerto en sector Quepe Pelales” donde algunos dueños de fundos (Familia Reichert Meiners) acusan tasaciones irreales con respecto a la expropiación que el MOP haría de sus terrenos –Demanda Segundo Juzgado Civil de Temuco en el año por no cumplimiento de indemnizaciones y daño patrimonial a la productividad agropecuaria, causas ROL C-5461-2011 y C-6650-2011, mayo y junio del 2014 respectivamente-. La prensa ha dejado algunas “huellas” de estos hitos;

“Según cuenta Hugo Repetto, alcalde (s) de Freire, los tasadores ya están trabajando para proponer los valores a los que se expropiarán las tierras a particulares. Se trata de unas 500 hectáreas donde según cuentan no hay "ni un metro cuadrado" que pertenezca a familias indígenas ni sitios ceremoniales.” Nota de prensa “Aeropuerto de Temuco es el nuevo conflicto de la Región de la Araucanía”. Economía y Negocios, 1 de agosto de 2009³⁹

Tenemos, por lo tanto, en un lado las expropiaciones de tierra desde el MOP hacia los particulares dueños de fundos y empresarios del rubro agropecuario, y en otro la labor de CONADI en el afán de resolver conflictos entre particulares e indígenas y por ende su “expropiación” aplicando el 20-b. Se van entrelazando los discursos de los actores a lo largo de la controversia, acoplándose inclusive opiniones de unos con otros; ejemplo de aquello, en la reciente cita el Alcade(s) de Freire en el período 2008-2012 donde sostiene

³⁹<http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=65841>

que no existe “ni un metro cuadrado” de tierra con propiedad indígena. Al respecto, recordemos que CONADI en el Memorandum N°1114 del 18 de diciembre de 2010 se pronunció comunicando que no existe propiedad indígena en el Área de la concesión o la llamada “Área de Influencia Directa”.

El aeropuerto estaría emplazado al sur oeste de Quepe a 600 metros de donde habitan 800 familias cerca de 7000 personas, explica Mario Alcamán. Las asociaciones han iniciado una campaña nacional e internacional de denuncia por las irregularidades del proyecto y conseguir apoyo para armar masa crítica que impida su construcción o modifique su diseño”. Construcción de aeropuerto en Quepe es como una "2ª Pacificación de la Araucanía", 29 de Marzo de 2012⁴⁰.

Mario Alcamán forma parte de Ayun Mapu. Nuevamente, esta asociación indígena sostiene una férrea oposición, la cual la hace pública en muchos medios de información, sobre todo prensa web.

Es preciso considerar las implicancias de la aplicación del subsidio 20-b en el territorio, como mecanismos, tal cual lo expresa la ley, “resolutor” de conflictos. La información “oficial” desde CONADI se expresa en la tabla N°15, en orden cronológico, en relación a las Unidades de Negociación.

En vista de estas disidencias en torno a la compra y adquisiciones de tierras por parte de comunidades mapuche en el contexto de una reivindicación territorial, Ayun Mapu manifiesta rechazo y hace pública sus demandas. Es preciso hacer comprensible que las bases de esta controversia se encuentra presente, o más bien “incrustada” en las múltiples aristas de todos los macro puntos y sub-puntos controversiales. No obstante, a modo de visualizar de mejor manera, se hace hincapié en las manifestaciones en que

⁴⁰ <http://www.radiotierra.cl/node/4180>

Ayun Mapu participó durante marzo y julio de 2015⁴¹, aquellas en el contexto de la Copa América, evento deportivo internacional cuya sede fue Temuco.

Tabla N°15: Compras de tierras indígenas (20-b) en AII

Comuna del Predio	Año de compra	Comunidad	Superficie Adquirida (Ha)	Unidad de negociación
Freire	2010	Ignacio Manuel	64,60	Peumayen
Freire	2010	Ignacio Manuel	39,28	Peumayen
San José de la Mariquina	2011	Fernando Hueche	339,62	Trapilhue
Vilcún	2012	Juan Rañileo	117,51	Quepe Pelales
Cunco	2014	José Catrin	197,60	Ayun Mapu
Freire	2014	Antonio Cotaro	139,75	Ayun Mapu
Cunco	2014	Trapilhue	502,70	Trapilhue
Freire	2015	Francisco Lemuñir	380,03	Ayun Mapu
Freire	2015	José Aillañir	291,26	Ayun Mapu
Villarrica	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	154,20	Ayun Mapu
Villarrica	2015	José Catrin	150,60	Ayun Mapu
Vilcún	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	130,86	Ayun Mapu
Gorbea	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	118,90	Ayun Mapu
Villarrica	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	99,16	Ayun Mapu
Vilcún	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	67,14	Ayun Mapu
Cunco	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	63,40	Ayun Mapu
Villarrica	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	53,20	Ayun Mapu
Cunco	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	49,08	Ayun Mapu
Cunco	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	47,01	Ayun Mapu
Cunco	2015	Cacique Federico Alcaman y Juan Huenchual	9,34	Ayun Mapu
Gorbea	2015	Juan Rañileo	328,40	Peumayen
Freire	2015	Fermin Manquilef	1259,04	Fermin Manquilef
Curacautín	2016	José Catrin	105,82	Ayun Mapu
Pitrufquén	2016	Juan Huenchual	1375,05	Peumayen
Freire	2016	Antonio Lepian	2,96	Peumayen

Fuente: CONADI mayo 2017. Información solicitada por Ley de Transparencia

En la reciente tabla se destaca columna en gris para una de las compras; corresponde a otro conflicto, parte de esta subcontroversia, que se desató cuando CONADI adquirió

41

una gran extensión de tierra (Fundo Santa Carolina) al empresario Carlos Heller ⁴² , actual dueño del Azul Azul -Club deportivo Universidad de Chile- para la comunidad Fermin Manquilef, bajo la modalidad 20-b, siendo un total de 1259 Ha. Vendidas por un total aproximado de 11 mil millones de pesos.

Los puntos de vista contrapuestos van, por un lado, desde otros empresarios dueños de fundo que interpretaron la medida como una forma de apaciguar comunidades contrarias al proyecto aeropuerto. Bajo esta línea argumentativa encontramos algunos titulares de prensa;

"Es un pésimo negocio, un pésimo mensaje porque se les sigue entregando tierras a las comunidades violentas". Así de tajante fue el presidente de la Sociedad de Fomento Agrícola de La Araucanía (Sofo), Marcelo Zirotti, respecto de los US\$ 18,5 millones que invirtió la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (Conadi) en 1.650⁴³ hectáreas para entregarlas a la comunidad Fermín Manquilef.⁴⁴

Otras pareencias se centraron en el resentimiento que podría recaer en CONADI, por un lado, en gastar una suma importante de recursos del Estado en pro de una sola comunidad, obviando a muchas otras que reivindican tierra mediante la figura del 20-b. Y aquello se vinculó a que se cuestionara sobreprecio en la compra, en el contexto de que se priorizó una comunidad por sobre otras.

"[...] tras este hecho se va a generar una situación compleja, ya que hay más comunidades que llevan años esperando para obtener tierras, sin embargo, la Conadi ha cuestionado los valores por las hectáreas que bordeaban los 5 a 6 mil millones de pesos, indicando que para esta oportunidad se

⁴²<http://www.soychile.cl/Temuco/Sociedad/2015/05/06/320718/Conadi-compro-en--11-mil-millones-predio-de-Carlos-Heller-para-comunidades-mapuche-en-Freire.aspx>

⁴³ Difiere del número "oficial" de CONADI.

⁴⁴<http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=143463>

pagó más del 25% del presupuesto total de compra”. Parafraseo a Andres Matta Curinao, Consejero de CONADI. Biobío Chile, 6 de mayo de 2015⁴⁵

“lo otro más grave es que hay comunidades que presentan predios de 300 o 400 hectáreas que la CONADI se los rechaza a pesar de que son predios en buenas condiciones, la Conadi dice no, no podemos pagar 5 millones por hectárea por ese predio, pero aquí a buenas y a primeras se le pagó 7 millones y medios al señor Carlos Heller, entonces aquí yo creo que hay un proceso de discriminación respecto a algunas comunidades que son tranquilas que han esperado durante mucho tiempo el proceso y hoy están viendo vulnerados sus derechos”. Andres Matta Cuminao El Ciudadano, 12 de mayo de 2015⁴⁶.

El diario “El Mercurio” calificó este hito en el marco de un clima de inseguridad que afecta a la inversión privada en La Araucanía;

“A todas luces, razones de mercado para que suba el valor de la tierra en esa zona no existen. Al contrario. Sin embargo, desde 2010 el Estado, a través de la Conadi, ha pagado precios por hectárea de uso agrícola que no tienen parangón con otras zonas del país.

¿A qué responde este fenómeno? A que la Conadi es prácticamente el único poder comprador en la zona y que el mandato que recibe desde las autoridades centrales apunta a desactivar el conflicto de tierras pagando, si es necesario, valores por encima del mercado; a la acción de intermediarios que, según fuentes de La Araucanía e investigaciones en curso, ayudan a inflar el precio de los predios, y a que algunos elementos de la propia Ley de Desarrollo Indígena alientan la ocupación de terrenos, obligando a la Conadi a adquirir esos predios con un evidente sobreprecio”. El Mercurio, Economía y Negocios Online, 31 de mayo de 2015⁴⁷.

La existencia de diversas medidas de presión, como nueva sub-controversia, se refiere a ciertas medidas que el Mundo Indígena adoptó para posicionar su punto de vista en temáticas de reivindicación territorial. Hablamos principalmente de ocupaciones o “tomas” de propiedad privada, ya sea de fundos comprometidos con el megaproyecto

⁴⁵“Conadi compró fundo de empresario Carlos Heller en más de 11 mil millones de pesos”. <http://www.biobiochile.cl/noticias/2015/05/06/conadi-compro-fundo-de-empresario-carlos-heller-en-mas-de-11-mil-millones-de-pesos.shtml>

⁴⁶“CONADI oculta información sobre compra de predios en comunidades mapuche”. <http://www.elciudadano.cl/pueblos/conadi-oculta-informacion-sobre-compra-de-predios-en-comunidades-mapuche/05/12/>

⁴⁷ “Agricultores de La Araucanía dejan de invertir \$55 mil millones al año ante clima de inseguridad”. <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=149669>

aeropuerto o directamente a las instalaciones de éste. Se comentaran algunos hitos relacionados en los siguientes párrafos.

Estos hitos han de ocurrir tanto antes como durante y con posterioridad a las obras del mega proyecto aeropuerto. Primeramente, fue Ayun Mapu quienes el 3 de noviembre del año 2009 hicieron tomas de fundos de particulares⁴⁸ los cuales serían parte del megaproyecto, en ese entonces, aún por construirse. El objeto de tal acto fue tomar posesión cultural del terreno, llevando a cabo la ceremonia del Llellipun. Se articula con las demandas que se señalan en el apartado anterior acerca de la consulta indígena y la participación.

En el año 2014 se registraron tomas dentro del mismo recinto aeropuerto por parte de la Comunidad Indígena Fermín Manquilef, algunos meses antes de su inauguración oficial; una el 17 de julio, la cual paralizó la primera apertura oficial programada para el 22 del mismo mes;

“Las demandas pasan por la restitución de tierras, indemnización por daños y afectaciones que sufrirán durante el desarrollo de actividades aéreas, y participación política y administrativa en programas de desarrollo comunal y del aeropuerto como polo de desarrollo productivo. [...] Luz María Huincaleo, dirigente de la comunidad Fermín Manquilef, que ocupó las instalaciones la semana pasada, explicó que “se firmó un documento donde las autoridades se comprometen a analizar nuestras demandas, que son firmas de mitigación de los ruidos en las viviendas, y compra de tierras que estamos pidiendo desde 2004”. Diario La Tercera⁴⁹, 29 de julio de 2014

⁴⁸ “Comunidades opositoras a proyecto nuevo Aeropuerto en La Araucanía ingresan a tierras expropiadas” <http://www.mapuche.info/index/lumaco/docs/docs/fakta/?kat=3&sida=11>. 9 de noviembre de 2009.

⁴⁹ “Diálogo en La Araucanía da luz verde a la operación del Aeropuerto Regional”. <http://www.latercera.com/noticia/dialogo-en-la-araucania-da-luz-verde-a-la-operacion-del-aeropuerto-regional/>.

Se destaca en prensa que los comuneros hicieron rayados⁵⁰ con la frase “Sin tierra no hay vuelos”;

Figura N°5: Intervención gráfica a loza del Aeropuerto



Fuente: www.latercera.cl

“La fallida apertura, organizada inicialmente para el pasado 22 de julio, fue suspendida por las autoridades por las manifestaciones protagonizadas por comuneros mapuches en rechazo a la terminal aérea, donde rayaron “sin tierras no hay vuelos” y rompieron 28 luces de aproximación”. La Tercera, 29 de julio de 2014⁵¹

⁵⁰ “Nuevo aeropuerto de La Araucanía resultó rayado después de la toma por comuneros mapuche”. <http://www.soychile.cl/Temuco/Sociedad/2014/07/20/263003/Nuevo-aeropuerto-de-La-Araucania-resulto-rayado-despues-de-la-toma-por-comuneros-mapuche.aspx>. 20 de julio de 2014.

⁵¹ “Diálogo en La Araucanía da luz verde a la operación del Aeropuerto Regional”. <http://www.latercera.com/noticia/dialogo-en-la-araucaania-da-luz-verde-a-la-operacion-del-aeropuerto-regional/>

Por otro lado, la Asociación Trapilhue se da conocer como otro grupo opositor al megaproyecto, protagonizando diversas medidas de presión, principalmente toma de rutas y toma de la loza del aeropuerto. Un hito especial protagonizado por la Asociación Trapilhue fue que encabezaron una toma del Aeropuerto⁵², siguiendo la línea de la comunidad Fermín Manquilef -en julio de 2014- pero el 24 de noviembre del mismo año. Aquello fue una antesala para la demanda central; se solicitó que se desvíen los vuelos durante los días en que las comunidades del AII realizan la ceremonia del Nguillatun -en los 4 Nguillatuwes, de los 4 rehues reconocidos por el Mundo Público- de carácter ancestral cuya periodicidad ha sido ininterrumpida. Al respecto, el dirigente Javier Meliman de Trapilhue registra su opinión en la prensa mapuche;

“Nosotros siempre resistimos de frente a ese megaproyecto, pero la compra venta de migajas al final ganó y algunos siguen negociando. Xapilwe jamás negoció nada, ni siquiera zona de nguillatuwe como le llaman. Lo que ahora estamos exigiendo es la suspensión total de los vuelos para esos dos días, en caso contrario, las comunidades y los lonko de Xapilwe dejarán en libertad de acción a los weychafe para que tomen las medidas que corresponden para este tipo de casos”. Werken Javier Meliman, 12 de marzo de 2014⁵³.

Y así fue; la DGAC acepta la petición, con base a lo que dicta la RCA;

“M. de Mitigación; Medida especial de mitigación de impacto durante dichas ceremonias para cada uno de los nguillatúe: Las comunidades deberán comunicarse y coordinarse con anticipación con la DGAC, para que esta articule la utilización del cabezal sur al momento de despegue y/o aterrizaje durante 3 días, lapso de tiempo en que transcurre este tipo de ceremonias y que puedan ocurrir dentro del AII; bajo la consideración de las condiciones meteorológicas reinantes durante las operaciones aéreas y que no comprometa la seguridad operacional de los vuelos (Pág. 42, 62, 67 y 76 adenda 2).

M. de compensación; No es posible asignar valor monetario (Pág. 66 adenda 2). Además se establece que cualquier otra solicitud de ingreso al AII deberá ser visado y autorizado por la Secretaría Técnica y la Directiva del Fondo de Compensación por Degradación de Suelo. (DGOP Ord. 1083/200)”.

Componente Sociocultural, RCA 252/2006 Corporación Nacional del Medio Ambiente. 15 de noviembre de 2006, p. 30.

⁵² <http://www.24horas.cl/regiones/araucania/temuco-realizan-toma-de-aeropuerto--1508054>

⁵³ “Comunidades mapuche exigen suspensión de vuelos en Aeropuerto de La Araucanía durante nguillatún”. Centro de Documentación Mapuche Ñuke Mapu. <http://www.mapuche.info/xphp/cms/?kat=1&sida=4791>

En concreto, se desviaron los vuelos programados para el 18 y 19 de diciembre de 2014⁵⁴, los cuales sobrevolaban las comunidades del sector Trapilhue, ubicadas aproximadamente a 7kms. de la loza del aeropuerto, con el objeto de no afectar la manifestación religiosa y ceremonial del Nguillatun.

“La positiva disposición de las aerolíneas permitirán que los vuelos que se efectúen durante esa fecha se desvíen 10 kilómetros desde el lugar de la ceremonia al oeste y 10 kilómetros al este, sin afectar a las comunidades mapuche. La medida adoptada responde a un compromiso de los sectores público y privado por medio de una resolución de calificación ambiental (RCA) del año 2007, que ampara la realización de este tipo actividades tradicionales de las comunidades indígenas”. EMOL, 12 de diciembre de 2014⁵⁵.

El gobernador de la Provincia de Cautín, José Montalva Feuerhake (2014-2016), dejó entrever su parecencia en la prensa;

“[No se trata de] cualquier alegato, esto es una ceremonia que ellos tienen una vez cada dos o cuatro años y que está incorporada en la Resolución de Calificación Ambiental [...] esto no es (algo) que se pueda dar todos los días ni mucho menos. Se da en casos específicos, donde hay toda una institucionalidad que revisa el tema y se adecuan los vuelos respecto a eso, no respecto de cualquier petición”. El Mercurio, 13 de diciembre de 2014⁵⁶.

El rol de José Montalva ha sido clave a la hora de la gestión de Convenios y compensaciones asociadas -temática acerca de los mecanismos de clausura y estabilización que se abordará en el apartado siguiente-.

Así, nuevamente la organización Ayun Mapu se hace presente, manifestándose públicamente -sin toma- el 13 de marzo de 2015 en el sector de toma de pasajeros del

⁵⁴ <http://www.24horas.cl/nacional/aeropuerto-de-temuco-desviara-vuelos-por-celebracion-mapuche-1525844>

⁵⁵ <http://www.emol.com/noticias/nacional/2014/12/12/694320/direccion-de-aeronautica-informa-a-lan-y-sky-que-deben-modificar-rutas-para-no-afectar-ceremonia-mapuche-en-la-araucania.html>

⁵⁶ <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=130544>

Aeropuerto, culpando al ex Intendente Francisco Huenchumilla por no cumplir acuerdos pactados;

“[...] entregando un plazo de 30 días al Gobierno para el cumplimiento de sus demandas. “Sino el aeropuerto tendrá “problemas” para funcionar normalmente aseguraron”. Las comunidades de los sectores Catripulli, Millelche, Rucahue y Pelales, que representan a 320 familias, indicaron que demandan 3.700 hectáreas de terreno como medida compensatoria a la construcción del aeropuerto “sobre el territorio ancestral que estábamos esperando recuperar”, precisaron, entre otras exigencias”.

Periódico Werken.cl, 13 de marzo de 2015.

Junto a lo anterior Ayun Mapu emite un comunicado público en prensa web donde pone énfasis en la vigencia de la controversia con base en el eje de reivindicación territorial, clarificando sus demandas asociadas;

“Aeropuerto de Freire podrá seguir funcionando si se restituyen derechos a Mapuche.

Quepe, a 13 de marzo del 2015

“Sres. Aeropuerto Araucanía. Quepe, Freire

PRESENTE

Representamos a las 5 comunidades mapuche ubicadas en el cabezal norte de éste recinto, de los sectores Catripulli, Millelche, Rucahue, Pelales, todas pertenecientes a la Asociación Ayun Mapu de Quepe, las que hemos encabezado, hace 9 años, el rechazo a la instalación de este aeropuerto debido a que se construyó sobre el territorio ancestral que estábamos gestionando recuperar.

Los motivos del rechazo fueron presentados a las autoridades gubernamentales de turno al momento de la evaluación ambiental del proyecto, pero, como es de costumbre, la autoridad hizo oídos sordos frente a nuestros reclamos, generándose el conflicto que hoy todos conocemos, conflicto que ha sido difundido por medios de prensa nacional e internacional y seguido por las organizaciones internacionales de derechos humanos.

En marzo del 2014, con la llegada del nuevo gobierno, el Intendente de la región se refirió a la legitimidad de nuestra demanda, comprometiéndose avanzar con los temas que se detalla a continuación para que el Terminal aéreo funcione normalmente:

– Devolución de tierras para las familias de las 5 comunidades de la Asociación Ayun Mapu.

– *Indemnización a todas las familias de las comunidades de Ayun Mapu por el impacto de éste aeropuerto sobre nuestras formas de vida y costumbres.*

– *Participación política y administrativa en las acciones del gobierno en este territorio.*

Para su conocimiento, los aviones pasan cada día sobre nuestras cabezas y sólo ha habido avances parciales en nuestra demanda.

Por todo lo anterior, las comunidades reunidas como alianza territorial Ayun Mapu han acordado notificar al Terminal aéreo que su funcionamiento está sujeto a los avances significativos en los compromisos que muestre el gobierno en los próximos 30 días.

Atentamente,

ALIANZA TERRITORIAL AYUN MAPU". Araucanía Cuenta, 16 de marzo de 2015⁵⁷.

Durante el año 2015, el evento de la “Copa América” no transcurre como un hecho menor; la directora de la DAP, Mary Valdebenito, sostiene que fue el paso para la internacionalización del Aeropuerto, es decir, la apertura al tráfico aérea desde otros países;

“[...] ha existido un incremento en la cantidad de pasajeros, ha doblado la cantidad de pasajeros y lo otro que también se ha pensado en el marco de la Copa América, que fue ahí, se implementó para recibir vuelos internacionales.

[...] con la Copa América se implementaron, porque hubo que implementar, la oficina de la PDI, la oficina del SAG y Aduana. Esas oficinas estaban, pero no estaban implementadas.”

Mary Valdebenito, Entrevista personal. 19 de mayo de 2016.

Esta “internacionalización” en particular -junio y julio del 2015-, abrió las puertas a una concepción e interacción específica entre la infraestructura, institucionalidad y capacidad técnica y humana, las cuales estuvieron inmersas en tramas más compleja de redes comerciales, de transporte y turismo, así también de mayor control de tipo policial

⁵⁷ <http://www.araucaniacuenta.cl/comunicado-publico-alianza-territorial-ayun-mapu/>

y otros (Aduanero, Servicio Agrícola Ganadero⁵⁸, etc.). En palabras propias del eje de esta investigación, inmerso en propia dinámica sociotécnica.

Hubo algunas tomas de ruta en el marco de la Copa América, encabezadas por Ayun Mapu a la altura del sector Mahuidanche (5km al sur de la entrada principal del Aeropuerto);

Iván Reyes confirmó que “son manifestaciones pacíficas, para decirle a la comunidad que se gastan millones en la Copa América y dejan comprar tierras para entregarlas a los mapuches”. La idea, agregó, es “visualizar” su causa durante todo el período que dure el torneo en la zona. La Tercera, 11 de junio de 2015.⁵⁹

El 23 de diciembre de 2015⁶⁰, se gestó otra toma de la loza del Aeropuerto, a manos de la Asociación Trapilhue, haciendo público su descontento y promoviendo la incertidumbre dentro de esta festividad deportiva cuyos asistentes, siendo gran parte de otros rincones de Chile y del Extranjero, construyeron este “clima” en conjunto a las acciones políticas de Ayun Mapu, dejando entrever un escenario controversial sostenido en el tiempo con mayores y menores intensidades del conflicto desde el año 2009 en adelante. Su trasfondo siempre estuvo dominado por las demandas y reivindicaciones territoriales.

Finalmente, la siguiente tabla expone un resumen de esta tercera macro controversia;

⁵⁸<https://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/detail?content-id=/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/web%20contents/noticias/09-06-2015&version=2>

⁵⁹“Bloquean ruta a Temuco tras arribo del primer vuelo internacional”. <http://www.latercera.com/noticia/bloquean-ruta-a-temuco-tras-arribo-de-primer-vuelo-internacional/>

⁶⁰<http://www.biobiochile.cl/noticias/2015/12/24/mapuche-mantienen-ocupacion-de-aeropuerto-de-la-araucania-exigen-compensaciones.shtml>

Tabla N°16: 3^{er} Punto Controversial; Reivindicación Territorial Indígena

Sub-Controversias	Actores	Dinámica en la controversia; participación, posición, movilidad. (años 2009 a la fecha)
Entrega/compra de tierras a comunidades indígenas aledañas	Asociación Ayun Mapu	*Exigen compra de tierras (3700 ha)
	C.I. Fermín Manquilef	*Se les compró gran extensión de tierra (20-b), recibiendo críticas desde varios actores (indígenas, organismos estatales y privados).
	CONADI	*Entidad que compra tierras según Art. 20 letra a y b, Ley 19.253 *Se le acusa mala gestión en compra de tierras, gastos desmedidos, prioridad a comunidades consideradas "conflictivas".
Medidas de presión	Dueños de fundos (agrícolas)	*Afectados por tomas de propiedad.
	Concesionaria Aeropuerto Araucanía	*Afectados por tomas de propiedad y impedimento de inauguración oficial.
	DGAC	*Autorizan desvío de vuelos por interrupción de manifestaciones mapuche.
	Asociación Ayun Mapu	*Toma de fundos particulares donde se emplazaría aeropuerto, en noviembre de 2009. *Protestas y toma de carreteras en el seno de la "Copa América" año 2015
	Asociación Trapilhue	*Logran desviar vuelos que interrumpen manifestaciones religiosas (Nguillatun) el 19 y 20 de diciembre de 2014.
	C.I. Fermín Manquilef	*Ocupación de Aeropuerto durante julio de 2014

Fuente: Elaboración propia

Al parecer la “intensidad” del conflicto no tiene relación necesariamente con la cantidad de actantes que se asocian, sino más bien por los intereses contrapuestos, en virtud de mayores o menores cuotas de poder de los actores –principalmente en lo que respecta con la propiedad privada, los intereses comerciales de los privados y el compromiso de la “utilidad pública” de las entidades del Estado. Así, por ejemplo, encontramos mayor cantidad de ellos en la 1^{era} Macro-controversia, pero su intensidad no fue capaz de derivar en mecanismos para estabilizar la controversia. Aquello aplica en menor medida para la 2^{da} Macro-controversia, donde los estudios técnicos presentados se presentan como someros mecanismos, como se mencionó al final del apartado anterior.

Sin dudas que los hitos ocurridos durante esta macro-controversia son los más críticos. El ítem “tierra” ha de ser decisivo en la gestión de los mecanismos de estabilización/clausura de controversia, que surgen en paralelo a esta y que contienen una relación más directa crucial con las concepciones desarrollo local territorial y el capital social, que serán abordados en el siguiente capítulo.

5.3.- Mecanismos de Clausura y estabilización; el rol del mundo público como gestor de controversias en el territorio. Vinculación con Macro Controversias.

Siguiendo con el ejercicio teórico-metodológico de “abrir la caja negra”, nos encontramos con el esfuerzo desde el mundo público por gestar mecanismos que cierren las controversias desatadas. Los funcionarios públicos en terreno se “someten” al cruce de racionalidades de mundos de vida, en este caso, en comunidades indígenas y rurales, con fuerte tradición cultural. Claramente las intencionalidades y subjetividades son divergentes; surge el rol de la negociación, “compensar” y “acordar”. Este proceso de interfaz, en términos de Long (2001), permite al menos iniciar un diálogo, no con intenciones de imponer una planificación de arriba hacia abajo, sino más bien, insistiendo en el concepto, “negociar”.

Para cada macro punto controversial que se definió en el apartado anterior, en esta sección asociaremos mecanismos de clausura de controversia que surgieron en paralelo. Serán por tanto, homologables al Fondo de compensación y los Acuerdos de Gestión Territorial pactados.

Claramente, el MOP ha sido protagónico en estas gestiones de clausura de controversias. Cuando nos referimos al MOP en materia de convenios, acuerdos y negociaciones, hablamos precisamente de un “agente-mediador”⁶¹, que llamaremos de ahora en adelante “agente-MOP”; un profesional de apoyo de la Dirección de Aeropuertos quien llevó a la práctica las negociaciones entre las comunidades indígenas del AII del proyecto Aeropuerto. Su “éxito” se ha recalcado con las comunidades más bien a favor o “neutras” (léase unidades del convenio Quepe Pelales y Peumayen) y para retomar ciertos diálogo con Trapilhue, siendo ésta opositora. No así con la unidad de Ayun Mapu, donde su accionar no fue concluyente, siendo el liderazgo de Iván Reyes fuente

⁶¹ Se reserva la identidad de esta persona, a petición de la misma. El investigador respeta la confidencialidad de sus fuentes primarias cuando así se requiera, como principio básico.

de Capital Social por sí sola, que permitió prevalecer en la oposición junto a las cinco comunidades que conforman la agrupación

Decimos “Agente” en el sentido etimológico de la palabra; *Agentia*, del griego, entendido como “la cualidad del que hace algo”, cuya raíz es *agere*, es decir, “hacer” o “actuar”. Ahora bien, en conceptos alusivos al desarrollo local, “agente” se comprende como aquellas personas clave -yendo más allá del concepto de actor- que portan diversas propuestas con el objeto de aprovechar los recursos y capitales locales, siempre vigilando el equilibrio social y ambiental del territorio (Arocena, 2002). No obstante, es factible de generar discusión, por cuanto considerar o no a la negociación como mecanismo viable o sostenible.

5.3.2.- Fondo de Compensación

El Fondo de Compensación se entiende como una iniciativa público-privada entre el MOP y la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Araucanía S.A., cuyos caracteres se estipularon en la ya abordada RCA 252/2010 –Anexo N°4 de la Adenda N°1- que calificó ambientalmente positivo el proyecto. Su nombre específico es “Fondo de Compensaciones para el mejoramiento de la gestión y aprovechamiento de recursos”, el cual se define como una medida compensatoria a nivel de fortalecimiento organizacional y sociocultural para el AII -41 comunidades indígenas y 18 organizaciones sociales-.

Su principal objetivo es permitir que a través de la autodeterminación de las comunidades indígenas y no indígenas, se financie la implementación de programas, proyectos, obras y planes especiales, que permita fortalecer los emprendimientos productivos existentes y generar nuevas oportunidades productivas locales. (Anexo N°4, Adenda N°1, RCA 252/2010)

El Fondo de Compensaciones se ha de operacionalizar a través de concursos, pactados durante 5 años; el primero se inició el segundo semestre de 2012 y así consecutivamente hasta mayo de 2016 donde se gestó el 4^{to} Concurso. Las organizaciones postulantes -

indígenas y no indígenas- , como se dijo recientemente, sólo han de ser las que se encuentran dentro del AII.

El propósito de este fondo es financiar proyectos e iniciativas productivas, sean estos de carácter colectivo o individual, los cuales han de “encuadrarse” entre los siguientes ejes;

- i) Proyectos dirigidos al desarrollo social, cultural y económico
- ii) Iniciativas comunitarias sean de tipo sociocultural, de capacitación y mejoramiento de las actividades silvoagropecuarias
- iii) Fortalecimiento de capacidades de gestión de las organizaciones y comunidades.
 - Apoyo fortalecimiento particular a las comunidades y/o asociaciones indígenas, normadas por la ley 19.253.
 - Apoyo al fortalecimiento organizacional por medio de la Ley 19.418 sobre Juntas de Vecinos y demás Organizaciones Comunitarias.

En el Fondo de Compensaciones intervienen tres instancias operativas; Directorio, Secretaría Técnica y Entidad Administradora.

- i) Directorio; compuesto por seis representantes de organismos públicos - MOP, INDAP, SERVIU, SMA, un Ejecutivo Regional, CONADI Subdirección SUR-, uno de la Municipalidad de Freire y otros cinco de las comunidades y organizaciones del AII. Su objetivo es convocar a reuniones técnicas, asimismo ratificar propuestas de la Secretaria Técnica, entre otros.
- ii) Secretaría Técnica; este comité, que se compone por representantes de cinco organismos públicos –Intendencia, INDAP, SERVIU, MOP y CONADI-, debe calificar los proyectos mediante una tabla de criterio e informar al Directorio la evaluación técnica-económica de éstos.
- iii) Entidad Administradora; es el MOP. Sus funciones pasan por realizar difusión del concurso y dar a conocer las bases, ingresar los proyectos, determinar admisibilidad, entregar informes técnicos y financieros anuales,

supervisar y verificar rendición de gastos, entre otras labores de índole administrativo.

Los ejes temáticos que componen los proyectos ingresados se han subdividido a largo de tres áreas de inversión; Productivos, Emprendimientos y Socioculturales. Se incluye el ítem “Contraparte” que incluye a la Concesionaria cuando se requieren fondos para otros usos. La tabla N°17 define en detalle algunas sub-áreas que se consideran.

Los montos asignados para los concursos impartidos hasta la fecha, así también el detalle de las postulaciones, se resumen en la siguiente figura;

Figura N° 6: Resumen recursos designados a los 4 concursos del Fondo de Compensación a la fecha

Cuadro Resumen - Resultados del Fondo de Compensación						
Concursos	Postulados	Financiados			Inversión \$	%
		Individuales	Asociativos	Total		
I (2012 - 2013)	500	330	13	343	214.227.560	10,8%
II (2013 - 2014)	1.465	369	26	395	428.818.554	21,6%
III (2014 - 2015)	1.200	457	30	487	495.922.829	24,9%
IV (2015 - 2016)	1.278	749	22	771	849.117.639	42,7%
Total	4.443	1.905	91	1.996	1.988.086.582	100%
%		95,4%	4,6%	100%		

NOTA:

1. El número total de proyectos adjudicados alcanza a 1.997, con un 95,4% de financiamiento Individuales, y un 4,6% del tipo asociativos.
2. El monto total financiado a la fecha asciende a los \$1.988.086.582 pesos.

Fuente: Respuesta Solicitud N° 74328 mediante ORD. (DAP) N°97 a MOP por Ley de Transparencia.

Tabla N°17. Inversión de recursos en concursos del Fondo de Compensaciones

Áreas de Inversión				% 4 ^{to} Fondo ⁶²
Productivos	<u>Fondos Para Iniciativas productivas</u> (Maquinaria, infraestructura predial, capital de trabajo)	<u>Fondos recuperación y manejo sustentable de Bosque Nativos</u> (Cercos, Forestación, Árboles frutales)	<u>Fondos de construcción, conservación y mejoramiento de riego y drenaje</u> (Mantenimiento canales de regadío, obras de captación de aguas, obras de drenaje)	41,8
Emprendimientos	<u>Fondos Emprendimientos</u> (Iniciativas innovadoras, artesanías, gastronomía, manufactura y comercialización de productos, apoyo formalización de rubros productivos)			14,11
Socioculturales	<u>Fondos Mejoramiento Habitabilidad</u> (Mejoramiento vivienda, ampliación vivienda, servicios sanitarios básicos)	<u>Fondos para promover cultura mapuche y mejorar sitios ceremoniales</u> (Recuperación tradiciones, música y mapuzugun, artesanía, mejoramiento e implementación sitios)	<u>Fondos de iniciativas sustentables</u> (Luminarias solares en paraderos, colectores solares presurizados, paneles solares en APR)	41,18
Contraparte	<u>Fondos de aportes necesarios para postular a otros proyectos</u>			3,53

Fuente: Reglamento del Fondo de Compensaciones (MOP)

⁶² Porcentaje designado en el 4^{to} concurso, a modo de referencia. Se destinaron en total MM\$850.

5.3.3.- Acuerdos de Gestión Territorial

Los Acuerdos de Gestión Territorial fueron convenios donde diversos organismos públicos regionales se comprometen a gestar e involucrar recursos en pro del bienestar de las organizaciones del AII. Se promulgaron en relación a las Unidades de negociación. A la fecha se han creado 7 convenios. A continuación se detallan y se vinculan con las macro controversias expuestas en el apartado anterior;

- 1) Convenio Quepe Pelales: Se firmó el 29 de noviembre de 2007, con una vigencia hasta el año 2013. Fueron las primeras comunidades y asociaciones -Unidad de negociación Quepe Pelales- que se sentaron a negociar, valga la redundancia. El énfasis se centró en 6 componentes, a saber; a) Componente Social (salud, infraestructura comunitaria, educación, capacitación, vivienda), b) Componente infraestructura y conectividad vial, c) Componente fomento productivo y emprendimiento (desarrollo agropecuario, infraestructura, turismo e innovación), d) Componente ambiental (Protección cursos de agua y entorno), e) Componente patrimonial y fortalecimiento de la cultura mapuche (aspectos culturales individual y comunitario, religiosidad, cosmovisión) y, f) Componente organizacional para el autodesarrollo (asesorías para generar vínculos con entidades públicas y privadas).

Viene a “cerrar” de alguna manera la controversia en torno a la reciente confirmación del emplazamiento del proyecto (1^{era} macrocontroversia), forjando una fuerte asociación con aquella. En menor medida, se asocia con las temáticas de participación/consulta indígena (2^{da} macrocontroversia). El rol del Agente-MOP ha de ser clave para establecer lazos de confianza con las organizaciones que se dispusieron a negociar. Así lo sostiene la directora de la Dirección de Aeropuertos, junto a otras pareencias en torno a la gestión de este acuerdo;

“El trabajo de llegar a las comunidades fue muy difícil, porque el instalar un aeropuerto que, tal vez, algunos actores empiezan a ver el lado negativo de lo que puede significar esta infraestructura, entonces hay muchas comunidades que se opusieron y que no vieron el avance que puede significar y un poco el desarrollo, por lo tanto estas comunidades se fueron subdividiendo en el momento en que el ministerio hace una participación ciudadana (...) el convenio Quepe Pelales es generoso, es generoso en el sentido que no solamente va abordando su comunidad, sino que aborda las comunidades de toda el área, porque ahí se piden pavimentos de camino que son transversales”. Mary Valdebenito, Directora DAP⁶³

Bajo esta línea, Iván Reyes deja clara su postura con respecto al surgimiento de aquel agente;

“[él/ella]⁶⁴ ha sido [él/la] agente de inteligencia encargada de dividir las comunidades (...) gente que está de acuerdo con el Aeropuerto, porque hay otras familias que no estamos de acuerdo y que no hemos participado en las compensaciones (...) ese quiebre es el que se mantiene desde el principio (...) hasta hace dos años atrás funcionando la comunidad tomo un acuerdo y la mayoría agarraba el acuerdo y después eso se respetaba. Pero siempre existía una minoría que no estaba de acuerdo, entonces lo que hizo [él/ella] y todos los aparatos del estado, tomaron contacto con esas minorías y a esas minorías le han hecho llegar recursos. Y esas minorías la pega de ellos ha sido minar y debilitar en el territorio la democracia interna, más allá que la directiva tenga una postura o no pero en el fondo eliminar y debilitar la estructura social (...) No les creemos nada porque hasta el día de hoy siguen ellos aplicando el mismo método de intervención y de división el mismo”. Iván Reyes, dirigente Ayun Mapu.

Hernando Silva, abogado del Observatorio Ciudadano, hace entrever el surgimiento de un nuevo actor, el señor Hugo Alcaman Riffo -primo de Iván Reyes Alcamán, dirigente de Ayun Mapu- como gestor y propulsor del Convenio Quepe Pelales. Así lo detalla en el siguiente extracto;

⁶³ Entrevista, 25 de mayo de 2016.

⁶⁴ Insistimos en no dar luces que permitan identificar al agente-mediador, por ende se expresa de manera dual su pronombre personal.

“Entonces este caballero, que siempre ha levantado esta propuesta de los profesionales mapuches, siendo que él no es profesional, incluso que ha habido juicios por ejercicio ilegal de la profesión (...) este caballero fue el operador político para avanzar en la suscripción del convenio de Quepe Pelales, siendo sancionado como socio de sus comunidades (...) que él es primo de Iván Reyes y son socios de la misma comunidad, y entonces, este caballero fue el que empezó a levantar todo este tema de Quepe Pelales en las comunidades que estaban a favor del proyecto, y quien actuó en función de construir algún día un referente profesional mapuche y que después se materializa como ENAMA. (...) Esa es una fuerza, los pro aeropuerto, de los cuales, ahora, muchos son contra aeropuerto, porque mucha gente empezó a ver las internalidades del aeropuerto. Poquito después que se inaugurara el aeropuerto llegó acá un peñi, no me acuerdo su nombre, me dice: “oiga yo estaba a favor del aeropuerto, firme el convenio y todo, y soy criador de ovejas, un mes de funcionamiento del aeropuerto y se me murieron la mitad de las ovejas”, debería haber estado con ustedes de antes, me dijo”. (Hernando Silva, abogado⁶⁵)

Firman el acuerdo 16 organizaciones del AII (14 comunidades indígenas, 1 comité vecinal y 1 asociación indígena), el intendente a la fecha Oscar Eltit, 2 autoridades a nivel nacional, a saber, Jazmín Balboa, Directora Nacional de Aeropuertos y Juan Saldavia, Subsecretario de Obras Públicas, además de otras instituciones regionales como el Seremi de Agricultura, el Seremi del MOP y Director de CONADI Sur, junto a 3 concejales de la comuna de Freire, como autoridades municipales.

2) Convenio Quepe Pelales II (ampliación de plazos); se pacta el 10 de abril del año 2013. Se trata principalmente de una ampliación de plazos a 3 años más. Se deja entredicho los sucesos ocurridos en aquel lapso temporal, destacándose el recurso de protección –Rol 1794 del año 2010- interpuesto por Ayun Mapu, ya abordado en la 2^{da} macrocontroversia “Participación/consulta indígena”, contra el MOP que paralizó las faenas del aeropuerto durante un año –de mayo del 2010 hasta mayo del 2011-.

⁶⁵ Entrevista, 14 de septiembre de 2016.

Esta “Orden de No Innovar” duro exactamente 358 días. Se suscribe en el documento que el Convenio Quepe Pelales (original) quedo igualmente paralizado aquel periodo temporal. He aquí la razón por la cual se gesta la ampliación de ejecución del mismo.

Los componentes ejes que se comprometen han de ser en su mayoría los mismos que el original. No obstante, se le hicieron 3 modificaciones;

- i) Se modifica el numeral “Educación” del Componente Social; se agrega entrega de un computador portátil –Nootebooks- por familia, que acredite tener un miembro familiar cursando educación prebásica, básica, media o superior.
- ii) Se incorpora en el Componente Asesoría Organizacional; se harán entrega de Notebooks a las Directivas de organizaciones territoriales.
- iii) Se modifica Componente Ambiental, numeral “Protección de cursos de agua”; compromiso de construcción de proyecto de Agua Potable Rural (APR) en sector Mahuidanche.

3) Convenio Peumayen: Se firma el 18 de julio del 2014. Como se manifestó en un principio, participan las comunidades y organizaciones de la llamada Mesa Quepe-Lolen-Freire. Ha de ser un “símil” con el primer Convenio Quepe Pelales, puesto que se pacta en los mismos términos de Componentes; a) Componente Social (salud, infraestructura comunitaria, educación, capacitación, vivienda), b) Componente infraestructura y conectividad vial, c) Componente fomento productivo y emprendimiento (desarrollo agropecuario, infraestructura, turismo e innovación), d) Componente ambiental (Protección cursos de agua y entorno), e) Componente patrimonial y fortalecimiento de la cultura mapuche (aspectos culturales individual y comunitario, religiosidad, cosmovisión) y, f) Componente organizacional (asesorías para generar vínculos con entidades públicas y privadas). No obstante, se le agrega un

séptimo componente “Tierra”, siendo un hito nuevo en esta trayectoria de convenios-acuerdos, acoplándose a la vigencia de la 3^{era} macro-controversia que despliega este estudio.

Este convenio surge desde la necesidad de incorporar comunidades y organizaciones rurales que no participaron en el Quepe Pelales. Lo que consideró el AII fue ampliándose en relación a que otras comunidades manifestaron intenciones de participar en estos convenios. Inclusive, se crearon comunidades –en el Registro de CONADI adquiriendo su Personalidad Jurídica (PJ)- a raíz de estas motivaciones. Las organizaciones han demostrado una actitud más bien “sumisa” en virtud de manifestar su parecencia al proyecto Aeropuerto, siendo beneficiarias “silenciosas” de compensaciones y de la gestión de recursos que implica este convenio. Diremos, por tanto, que han de ser “neutras” en su activismo y acción política, muy por el contrario, por ejemplo con Ayun Mapu o Trapilhue.

El rol del Agente-MOP en esta ocasión ha de ser pasivo; su accionar ha de limitarse más bien a la negociación y establecimiento de confianzas con los líderes territoriales en contextos de incertidumbre. El convenio Peumayen se operó políticamente por mandato de la Intendencia (Francisco Huenchumilla) y del GORE (José Montalva).

Cronológicamente, estuvo enmarcado en la “revolución” legal en materia indígena Chilena que conllevó la creación del D.S. 66 que regula la consulta indígena del Convenio 169 de la OIT. Recordemos, por tanto, que durante noviembre del 2013 al mismo mes del 2014, se llevó a cabo la “consulta de la consulta” -se detalla en la 2^{da} macro controversia- a nivel nacional, hito que sin duda motivó a las instituciones inmiscuidas –principalmente CONADI, MOP y GORE-.

También durante los meses de mayo y junio del 2014, se inicia el Recurso -por no cumplimiento de indemnizaciones y daño patrimonial a la productividad

agropecuaria, presentado por Andres Reichert, conocido agricultor de la zona al cual se le expropió parte de su fundo para emplazar el proyecto Aeropuerto (alrededor de 300 Ha.) Por su parte, el 17 y 22 de julio hubo una toma de terreno por parte de Fermín Manquilef, siendo esta última la que paralizó la Apertura oficial del Nuevo Aeropuerto, hito no menor.

Así, es posible darse cuenta, en palabras de Latour que la “acción se apodera de la acción”; existe entrelazamiento de actantes que van más allá de la motivación intrínseca de un actor en particular.

- 4) Convenio Ayun Mapu I (Integral): Se consolida el 21 de julio de 2014. Firman el entonces Intendente (Francisco Huenchumilla), Gobernador de Cautín (José Montalva), Iván Reyes por Ayun Mapu y representantes de las 5 comunidades que la integran.

Estaría de más hacer una nueva referencia a la Asociación Ayun Mapu, liderada por Iván Reyes. Su participación ha sido clave en las tres macro controversias que sostiene esta investigación. Presentaron el Recurso de Protección en contra del Ministerio de Obras Públicas por “Acto ilegal y arbitrario de adjudicación de contrato de Concesión de Nuevo Aeropuerto de la Región de la Araucanía”. También se pronunciaron reclamando Incumplimiento del deber de consulta previa, de acuerdo a normas del Convenio 169 de la OIT (Sentencia Recurso de Protección Rol 1794-2010 del 31 de enero del 2011) lo que implicó que durante el periodo que duró esta investigación (aproximadamente 18 meses) no existió ningún tipo de intervención y/o inversión en todo el territorio, además de la paralización de las obras de construcción. No obstante lo anterior, a partir el mes de mayo del 2014 se inician mesas de diálogo y concretar con la firma de un acuerdo firmado el 21 de julio 2014. Este es el contexto heterogéneo que da pie a este convenio, visualizado como mecanismo de clausura de controversias.

En concreto, este convenio establece; a) Incorporar usuarios a un PDTI en sectores Catripulli, Millelche y Pelales que permitan cubrir a 80 familias de agricultores, b) Explorar mecanismos de participación sobre intervenciones que se establezcan en el territorio, c) Gestionar mecanismos de inversión de recursos públicos y privados.

Nuevamente el Agente-MOP no ha de estar presente en este acuerdo. Ayun Mapu siendo opositor al Aeropuerto, logró acercamientos principalmente gracias a la voluntad política de diálogo que le brindaron el intendente y gobernador en ese entonces.

5) Convenio Ayun Mapu II (Tierras): Se firma en paralelo al I, el mismo día 14 de julio de 2014.

La diferencia es que sólo enfatiza un compromiso entre la Intendencia, el GORE, Ayun Mapu y la CONADI, para agilizar y gestionar la entrega de tierras, haciendo alusión al Art. 20B de la ley 19.253, es decir, se focaliza en la resolución de conflictos relativos a la misma -3^{era} macro controversia-.

6) Convenio Fermin Manquilef: Se pacta el 24 de julio de 2014. Firman Intendente Francisco Huenchumilla, Gobernador José Montalva y presidente Comunidad Indígena Fermín Manquilef.

Este convenio acuerda mejoras específicas para la comunidad, a saber;

- a) Soluciones habitacionales que contemplen aislación acústica.
- b) Mejoras de conectividad y locomoción colectiva.
- c) Mejoras en salud (Posta rural) y educación (jardín infantil).

- d) Obtener y gestionar mejoras en general en materia productiva, asesoría técnica, microemprendimiento, infraestructura y alianzas productivas.
- e) Mejorar electrificación y agua potable rural.
- f) Establecer procesos de emergencia ante catástrofes naturales o provocadas por el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía.
- g) Gestionar con las entidades públicas la entrega de Sitio Ceremonial para desarrollar prácticas consuetudinarias.

No obstante, al margen de este “intento de clausura” de controversia, la comunidad Fermín Manquilef paralizó la apertura oficial del proyecto el 22 de julio de 2014, hito que se ha recalado en varias oportunidades.

5.3.4.- Síntesis; Mecanismos de Clausura en una dimensión resolutive “parcial”

En esta controversia a escala territorial, el mecanismo o tipo de cierre de controversia que ha de tener mejor aplicabilidad es la clausura por negociación (Vallverdú, 2005) en cuanto significa la construcción social de la misma, desprovista, al menos en su “espíritu”, de intencionalidad vertical en términos de poder. No obstante, lo anteriormente descrito ha de quedar en un plano ideal. También es válido para comprenderlo como mecanismos de clausura “plausibles”. Sin embargo, para el caso de la presente investigación –y en concordancia con la problematización de la misma– sostenemos que para cerrar una controversia, debe existir un acuerdo en todo sentido de la palabra. El acuerdo tiene por finalidad disminuir la significancia de la flexibilidad interpretativa en torno al artefacto. Hablamos por tanto de una clausura “parcial” de controversia. En consecuencia;

"Al producirse el fenómeno de clausura y estabilización, se origina un oscurecimiento de los hechos que llevaron a la construcción final del artefacto y, con ello, de su contingencia: el artefacto deviene en una "caja negra". (Bijker, 1995, p. 271)

Si bien Bijker piensa que la flexibilidad interpretativa de los artefactos nunca se encuentra definitivamente clausurada, señala que el proceso tiende hacia la "irreversibilización" de la forma de los artefactos. El efecto problemático de la irreversibilidad es que dificulta "concebir el mundo tal cual existía antes de la clausura.

Como dijimos, para el caso del Aeropuerto nos referimos a un híbrido entre la Clausura por Negociación de Vallverdú (2005) y Retórica de Bijker y Pinch (1987). Decimos "parcial" pues los instrumentos y actos de clausura existen en cierta forma, no así en la práctica ya que la controversia está vigente. Latour (2005) -en sintonía con el argumento de Bijker- sostiene que la teoría y práctica de la ANT no pretende clausurar las controversias, más bien lo opuesto; su propósito es dejarlas fluir y mantenerlas abiertas como incertidumbres.

Parte VI.- Negociaciones y compensaciones. ¿Pueden dar cabida al Desarrollo Local? Una discusión abierta.

6.1.- Componentes potenciales para desarrollo local

Luego de haber visualizado estas tres macro controversias y todos sus despliegues de nivel micro, así como también los mecanismos de clausura, cabe hacerse algunas preguntas. La acción del Estado en los territorios, a través de sus políticas públicas, es facilitar los mecanismos institucionales para implementar o propiciar procesos de desarrollo local; planificación territorial estratégica, gobernanza, objetivos consensuados, monitoreo, etc. ¿Consenso? He aquí el meollo.

La discusión puede situarse también en un plano ético, muy subjetivo quizás, pero digno de plantearse al menos; ¿Es posible el desarrollo humano a nivel local cuyo punto de partida es un proyecto de inversión/infraestructura que aglomera muchos intereses extra-regionales, cuya presión es tal que es altamente probable que emerja un escenario de “desarrollo forzoso”?

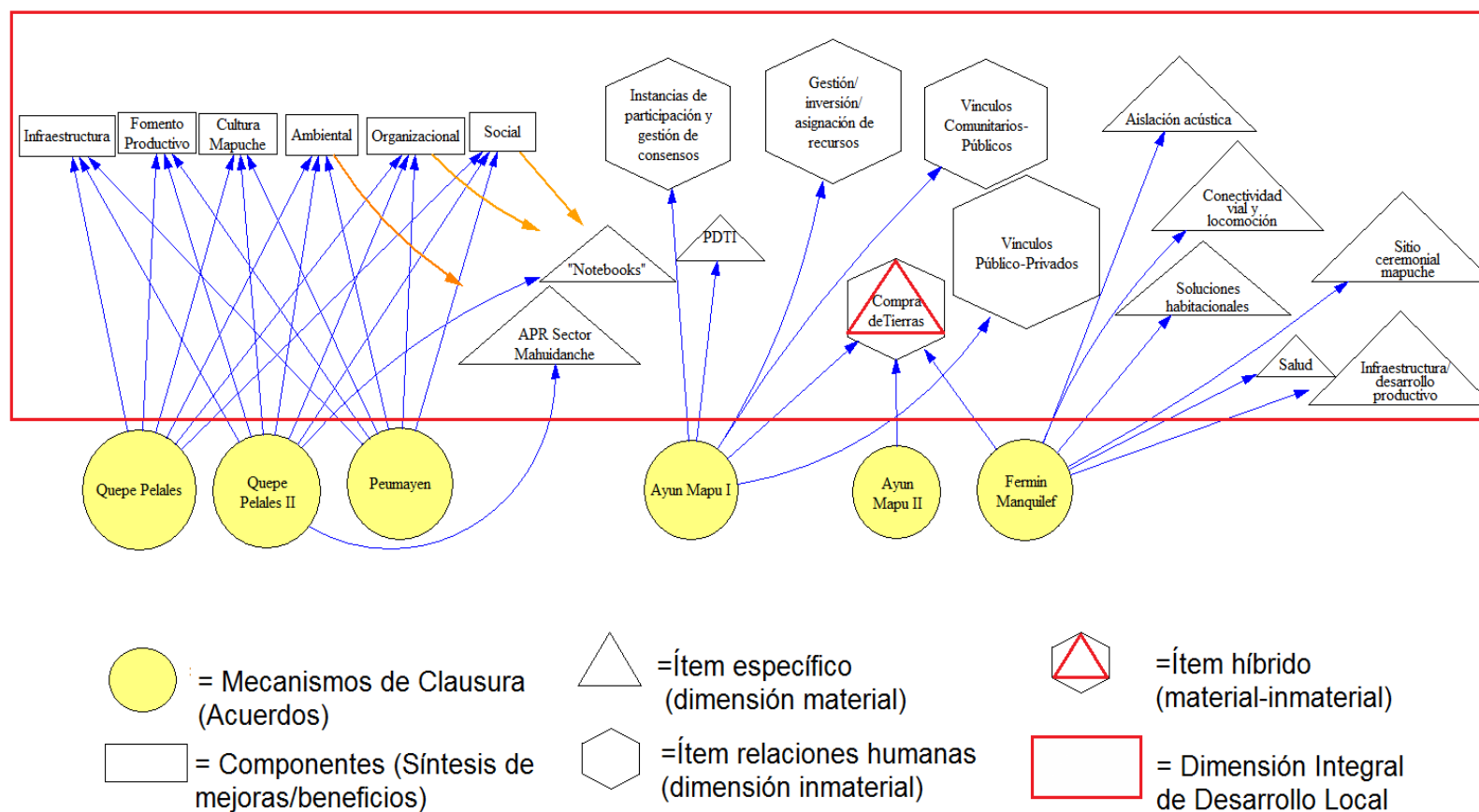
Ahora bien, para el caso de las controversias que encierra el Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, los mecanismos de Estabilización -compensaciones y acuerdos de gestión territorial- parten de una gestión planificada desde CONADI, el MOP y el GORE principalmente, cuya base fue la negociación, más que el diálogo de intereses contrapuestos e intenciones de “consensuar”. Se manifiesta por tanto un juego político; el “arte” de hacer política. No obstante, ¿Existe diferencia entre negociar y consensuar? Lo interpretamos como un concepto emergente del otro, vale decir, la negociación como proceso en donde las partes disidentes buscan soluciones “ganar-ganar”, y el consenso como el resultado donde las partes que no están de acuerdo, de alguna manera debe acatar lo que sostuvo una mayoría; por eso es que insistimos con el concepto de clausura

como estabilización, pues precisamente “estabilizar” busca reducir la flexibilidad interpretativa ante la presencia de un artefacto.

Como se demostró en (apartado 5.3) que trata acerca de los mecanismos de clausura/estabilización, los Acuerdos de Gestión Territorial, por su parte, derivaron en la entrega/gestión de recursos para el mejoramiento de diversos tópicos que repercuten en la calidad de vida de la población local, vale decir, mejoras de caminos, implementaciones para faenas silvo-agro-pecuarias, arreglos a viviendas, entrega de tierras a comunidades indígenas, entre otros, así como también en lo que respecta al Fondo de Compensaciones en la entrega de capital financiero para la implementación de iniciativas productivas diversas, o en un principio la entrega de computadores portátiles (Notebooks).

Para ello, se expone a continuación una cartografía (Figura N°7) que sintetiza el despliegue de posibilidades de desarrollo local en el contexto del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía como controversia sociotécnica a nivel territorial;

Figura N° 7: Componentes potenciales para desarrollo local territorial dentro del AII.



Fuente: Elaboración Propia

Se ha esbozado un área llamada “Dimensión Integral de Desarrollo Local”, como contenedora de componentes e ítems específicos (materiales) y otros que más bien son fruto de vínculos relacionales (inmaterial).

El componente “entrega de tierras”, debido a la complejidad en cuanto a su formación, vale decir, que si bien la Tierra es clasificable en una dimensión material –una determinada área, hectáreas o metros cuadrados- la conclusión de aquello se determina a partir de múltiples decisiones y negociaciones políticas (inmateriales) y técnicas (materiales) desde la CONADI y sus corpus legal (Art. 20-b). Por ende que se clasifica más bien como “híbrido”. No obstante, es factible quizás considerar a muchas aristas como “híbridas”, sobre todo bajo esta panorámica simétrica. Pero, para facilitar el análisis, consideramos que la “tierra” es más representativa de aquello por todo lo que envuelve, asimismo por la vigencia de la temática controversial hasta la fecha. La tierra es un ítem importantísimo para el desarrollo local de las comunidades indígenas, pues constituye parte de la cosmovisión de los pueblos originarios en un contexto de reivindicación territorial.

6.2.- Propuesta Modelo; Dinámica del desarrollo a nivel local en torno al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía

Consideraremos a la AII como un territorio con potencialidad de desarrollo local. Para ello, establecemos una propuesta de modelo teórico que resume en gran parte el rol de la estabilización como cierre parcial de controversia. Aquello amerita explicar tres aristas, a saber;

i) Intento de estabilización como acto de gobernanza territorial.

El surgimiento de Acuerdos y compensaciones, como mecanismos de clausura/estabilización de controversias, han de constituir un acto de gobernanza a nivel territorial, puesto que se busca optimizar la toma de decisiones entre un escenario divergente de actores, sean públicos y/o privados, con el objeto de alcanzar metas de interés público donde existe un juego de poder en la toma de decisiones, pero en un contexto de incertidumbre que “obliga” a negociar (Jorquera, 2011; Whittingham, 2005).

En otras palabras, “estabilizar” es reducir la Flexibilidad Interpretativa que implica el aeropuerto para cada Grupo Social Relevante, en este caso, los actores del mundo indígena y rural.

No obstante, este ejercicio no ha de concretarse si no existe una identidad o sentido de pertenencia con la cultural local. Aquello es factible si existe una Sociedad Local. Y desde aquí, nos situamos para preguntarnos ¿Existe una sociedad local en el contexto controversial que envuelve el Nuevo Aeropuerto de la Araucanía? Pero antes, es preciso darle cabida al rol del Capital Social, el paso de confianza particularizada a generalizada y la interfaz de negociación.

ii) Capital Social, Confianzas e Interfaz de negociación;

Los gobiernos no tienen la capacidad y eficiencia suficiente para llevar a cabo una planificación que garantice un desarrollo local, debido a su funcionamiento burocrático y operatividad política centrada en intereses partidistas. Para aumentar estas posibilidades se requiere de la participación activa de la Sociedad Civil y de la gestión

de una Gobernanza a nivel territorial, como acabamos de describir. La pregunta de rigor es ¿Las negociaciones o el accionar del “agente-MOP” en los territorios puede asimilarse a aquel contexto teórico, tal vez idílico?

El “éxito” o “fracaso” de los mecanismos de estabilización depende de la gestión de la negociación, las cuales pasan por tramas de capital social y confianzas. El “Agente-MOP” y su “agencia” podríamos considerarla de mediano éxito, puesto que si bien por un lado logra crear confianza generalizada entre gran parte de las unidades de negociación. En la organización Ayun Mapu, se impuso el liderazgo de Iván Reyes. Su visión del desarrollo para su territorio y su férrea oposición al proyecto del Aeropuerto significó la creación de redes sociales que compartían su interpretación acerca del Nuevo Aeropuerto.

Al hablar de liderazgo y capital social en las organizaciones, se hace referencia a la apertura de un nuevo paradigma de desarrollo organizacional que supone un desplazamiento de la centralidad e importancia de los activos financieros, físicos y tecnológicos por una valoración significativa de las personas y las relaciones sinérgicas entre ellas capaces de generar confianza, compromiso ético moral y responsabilidad por una visión compartida. (Prieto y Fabelo, 2009, p. 57)

El capital social integra una esfera más allá del capital humano, el cual se asocia a la capacidad de producción de bienes y servicios, cuyo anclaje se ubica en la tradición cultural, para el caso de los pueblos originarios. La organización del mundo indígena y su racionalidad económico-ecológica resulta más bien cíclica, pues realza el valor de todos los elementos que componen el universo, vale decir la tierra, el agua, el sol, animales, vegetales, y por supuesto, los seres humanos. La mayoría de los pueblos Indígenas no viven bajo una óptica de maximización productiva capitalista, ni de costo-beneficio, ni de acumulación para generar plusvalía; difiere del “*homo economicus*”: “El mundo de los indígenas sigue guiándose por principios de tipo colectivo, ritual y espiritual, en oposición al mundo moderno, que promueve el individualismo, la secularización y la materialización a partir de los bienes y el dinero. La economía

indígena está fundada en las relaciones sociales y se caracteriza más por las nociones de reciprocidad que por los valores de mercado. De la misma manera, la organización social tradicional se basa en el parentesco, es de carácter informal y no se ha desarrollado en respuesta a las demandas de la economía de mercado” (Mota & Sandoval, 2006, p. 20). El desafío del empoderamiento en el mundo indígena tiene la tarea de gestar un desarrollo en los propios términos culturales que cada grupo indígena se plantee. Los pueblos originarios tienen el derecho de decidir su propia concepción de desarrollo y la planificación de su entorno sociocultural y natural, que pueden o no diferir del proyecto desarrollista de la nación a la cual se adscriben (Durstun, 2002). Por siglos, los pueblos originarios se han supeditado a estas visiones etnocéntricas de crecimiento económico y desarrollo social. Ahora bien, para lograr cierta autodeterminación resulta vital las relaciones que han tenido con las organizaciones que funcionan como agentes externos (principalmente los organismos gubernamentales). Como se ha comentado, fortalecer el capital social es un proceso que permite un fluir democrático de información, recursos y poder. Pero un primer paso se visualiza en las relaciones cara a cara que tienen los grupos indígenas con los mismos funcionarios “en terreno”; la “interfaz”, como aquel punto de encuentro entre los distintos mundos de la vida (en los términos Husserlianos lo entenderíamos como las subjetividades, vivencias y marcos referenciales culturales). No obstante, la interfaz está en constante reconstrucción. Desde aquí se definen la creación de políticas de desarrollo que “no corresponden ni a los que creen, en las oficinas centrales de la agencia, que está pasando, ni a lo que quieren los usuarios del programa” (Durstun, 2002, p. 1).

iii) ¿Estamos frente a una Sociedad Local?

La Sociedad Local es fundamental para la existencia de Desarrollo Local, o en palabras de Boisier (1999), para la endogeneidad y la sinergia de capitales. Como se mencionó en el apartado teórico de esta investigación, deben presentarse dos “condicionantes” para que exista sociedad local, según Arocena (1995); una condición socio-económica y

otra cultural. El gobierno local, el mundo público, las empresas, las agencias del gobierno central y regional o provincial, son actores político-institucionales. Por su parte, los microempresarios, la pequeña y mediana empresa y la gran empresa son actores de mercado. Finalmente, las comisiones vecinales, las organizaciones de voluntarios, las organizaciones territoriales, las comunidades indígenas, las iglesias, las organizaciones no gubernamentales, etc. constituyen actores sociales (Arocena, 1995). Todos quienes desempeñan roles en territorio, son actores locales.

¿Los actores locales implicados todos tienen un mismo proyecto de desarrollo para su territorio? Claramente no, es por ende que el Aeropuerto como artefacto se presenta desde una perspectiva en controversia, donde existe una flexibilidad interpretativa en torno al mismo, y la “agencia” no es más que la vinculación de componentes heterogéneos que se acogen a asociaciones de diversa índole y complejidad.

En consecuencia, el agente de desarrollo local (ADL) tiene la facultad de portar las propuestas de acción, así como también “traducir” las necesidades y puntos de vista en torno a las potencialidades local para así capitalizarlas. La pregunta de rigor es; si el Agente-MOP es el principal ADL ¿Aquel ha de cumplir lo que al menos teóricamente se plantea? Su rol, como hemos analizado, es el de estabilizar los puntos de vista; no existen intencionalidades de portar un proyecto de cambio desde las comunidades, sino más bien llevar a cabo la clausura retórica; lo "Retórico" apunta hacia que el contenido de los Acuerdos y Compensaciones que respectan al Aeropuerto como artefacto sociotécnico contiene un mensaje altamente persuasivo; el paradigma del desarrollo percibido como condición casi inherente, como una finalidad última de los grupos humanos. En palabras de Arturo Escobar (1998), transmite un argumento que proyecta una idea peyorativa del propio devenir de los grupos humanos -para este caso quienes componen el AII- que han estado "desprovistos" del alcance del "progreso". Por tanto, el Aeropuerto ofrece una retórica de buen vivir, de bienestar; como contenedor de bienestar económico y social, tal cual se plasma en aquellas compensaciones que ofrecen mejoras

viales, entrega de tierras, fomento a la educación, etc. Esto último es materia de una nueva investigación, que podría contener o guiarse por al menos dos ítems:

- i) Seguimiento de cumplimiento de los componentes acordados en los diversos convenios; una futura investigación podría centrarse en tópicos más cuantitativos y comparar lo comprometido y lo que efectivamente se ha concretado. También podría complementarse desde un punto de vista cualitativo, que contraste las perspectivas acerca del bienestar y como interpretan desde las organizaciones del AII los procesos de compensaciones y acuerdos de gestión territorial
- ii) Gestar una institucionalidad territorial; crear sistemas de administración local –quizás a nivel de municipio- en vinculación con instituciones públicas que permitan un flujo constante de recursos e instancias de gestión de capital social hacia el AII. Por su parte, también gestionar un sistema de rendición de cuentas (*Accountability*) para garantizar aquello.

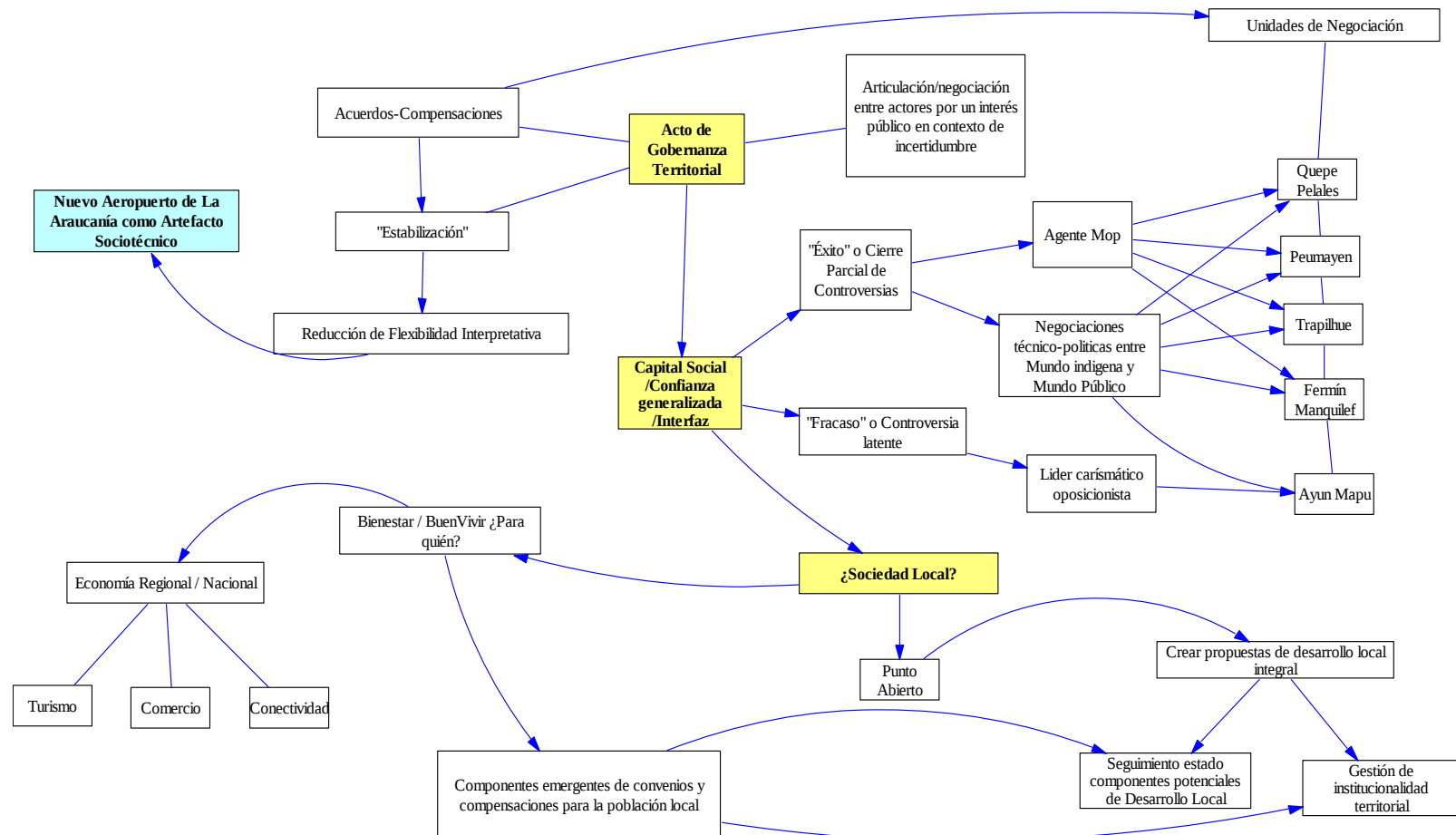
Aquel bienestar, o “buen vivir” que involucra al aeropuerto como proyecto de infraestructura sin dudas repercute, o al menos es fácil de dilucidar gracias a la metáfora del progreso como paradigma dominante, en la economía regional/nacional, en sus aristas varias como comercio, turismo, conectividad, etc.

Así, consideramos esta discusión totalmente abierta, y que sin dudas amerita una investigación propia. No obstante, una apreciación subjetiva sostiene que no existe una sociedad local en el contexto del Aeropuerto, y por tanto no se provee de un caldo de cultivo para gestar un desarrollo local a nivel territorial a partir de compensaciones,

negociaciones y acuerdos. Sin duda que el territorio posee componentes endógenos capitalizables, pero bajo un enfoque donde priman intereses nacionales – y actores con una altísima cuota de poder- guiado por un paradigma economicista en su acepción formal, no podemos al menos sin gestar o intervenir dicho territorio del aeropuerto, pensar en desarrollo local como lo sostiene su versión clásica.

Finalmente, se expone gráficamente aquel modelo que sintetiza lo recientemente expuesto (Figura N° 8);

Figura N°8: Propuesta Modelo; Dinámica del desarrollo a nivel local en torno al Nuevo Aeropuerto de La Araucanía



Fuente: Elaboración Propia.

6.3.- El valor del enfoque de las controversias sociotécnicas para la comprensión de las dinámicas de desarrollo a nivel local; reflexión y discusión final.

Destacamos nuevamente el concepto de la “apertura de la caja negra”. Cuando una tecnología se encuentra estable, es decir cuando los actores y agentes que interactúan no emiten ruido ni controversia en virtud de la misma, no da punto de inicio para cuestionar el “funcionamiento” de la misma. Es preciso utilizar esta concepción para, de alguna manera, abrir la caja negra de las nociones de desarrollo en torno los proyectos de inversión en general que se emplazan en las localidades rurales con fuerte tradición indígena. En el caso del Nuevo Aeropuerto de La Araucanía, se presentaron actores -o Grupos Socialmente Relevantes, GSR- que manifestaron su rechazo ante la implementación y construcción del megaproyecto en su territorio ancestral, desde su punto de vista. Esto ha de aplicar a todos los proyectos que entran al Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). Los organismos del Estado con base en la normativa vigente (Ley 19.300 y reglamento del SEIA) gestionan instrumentos para mitigar el daño medioambiental o sociocultural posible de acontecer. Así, se inician procesos de participación y consulta –con menor y mayor éxito- con base en la misma ley o en el Convenio 169 de la OIT. En un escenario ideal, no se presenta “controversia”; en el sentido literal de la palabra, es decir, que genere incertidumbre compartida, que se incruste en la agenda política y que, por sobre todo, se haga pública.

Estamos, por tanto, ante un flujo de dinámicas sin cuestionamiento y reducidas en una simplicidad mecanicista. Una concepción de desarrollo sumida y cerrada en su propia caja negra.

Volviendo al concepto de Grupo Social Relevante (GSR) de Bijker, cada cual está inserto en una trama de confianza particularizada, que sostiene de alguna manera su estructura como tal. Aquella “está basada en experiencias pasadas con otros individuos o

bien en una evaluación de qué comportamiento es racionalmente esperable por parte del otro dados los incentivos presentes” (Herreros, 2004, p. 153). Los conceptos que involucran al Capital Social permiten comprender la trayectoria de la controversia sociotécnica que compete a esta investigación. Las controversias se “cierran” en cuanto se estabiliza la tecnología, según Cancino (2006) sea esta por “clausura teórica” o “redefinición tecnológica”. El autor señala al respecto que;

“La ‘confianza particularizada’ puede ser el motor de creación y sostenimiento de GSR, pero si estos poseen un stock de capital social que les permita sostener su condición, hasta ser partícipes de la clausura interpretativa del fenómeno tecnológico, este artefacto o proceso tecnológico, puede ser estabilizado por ‘clausura teórica’ (redefinición simbólica y discursiva) o por redefinición tecnológica (se incluyen en el diseño y uso del artefacto las demandas del o los GSR).” (2006, p. 110)

En el transcurso del tiempo y de la dinámica de las relaciones -y de la controversia en sí- algunos actores pueden verse envueltos en procesos de clientelismo, que se trasmutan en cuanto a nivel y tipo, a medida que los actores se posicionan en relación al surgimiento y entrecruce de nuevos hitos.

Las “confianzas” se plasman en normas y/o símbolos de negociación, lo que para esta tesis se resume en los Acuerdos y compensaciones en su dimensión tangible. Así se constituyeron los primeros acuerdos, siendo el ente mediador y “generador” de confianzas aquel Agente-MOP que se mencionó en capítulos anteriores. Por tanto, la confianza particularizada “evoluciona” hacia la llamada confianza generalizada;

“La confianza social o confianza generalizada es confianza en extraños, en desconocidos acerca de los que se carece de información acerca de si son o no dignos de confianza. Supone una creencia del tipo ‘creo que la gente en general es digna de confianza’, o bien ‘creo que las personas, en general (con independencia de si van a volver a verme o no en el futuro) tienen un interés en no engañarme, en portarse conmigo de forma honesta’. Alguien que tenga esas creencias peculiares acerca de las preferencias de los demás será muy fácil de engañar: tenderá a confiar en todo el mundo.” (Herreros, 2003, p. 152-153)

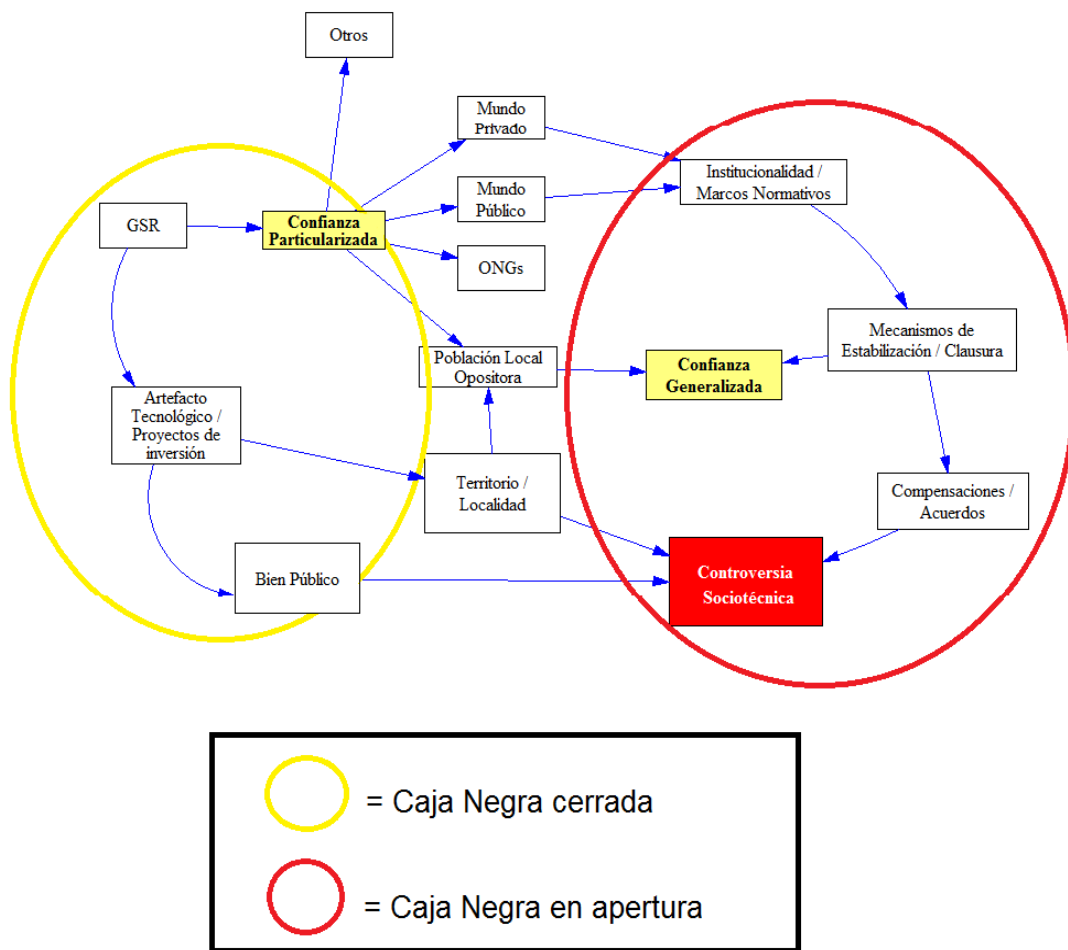
En consecuencia, sostenemos que la confianza particularizada es "contenedora-generadora" de Flexibilidad Interpretativa (Bijker & Pinch, 1987) ante el sentimiento de incertidumbre compartida propio de la controversia desatada. El paso a la clausura/estabilización del artefacto tecnológico es fruto de aquel traspaso hacia una confianza generalizada. Observamos el flujo de capital social "tanto como norma o como red de relaciones que permiten influir en la dirección de un proceso social" (Cancino, 2006, p. 105). Acá el principio de simetría nos permite comprender cómo entorno a un artefacto tecnológico se despliega una serie de dinámicas sociales que no pueden estudiarse al margen de lo técnico; se fortalece la noción de "lo socio-técnico", aquella dualidad "naturaleza-sociedad", actantes humanos y no humanos, la red heterogénea. Claramente, como se ha dicho anteriormente, el Agente-MOP ha sido quien influyó en el flujo de estas confianzas, para al menos forjar los primeros Acuerdos de Gestión Territorial. Aquel "cara a cara" propio de la interfaz del funcionario público dentro de la dinámica y las normas consuetudinarias de las comunidades indígenas y rurales, en este caso. Nos situamos en un contexto de Clientelismo Pasivo (Durstun, 2013) puesto que los convenios conllevan cierto detalle técnico y burocrático, junto a un operativismo político-partidista que retrasa el proceso efectivo del mismo. La "fundición" de intereses divergentes crea un acto de gobernanza a nivel territorial, donde los actores involucrados deben decidir y crear objetivos comunes. Es donde hacemos el enlace con la gobernanza territorial como acto de "estabilización".

Por lo tanto, el valor del enfoque de las controversias para comprender dinámicas de desarrollo a nivel local, es tal pues permite "abrir la caja negra" de las concepciones ancladas de desarrollo por la institucionalidad y normativas vigentes, principalmente regidas por el binomio público-privado. Existe una distancia entre el Estado y el territorio y es la controversia aquel flujo "magmático", en palabras de Venturini, ni sólido ni líquido, pero muy "peligroso", la que permite iniciar un diálogo y reducir aquel distanciamiento, permitiéndole al menos a los territorios menos empoderados la

habilitación de decidir por sobre sus propios espacios y estilos de vida, así también aterrizar las políticas públicas en pro de múltiples mejoras para la población en general.

A continuación se grafica, como propuesta, la apertura-cierre de la caja negra del desarrollo en virtud de las controversias a nivel local

Figura N° 9: Estudios de controversias a nivel local y apertura de la caja negra del desarrollo; propuesta gráfica.



Fuente: Elaboración propia

Conclusiones

Las controversias sociotécnicas han de ser tales cuando se hacen públicas, tal cual se ha mencionado en más de una ocasión durante este manuscrito. Gracias a esto, las asociaciones entre actantes -hitos, actores, tecnologías, racionalidades, normativas y muchos otros componentes- van quedando de alguna manera “grabadas”. La tarea del investigador es rastrear la dimensión pública, que constituyen los archivos de prensa web. Así también complementa la diversa documentación pública y privada. El rol de los entrevistados ha de constituir un testimonio clave vivencial, “comprobatorio” de lo anterior o revelador de nuevos antecedentes a rastrear, puesto que la prensa no constituye un referente tácito u objetivo de las acciones u asociaciones de los actantes. Y claramente, tampoco el investigador. Recordemos las “incertidumbres” que propone Bruno Latour, así también su concepción sobre la acción, como una característica emergente de las asociaciones. Aun así, de esto ha de tratarse el ejercicio investigativo; dotar de un prisma teórico-metodológico a una realidad social, ante al cual existen muchos puntos de vista.

El Nuevo Aeropuerto de La Araucanía es un complejo de infraestructura y tecnología que puede comprenderse bajo la perspectiva de las controversias sociotécnicas, debido a su multiplicidad de actantes. Se transforma así esta perspectiva para comprender las dinámicas del desarrollo humano a nivel. El aeropuerto bajo sus mecanismos de estabilización, como juego de capital social entre el mundo público y el mundo indígena opositor al proyecto, entregó recursos, acercó servicios y promovió el flujo de contactos entre la población local y el Estado. Ahora bien, queda la tarea pendiente de realizar seguimiento a los compromisos pactados y gestar y/o concretar un proyecto desarrollo local sostenible y participativo, ahora que se tiene claridad y detalle de todas las controversias y sub-controversias implicadas en la trayectoria histórica del aeropuerto.

La controversia “despierta” o “abre la caja negra” de la concepción de desarrollo que sostiene la institucionalidad público-privada. Hablamos de la “utilidad” del conflicto, la no-pasividad (pues no es preciso hablar de “agresividad”), de aquel magma que deja entrever la movilidad sociotécnica entorno al artefacto. Así, la primera macro-controversia que define los hitos y actantes asociados en el Emplazamiento del Aeropuerto en el Sector Quepe Pelales, resultó más bien un punto de partida controversial. Su carácter de “público” fue en menor grado. A medida que se integran más elementos en el transcurso de la historia, no necesariamente se vio potenciada la controversia. Los “niveles” de ésta se acrecentaron en la segunda macro-controversia, relativa a la Participación/consulta indígena, pero más que nada cuando comienzan a existir “roces” con intereses de actores con mayores cuotas de poder, como por ejemplo, con la propiedad privada de grandes empresarios o políticos vinculados a éstos, o con el concepto de Utilidad Pública de los proyectos de inversión. Y claramente, el conflicto alcanza su apogeo en la tercera macro-controversia, relativa a la reivindicación territorial indígena. Las organizaciones mapuche opositoras se manifestaron en múltiples ocasiones, considerando instancias legales y otras, quizás, menos legítimas, como las medidas de presión que incluyeron tomas de fundos y carreteras. Obviamente, las tres macro-controversias deben comprenderse como un continuo, un flujo “derretido”, aquel magma.

El análisis de las controversias sociotécnicas, concluimos, ha sido útil para comprender una realidad local, abordando y trasponiendo los hitos y posiciones contrapuestas a lo largo de la historia del Aeropuerto mediante el rastreo y la cartografía de las controversias. Las aristas materiales que se desprenden de las compensaciones y acuerdos de gestión territorial son caldo de cultivo para un potencial proyecto de desarrollo local. Aquello merece una nueva investigación. No obstante, reiteremos el

valor de este enfoque para comprender las dinámicas del desarrollo, que trasciende a los territorios en sus dimensiones local, regional, nacional e inclusive global.

Para finalizar, resulta preciso volver a citar una frase de Bruno Latour, para cerrar esta tesis;

“Volar es una propiedad que pertenece a toda una asociación de entidades que incluye los aeropuertos, los aviones, las plataformas de lanzamiento y las ventanillas expendedoras de billetes. Los B-52 no vuelan, son las Fuerzas Aéreas estadounidenses las que vuelan. Sencillamente, la acción no es una propiedad atribuible a los humanos sino a una asociación de actantes” (Latour, 2001, p. 217-218).

Bibliografía

- Abedrappo, B. (2011). *Aspectos institucionales para el desarrollo de megaproyectos de infraestructura de transporte en Latinoamérica*. Inter-American Development Bank. Recuperado de <https://publications.iadb.org/handle/11319/5969>
- André, I. & Rego, P. (2003). Redes y desarrollo local: la importancia del capital social y de la innovación. *A.G.E*, 36, 117-127. Recuperado de <http://www.boletinage.com/36/3608.pdf>
- Arocena, J. (1995). *El Desarrollo Local, un desafío contemporáneo*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Astorga, E. (2013). *Conflicto Ambiental en Patagonia. Observaciones sobre la comunicación medioambiental en la región de Aysén a raíz del proyecto Hidroaysén*. (Tesis de Magíster en Análisis Sistémico Aplicado a la Sociedad). Universidad de Chile.

- Barrales, C. y Vargas, C. (2012). Sistema de concesiones de obras públicas, solución de conflictos e Introducción de los Dispute Boards o paneles de expertos. Tesis para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Chile. Recuperado de http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/112750/de-barrales_c.pdf?sequence=1
- Beauchamp, T. (1987). Ethical Theory and the Problem of *Closure*. In Tristram, H. Caplan, A. (Eds.). *Scientific Controversies: Case Studies in the Resolution and Closure of Disputes in Science and Technology* (pp. 27–48). New York: Cambridge University Press,
- Beck, U. (2006). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- Bijker, W. & Pinch, T. (1989) The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. In: Bijker, W. Hughes & Pinch, T, *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology* (pp. 17-50). Boston: MIT Press.
- Bijker, W. (1995). *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs. Towards a Theory of Sociotechnical Change*. Boston: MIT press.
- Bloor, D. (1995). Conocimiento e imaginario social. Barcelona: Gedisa
- Boisier, S. (1999). El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico: una contribución al tema del capital intangible del desarrollo (pp. 273-298). En CEPAL-ILPES (Ed.), *Instituciones y actores del desarrollo territorial en el marco de la globalización*. Santiago: Publicaciones de las Naciones Unidas.
- _____ (2001) Desarrollo Local, ¿De qué estamos hablando? Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Sergio_Boisier/publication/240633118_Desarrollo_local_de_que_estamos_hablando/links/551abc0f0cf2bb754077270c.pdf

- _____ (2003). ¿Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica? *Cuadernos de Administración*, 29, 48-79
- Bonfil, G. (1988). La teoría del control cultural en el estudio de procesos étnicos. *Anuario Antropológico*, (86). Recuperado de <http://www.ciesas.edu.mx/Publicaciones/Clasicos/articulos/TeoriadelControl.pdf>
- Callon, M. (1986). The sociology of an actor network: The case of the electric vehicle. In Callon, M., Law, J & Rip, A. (Eds.), *Mapping the dynamics of science and technology: sociology of science in the real world* (pp. 19-69). New York: Routledge.
- Callon, M., Lascoumes, P. & Barthe, Y. (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris; Seuil.
- Cancino, R. (2006). Capital Social y Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología. *Revista Mad*, (15), 104-114.
- CCOP-MOP, 2016. Concesiones de Obras Públicas en Chile, 20 años. Recuperado de http://www.concesiones.cl/Documents/libro-Concesiones_obras-publicas-chile-20.pdf
- Cejudo, R. (2007). Capacidades y libertad: una aproximación a la teoría de Amartya Sen. *Revista Internacional de Sociología*, 65(47), 9-22.
- Cisterna, F. (2005) Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, 14(1), 61-71
- CNCA. (2011). Diagnóstico del desarrollo cultural del pueblo mapuche. Región de la Araucanía. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.
- Correa, G. (2012). El concepto de mediación técnica en Bruno Latour. Una aproximación a la teoría del actor-red. *Psicología, Conocimiento y Sociedad*, 2(1), 56-81.
- DGAC. (2006). Nuevo aeropuerto de la región de la Araucanía. Selección del lugar de emplazamiento. Dirección General de Aeronáutica Civil. Recuperado de

<http://www.concesiones.cl/publicacionesyestudios/seminariosytalleres/Documents/Nuevo%20aeropuerto%20region%20de%20la%20araucania%20emplazamiento%20D GAC.pdf>

Durston, J. (1999). Construyendo capital social comunitario. *Revista de la CEPAL*, 69, 103-118.

Durston, J. (2002). *El capital social campesino en la gestión del desarrollo rural*. Santiago: CEPAL.

Durston, J. (2013). Introducción. En Durston, J. (Ed.), *Pueblos Originarios y sociedad nacional en Chile: La interculturalidad en las prácticas sociales* (pp.10-23). Santiago: PNUD.

Escobar, A. (2008). *La invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del desarrollo*. Barcelona: Norma.

Evans, J. y Crespo, o. (2007). Tecnología aplicada al desarrollo local: casuística general. *Oídles*, 1(1).

Faletto, E. (1998). Los años 60 y el tema de la dependencia. *Estudios avanzados*, 12 (33), 109, 117.

Flyvbjerg, B. y COWI (2004). Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning. Recuperado de flyvbjerg.plan.aau.dk/0406DfT-UK%20OptBiasASPUBL.pdf

Garay, T. y Las Heras, M. (2016). Investigación sobre la expansión territorial del modelo de negocios Radicales a lo largo de Chile. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/142477/tesis%20tahya%20garay%20y%20monica%20las%20heras%20.pdf?sequence=1>

Griffin, K. (2001). Desarrollo humano: origen, evolución e impacto. En P. Ibarra, & K. Unceta (Ed.), *Ensayos sobre desarrollo humano* (pp. 25-42). Barcelona: Romanyá.

- Hammersley, M. y Atkinson, P. (1994) *Etnografía*. Métodos de investigación. Barcelona: Paidós.
- Herreros, F. (2004). ¿Por qué confiar? Formas de creación de confianza social. *Revista Mexicana de Sociología*, 66(4), 605, 626.
- INDH. (2016). Mapa de conflictos socioambientales en Chile. Recuperado de <http://mapaconflictos.indh.cl/assets/pdf/libro-web-descargable.pdf>
- INE (2015). Compendio Estadístico Regional. Instituto Nacional de Estadísticas de Chile.
- Jorge, M. (2009). Constructivismo. *Estudios de Ciencia, Tecnología y Sociedad*. Recuperado de <https://sociotecn2.wordpress.com/bijkerpinch/>
- Jorquera, D. (2011). Gobernanza para el desarrollo local. Documento de trabajo N° 6. RIMISP, Santiago, Chile.
- Latour, B. (2001). La esperanza de pandora. Ensayo sobre la realidad de los estudios de la ciencia. Barcelona: Gedisa.
- _____ (2007). *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- _____ (2008). Reensamblar lo social: una introducción de la teoría del actor red. Madrid: Manantial.
- Long, N. (2001). *Sociología del desarrollo; perspectiva del actor*. Londres: Routledge.
- MACOSPOL, 2010. Mapping Controversies on Science For Politics. Recuperado de www.macospol.com,
- Muñoz, J. (2010). El negocio de las concesiones de obras
- Oullet, A. (1982). *Processus de recherche: un aproche systématique*. Sillery: Les Presses de l'Université du Québec.

- Prieto, R. y Febelo, R. (2009). Liderazgo y capital social: Uso de redes como herramienta para el desarrollo sostenible. *Telos*, 11(1), 52-68.
- Públicas en Chile. Memoria para optar al Título de Periodista. Universidad de Chile. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/135778/El-negocio-de-las-concesiones.pdf?sequence=1>
- Puig, J. (2011). Elaboración del Diagnóstico para desarrollar un Documento marco de actuación del banco sobre Megaproyectos en LAC. Banco Interamericano del Desarrollo.
- Putnam, R. (1993) The Prosperous Community: Social Capital and Public Life. *The American Prospect*, 13.
- Ramos, C. & Acosta, E. (2006). *El impacto de los Informes de Desarrollo Humano del PNUD en Chile*. Santiago: Universidad Alberto Hurtado.
- Rosas, P. y Sánchez, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. Documento de Trabajo, Serie 75, CEPAL. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/S048642_es.pdf;jsessionid=542E461B04EA2B765AB1DDF85ED59514?sequence=1
- SEIA-Servicio de Evaluación de Impacto ambiental. Anteproyecto referencial Nuevo Aeropuerto de La Araucanía. Ficha consolidada (3.267 pág.) Disponible en http://seia.sea.gob.cl/archivos/EIA/2013090601/EIA_1214531_DOC_2128597030_1.pdf
- Sánchez, F. (2008). Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Revista Colombiana de Geografía*, 17, pp. 7-21.
- Sanhueza, C. Saber, D. Cavallaro, J. Contesse, J. Rodríguez, C. (2013). *No nos toman en cuenta. Pueblos indígenas y consulta previa en las pisciculturas de la Araucanía*. Ediciones Universidad Diego Portales: Santiago.

- Schedler, A. (2008). ¿Qué es la rendición de cuentas?. Recuperado de <http://inicio.ifai.org.mx/Publicaciones/cuadernillo3.pdf>
- Sen, A. (2000). *La libertad individual como compromiso social*. Barcelona: Planeta S.A.
- Serbia, J. (2007). Diseño, muestreo y análisis en la investigación cualitativa. *Hologramática*, 7(3), 123 - 146
- SMA (2013). Informe de fiscalización ambiental: Inspección ambiental Nuevo aeropuerto de La Araucanía. Superintendencia del Medio Ambiente. Recuperado de <http://snifa.sma.gob.cl/SistemaFiscalizacion/ExpedienteSnifa/DownloadDocumento/74>
- Tirado, F. y Domènech, M. (2005). Asociaciones heterogéneas y actantes: el giro postsocial de la teoría del actor-red. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 1-26.
- Valderrama, A. (2004). Teoría y Crítica de la Construcción Social de la Tecnología. *Revista colombiana de Sociología*, (23), 217-233.
- Vallverdú, J. (2005). ¿Cómo finalizan las controversias? Un nuevo modelo de análisis: la controvertida historia de la sacarina. *Revista CTS*, 5(2), 19-50.
- Vazquez, A. (2007). Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial. *Investigaciones regionales*, (11), 183-210.
- Venturini, T. (2009). Diving in magma: how to explore controversies with actor-network theory. *Public Understanding of Science*, 19(3), 258-273.
- Whittingham, A. (2005). Aportes de la teoría y la praxis para la nueva gobernanza. *Reforma y Democracia*, 3. Recuperado de <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0043406.pdf>
- Zambrano, A., Bustamante, G. & García, M. (2009). Trayectorias Organizacionales y Empoderamiento Comunitario: Un Análisis de Interfaz en dos Localidades de la Región de la Araucanía. *Psykhé*, 18(2), 65-78.

ANEXOS
Entrevistas transcritas

Entrevista N°1.

Mary Valdebenito, Directora Dirección de Aeropuertos, MOP Araucanía.

Fecha: 19 de mayo de 2016

Entrevistador: Así que mi idea, como le digo yo, es reconstruir un poco este proceso de las compensaciones, como han operado, las redes que se generan, eh en fin, así que no se, si gusta... como le digo, lo que necesito es principalmente su opinión, más que nada. Bueno, como le había dicho, esto se sitúa en el contexto de las redes interorganizacional que se han creado, en el marco del aeropuerto de La Araucanía, porque quiero visualizar el alcance y las implicancias de las compensaciones del desarrollo local territorial. Eh, una pregunta un poco introductoria, ¿Cuándo se integra usted al MOP, al DAP? ¿Cuándo se integra como directora, también?

Entrevistada: Bueno, yo en el MOP estoy trabajando desde el año 2006 e ingreso a la dirección del aeropuerto a fines de septiembre del 2014.

Entrevistador: Ya, ¿y usted está del 2006?

Entrevistada: Del 2006 funcionaria pública.

Entrevistador: Claro, o sea al MOP.

Entrevistada: Del MOP.

Entrevistador: Eh, ¿Qué la motiva, o lo motivó en algún momento a tomar ese puesto, a tomar este rol?

Entrevistadora: Bueno, son desafíos personales que a uno se lo ofrecen, y uno ve que es una buena oportunidad para continuar con la labor pública.

Entrevistador: Claro, pero a lo mejor más allá, el tema del aeropuerto le hizo algún ruido personal o...

Entrevistada: La verdad es que uno de afuera desconoce todo lo relevante que tiene, esta relación que tenemos nosotros con las comunidades, entonces prácticamente esto se desconoce, entonces uno lo ve como un ministerio de obras públicas, lo ve como, como siempre infraestructura no más.

Entrevistador: Claro, exactamente. A lo mejor quiere usted ver la otra cara.

Entrevistada: Claro, nunca se da a conocer este tema.

Entrevistador: Bueno, yo he indagado mucha información también, pero voy a tratar de no aburrir con indagar en cosas que yo pueda averiguar por mi parte, pero aun así algunas preguntitas, por ejemplo, ¿cuándo se crea la dirección de aeropuerto en la región?, eh, ¿En qué contextos?, o ¿Cuál es la función, digamos, el propósito de la dirección de aeropuerto?

Entrevistada: Bueno, la división de aeropuerto primero era una delegación y cuando nace este proyecto del nuevo aeropuerto de La Araucanía, ahí nace también la dirección de aeropuerto, ahí se vio la necesidad de tener acá un director que pudiera tomar las decisiones aceptadas y no pasar por, por a veces directores de otra región que no existía y...

Entrevistador: Ah ya, un poco más descentralizado quizás.

Entrevistada: Claro, y tener la opinión de acá de la región.

Entrevistador: Podríamos decir que (empezó) el 2006 entonces.

Entrevistada: 2006, claro. Y tener la relación directamente con las autoridades también .

Entrevistador: Claro que sí. ¿Y la función específica del tema del aeropuerto?

Entrevistada: Nace con el nuevo proyecto aeropuerto de La Araucanía.

Entrevistador: Ah ya, perfecto. Eh, ¿Qué actor, o servicios públicos o privados, se vincula a nivel general, en el accionar del propósito de la dirección de aeropuerto?

Entrevistada: En el propósito de la dirección de aeropuerto nosotros siempre estamos vinculados con la dirección general de aeronáutica civil, que es la encargada y que son, en este caso, es el jefe del aeropuerto La Araucanía y así fue el jefe del aeropuerto de Maquehue, ese es un organismo público que depende de la fuerza armada y también tenemos una estrecha relación, así como ellos también han recibido a las comunidades...

Entrevistador: Si, eso también le quería preguntar, no lo tengo el pauta pero, eh ¿qué relación actual, en modo general por supuesto, existe con el aeropuerto, el aeródromo maquehue? ¿Qué tipo de relación se mantienen aún?

Entrevistada: Con maquehue... Maquehue es una, Maquehue pasó a ser una base aérea, así que, de la fuerza aérea.

Entrevistador: Esto cuando el año 2006 se hizo la...

Entrevistada: No, no, no, ahora en el 2013-2014.

Entrevistador: Ah ya, cuando ya estaba por inaugurarse.

Entrevistada: Claro. 2013 termina sus funciones como aeródromo regional.

Entrevistador: ¿En este momento no recibe pasajeros de ningún tipo?

Entrevistada: No, y se traspasa a todo lo que es fuerza aérea, entonces hoy en día es un aeródromo militar.

Entrevistada: Ah ya, perfecto, si ya había leído algo por ahí. Eh, Señora Mary también, un poco bajo su perspectiva, pero igual desde todo el asunto, ¿Cómo ha percibido, usted, el emplazamiento del aeropuerto desde el año 2006 hasta entonces?, a modo de su percepción personal y la experiencia.

Entrevistada: Mira, yo creo que la región igual es extensa y pequeña a la vez y tenemos los mismos problemas climáticos en toda situación.

Entrevistador: Climáticos.

Entrevistada: Y ambientales, pero yo creo que está bien ubicada estratégicamente, porque estamos cerca de los polos de más desarrollo, que son Pucón, Valdivia, entonces si hoy día el aeródromo de Pichoy está cerrado por neblina o por conservación llegan los vuelos a La Araucanía, entonces yo creo que fue una buena decisión.

Entrevistador: O sea, usted confía en que está técnicamente

Entrevistada: Técnicamente...

Entrevistador: Emplazado.

Entrevistada: Emplazado paralelo a la ruta 5, cercano a Pichoy o a Valdivia, cercano a los sectores lacustres.

Entrevistador: Ah, perfecto. Eh, en la misma línea, según su opinión, según su experiencia, bueno de alguna manera también me lo dijo, pero si puede profundizar un poco más, se lo agradecería, ¿Cómo ha impactado positivamente el aeropuerto Araucanía en la región o en la comuna de Freire? ¿Cómo cree usted?, aparte de lo que me había dicho.

Entrevistada: Bueno, eh, hoy día la cantidad de vuelos se ha duplicado, entonces con la tecnología que tenemos en el aeropuerto de La Araucanía, si teníamos antes 100.000

vuelos, hoy día tenemos 200.000 vuelos al año, entonces la cantidad de estos vuelos ha sido mayor, se ha (desfasado) mucha gente, el cumplimiento del horario ha sido muy importante, se caracteriza por eso, la puntualidad. Hoy día, el vuelo que sale de Santiago sale a la hora y llega a la hora a La Araucanía, entonces eso significa que las personas que vienen a hacer algún negocio, que vienen a una reunión pueden llegar y programarse, por lo tanto se ha existido un incremento en la cantidad de pasajeros, ha doblado la cantidad de pasajeros y lo otro que también se ha pensado en el marco de la Copa América, que fue ahí, se implementó para recibir vuelos internacionales.

Entrevistador: ¿Desde ahí se implementó?, antes no se había...

Entrevistada: Antes no, tenían las dependencias pero no estaba implementado.

Entrevistada: Ah ya, o sea podríamos decir que fue un hito importante...

Entrevistada: La Copa América claro, con la Copa América se implementaron, porque hubo que implementar la oficina de la PDI, la oficina del SAG, Aduana. Esas oficinas estaban, pero no estaban implementadas.

Entrevistador: Y desde cuándo, más o menos, tenían la noción de que eso iba a ocurrir, porque no creo que haya sido el mismo año 2015, o fue un poquito antes, ¿no?

Entrevistada: No, bueno el 2014 nosotros ya sabíamos que teníamos que... para traer los recursos a la región tenemos que salir al mundo, entonces hoy día si La Araucanía tiene vuelos internacionales o a futuro va a tener vuelos internacionales va a significar que La Araucanía va a traer recursos, entonces esa fue la postura, del 2014 nosotros pensamos que tiene que tener un carácter y estamos trabajando en eso.

Entrevistador: Claro, pero y este hito –digamos- ¿se le presentó a manera, no sé, fortuita? por decirlo así o ¿los organizadores, por decirlo de alguna manera en bruto, de esta actividad de la Copa América los contactaron a ustedes? , o ¿fue el aeropuerto el que tomó la oportunidad e hizo todas las gestiones?, no sé si me entiende la pregunta.

Entrevistada: Sí, mira acá fue...

Entrevistador: O tal vez fue un proceso compartido.

Entrevistada: Fue, claro, se juntaron un montón de cosas, porque nosotros si bien como infraestructura, sabemos que la infraestructura del MOP está al servicio de la economía de la región, entonces lo que tenemos que hacer es siempre atraer mayor recurso, por lo tanto teníamos claro el 2014 que este aeropuerto, y lo tenemos claro, que tiene que ser de características internacionales y estar preparados siempre para eso, entonces en la

Copa América fue algo importante, en el sentido que nosotros pudimos conversar con las autoridades y decirles, esta es la oportunidad para implementarlo como un aeropuerto internacional, entonces ahí con el apoyo del Intendente Huenchumilla, nosotros... eh, se juntaron los recursos y se dieron las instrucciones a que, a que se implementara como aeropuerto internacional, así que yo creo que perfectamente lo... a lo mejor los futbolistas podrían haber llegado a Santiago y de Santiago trasladarse a La Araucanía y no íbamos a tener en el aeropuerto internacional e igual iban a llegar los vuelos, los pasajeros también, iban a hacer todo el paso aduanero por AMB, por Santiago, entonces llegan a Santiago y de Santiago se trasladan vuelos nacionales, pero no, nosotros vimos la oportunidad que tenían que ser vuelos internacionales y que teníamos las condiciones para hacerlo, teníamos la infraestructura, entonces había que tomar la oportunidad y que los vuelos no lleguen a Santiago, sino que lleguen directamente a La Araucanía.

Entrevistador: Claro que sí, interesante, no tenía esos elementos, eh bien me parece. Entrando un poco más al tema del aeropuerto en la parte más sociocultural tal vez, bueno yo lo que he indagado, sé que existe una unidad, una gran unidad del área... el área de influencia indirecta que se llama, eh ¿Cómo se acordaron que estas organizaciones o estos espacios geográficos fuera tal?, o sea, cual podrían haber sido no sé si los criterios, el contexto, cuales habrá sido el proceso para decir: este es área de influencia indirecta y estas son organizaciones que pertenecen a esta área, a modo general.

Entrevistada: Ya, bueno el aeropuerto de La Araucanía tuvo una resolución de impacto ambiental, en esa resolución de impacto ambiental se establece, se establece esta área de influencia indirecta, y esta área de influencia indirecta está determinada por unos rehues que existen en el terreno, entonces en estos rehues donde se convocan las distintas comunidades a hacer sus ceremonias, significa que van a ser intervenidos de forma indirecta por el paso de estas aeronaves, por lo tanto el área está determinada, lo determinó la CONADI, en base a los rehues que...

Entrevistador: ¿En la misma resolución se establece eso?

Entrevistada: Se establece, queda establecido en la resolución de calificación ambiental que el espacio geográfico está determinado por los rehues donde las comunidades participan, entonces se determinaron que eran estas... en principio eran como 30 comunidades con títulos de merced y después que se van diferenciando.

Entrevistador: Ah, perfecto. Eh, bueno igual entiendo que se crearon, no sé si es el nombre correcto pero como yo lo he leído en la unidad de intervención territorial, o sea vale decir Quepe-Pelales, Peumayen, etc., eh en cada unidades se crearon, más bien, lo

mismo que dice usted, o hay alguna explicación porque se subdividieron, por decirlo así, ¿porque no fue una sola gran organización o dos, no sé?

Entrevistada: Mire, yo no estaba en ese proceso primero que nada, pero mi punto de vista, a lo que me parece que el trabajo de llegar a las comunidades fue muy difícil, porque el instalar un aeropuerto que, tal vez, algunos actores empiezan a ver el lado negativo de lo que puede significar esta infraestructura, entonces hay muchas comunidades que se opusieron y que no vieron el avance que puede significar y un poco el desarrollo, por lo tanto estas comunidades se fueron subdividiendo en el momento en que el ministerio hace una participación ciudadana, entonces hay comunidades que son completamente opositoras, que hasta el momento siguen siendo opositoras y les llamamos las comunidades autónomas y luego vienen otras comunidades que no saben bien si van a ser opositoras o están a favor, pero hay un grupo de comunidades que no deja de ser menor, porque son comunidades grandes igual, que firmaron el primer convenio que es de Quepe-Pelales, entonces estas comunidades que vieron en el aeropuerto una oportunidad de desarrollo, de desarrollo al sector, entonces ellos fueron visionarios, fueron los que dijeron: sí, el aeropuerto nos va a traer beneficios.

Entrevistador: Claro, esa primera unidad fue, digamos, no fue opositora, claramente.

Entrevistada: No, no entonces ese sector, esas comunidades se agruparon y bueno, luego formaron el convenio Quepe-Pelales.

Entrevistador: El 2007, tengo entendido.

Entrevistada: Si, a fines del 2007.

Entrevistador: Después tuvo una modificación.

Entrevistada: Si, un aumento de plazo.

Entrevistador: Exactamente, si, si, según lo que había leído. Eh, ¿Quiénes participaron, y de qué manera, cuando se crearon estas unidades de intervención?

Entrevistada: Las autoridades regionales, que está el Intendente firmando el convenio, luego el Seremi de agricultura, Seremi del MOP, Director de la CONADI, el Municipio y bueno, los representantes de las organizaciones.

Entrevistador: Y cuando se crearon estas varias unidades también, no sé...

Entrevistada: Cuando se firmaron, cuando se realizan las primeras conversaciones las hace a través del Ministerio y de las autoridades regionales y las que siempre van

asistiendo, siempre van participando son las de Quepe-Pelales, entonces se hace primero un convenio o un acuerdo en el fondo, un acuerdo de intervención en el sector con esa comunidad.

Entrevistador: Pero cuando después se empiezan a crear las otras unidades –digamos- Ayun Mapu, Peumayen, ese momento ¿Quiénes participaron para definir? ¿O se autodefinieron?

Entrevistada: Ellos, claro, ellos se autodefinen, ellos se agrupan y ellos viene a presentar sus distintas inquietudes.

Entrevistador: Ah, perfecto. Eh, ¿Cómo se relacionan estas unidades con el tema de las compensaciones y con la aplicación de las mismas?

Entrevistada: Bueno, si vamos a hablar de las distintas agrupaciones o unidades, muchas de las unidades encuentran que es favorable lo que han recibido, porque encuentran que el aeropuerto les ha traído beneficio, porque ha existido proyectos de INDAP, de la CONADI, de Vivienda, del Ministerio de Obras Públicas, entonces todos han tocado y han todos han tocado bien, así que hemos tenido una buena respuesta en cuanto a lo que significa la gestión, en cuanto a la compensación.

Entrevistador: Claro, eh, en esta misma línea de la conversación, desde su experiencia, desde su opinión como le he dicho, eh ¿Qué opina usted del proceso este de aplicación de los fondos de compensación? ¿Cómo han sido? ¿Cómo cree usted que se han manifestado? ¿Qué aristas e implicancias?, desde su opinión.

Entrevistada: Bueno, como te comentaba que al principio yo me imaginé que esta relación con las comunidades fue muy difícil, porque existía el miedo, el descontento, la inseguridad de que es lo que se iba a instalar y como se iba a hacer y cómo les podía perjudicar, entonces siempre se estuvo viendo desde el punto de vista negativo de lo que significaba tener un aeropuerto, entonces en ese sentido las comunidades no aceptaban mucho lo...perdón, ¿Qué me decías en la pregunta?

Entrevistador: No, yo le preguntaba, a nivel general, como ha transcurrido el proceso de los fondos de compensación.

Entrevistada: Ah, claro, entonces que pasó, que el MOP no tuvo tanta llegada ni tanto acercamiento a toda el área.

Entrevistador: ¿En qué año estaríamos hablando?

Entrevistada: Del principio, 2006, entonces era muy difícil llegar, o sea estamos pensando que en el 2006 en ese sector no habían caminos pavimentados, por lo tanto, la gente quedaba a lo mejor en la ruta y de ahí tenía que caminar, y la conversación fue muy larga con las comunidades para tener una aceptación por parte del equipo del ministerio, por lo tanto fue difícil y a lo mejor el ministerio no pudo prever la cantidad de... más allá de comunidades, de familias que estaban en el territorio, entonces a lo mejor... el mea culpa que uno podría decir es que nos faltó más tiempo de hacer esa participación, de estar con más personas, que pudiéramos ganar la confianza y poder tener un levantamiento de cuanto es, cuanto era el sector, que es lo que hacían en el sector, haber hecho un estudio más (minucioso).

Entrevistador: Claro. Eh, siguiendo en la misma línea, entrando en estos acuerdos y convenios de gestión que se firmaron, por ejemplo, entiendo que Quepe-Pelales firmó uno, que Fermín Manquilef firmó otro, que Ayun Mapu firma uno, eh nadie le preguntó cómo ve usted ese proceso, en el sentido de los acuerdo que se firmaron, por la firma, digamos ¿Cómo ve usted ese proceso?

Entrevistada: Yo creo que los acuerdos nos han dado un respaldo de que hemos estado cumpliendo, siempre, además que reflejan las necesidades y lo que las comunidades quieren, acá nada se les impone, entonces ellos surgen o ellos conversan cuales son lo que necesitan y eso es lo que se acuerda y después de programa en inversión por año, eh... se ha hecho bien, se ha hecho con el tiempo que los ministerios tienen también, porque si bien a veces la infraestructura, por ejemplo, solicitan viviendas, no siempre se puede implementar toda la cantidad de vivienda en el mismo tiempo, sino que de forma periódica, así que los distintos acuerdos reflejan las distintas necesidades y solicitudes que hacen las comunidades .

Entrevistador: Me parece. Eh, yo he estado leyendo—digamos— de estos distintos acuerdos, algunos difieren, ¿Por qué no son todos idénticos, por decirlo de alguna manera?

Entrevistada: Mira, yo creo que el gran acuerdo, el convenio Quepe-Pelales es generoso, es generoso en el sentido que no solamente va abordando su comunidad, sino que aborda las comunidades de toda el área, porque ahí se piden pavimentos de camino que son transversales, entonces que son tanto para agrupaciones de autónomas como las Peumayen, entonces aquí se hace un levantamiento, el primero fue como bastante responsable desde el punto de vista de los dirigentes, porque aquí todo es gracias a los dirigentes de las comunidades, entonces fueron generosos, responsables en el sentido que ellos prohibieron, dijeron ya esto son lo que queremos, esta infraestructura es la que

queremos, esta es la inversión que nosotros necesitamos, entonces yo creo que ese es el gran -podríamos decir- triunfo del gobierno, que aborda en general al área, ahora el otro, el convenio Peumayen claro que es distinto, porque las necesidades son distintas, son menores, a lo mejor existe para regularizar, porque nunca se ha dejado de invertir en todas las comunidades con convenio o sin convenio, aquí para el Estado, aquí existe un área de influencia y son todos reconocidos y a todos les corresponde, si firmaron convenio o no firmaron convenio, entonces los otros sectores territoriales lo que piden es lo que ellos ven o prevén que no está escrito, entonces cada vez es menor.

Entrevistador: Ah, entonces podríamos decir que el Quepe-Pelales ha ido agrupando siempre al resto.

Entrevistada: Agrupó, claro, fue generoso en el sentido que hasta el día de hoy los caminos que solicitaron no son caminos que solamente le ayudan a ellos, sino que a todo el territorio.

Entrevistador: Claro que sí, y por ejemplo los otros convenios, no sé Fermín Manquilef, Ayun Mapu eh, estos han sido...

Entrevistado: Son puntuales. Si, son solamente para su sector, por ejemplo Peumayen, que es lo que ellos piden, piden vivienda, piden alguna mantención en camino, pero ya uno podría decir que más del 70% de las familias de Peumayen tuvieron mejoramiento en los caminos de acceso a comunidades o caminos laterales, ya se hizo la primera fase, por lo tanto, ahora el resto, el 20% o el 30% a nuevas familias o nuevas casas que se están haciendo, entonces eso es lo que falta o a lo mejor hacer la mantención, pero no es de necesidad principal.

Entrevistado: Ah ya, me quedó claro.

Entrevistada: Y bueno, Ayun Mapu, la necesidad de Ayun Mapu, ellos siempre dicen, son tierras, la entrega de tierras, Ayun Mapu por algo que no participa en el fondo de compensación, porque ellos no quieren someterse a un reglamento que está validado por las primeras comunidades que participaron, que fueron las del convenio Quepe-Pelales y luego por las comunidades de Peumayen y hoy día que están participando las comunidades de Trapilhue, entonces aquí hay un proceso que ha sido regularizado y consensuado con las comunidades y validado por las comunidades, entonces ahora Ayun Mapu ellos piden tierras, pero tierra no está dentro del convenio.

Entrevistador: Claro que sí, eh me estoy adelantando un poco, pero como tocó el tema usted de estas unidades de Ayun Mapu, Trapilhue, estas unidades no, digamos no... eh,

en este último fondo, en el que usted... en el que recién se hicieron, no los fondos, los tres fondos anteriores.

Entrevistada: Si.

Entrevistador: Ah ya, perfecto, recuerdo, porque como estuve en la (secretaría técnica) me había llamado la atención. Eh, quiero hacerle una pregunta a nivel general, eh ¿Qué entiende usted, en su rol como directora en la dirección de aeropuerto, por desarrollo?, desarrollo a nivel local, desarrollo a nivel territorial. Una opinión.

Entrevistada: Bueno, en el área de influencia si ha visto el desarrollo, lo hemos visto en que los caminos están pavimentados, en que tenemos agua potable, en que los jardines están hechos de tal forma que hoy día hay computadores en el jardín que en clase también hay implementos de compensación, hay nuevas... surgen nuevas agrupaciones donde quieren mejorar su desarrollo, entonces hay talleres, talleres de mermelada, talleres de artesanía, que al final, si no hubiese estado el aeropuerto eso no hubiera existido.

Entrevistador: Claro que sí. Entonces podríamos, tratando de interpretarla, entiende el desarrollo como potencialidad económica en el territorio, ¿o tiene alguna otra definición que me podría agregar?

Entrevistada: Es la potencialidad que tiene el territorio de salir adelante y mostrar de lo que son capaz de hacer, entonces hoy día toda la gente, por ejemplo, hay agrupaciones de frambueseros, donde también a través del fondo también se ha estado apoyando y ellos... es una agrupación, es difícil agrupar a la gente, y hoy día todos somos desconfiados, entonces hoy día las agrupaciones son difícil de mantenerlas, pero ella se ha mantenido, se ha mantenido porque ven que si unidos pueden ir logrando mejores ingresos y mejor desarrollo a su familia y a su entorno, porque también generan trabajo, entonces hay un taller de mermeladas también, que está saliendo adelante, que estamos esperando que le llegue el agua potable y certificar el agua potable para que puedan vender sus mermeladas en algún sector, entonces ahí se nota que el desarrollo ha llegado y ha sido una forma de ya dejar un poco de lado el campo, a lo mejor no tienen suficientes metros cuadrados de terreno para cultivarlo, pero ya tienen otra forma de ganarse la vida.

Entrevistador: Perfecto, me quedó claro, eh, bueno y esta pregunta igual ya me la ha contestado, o sea, en el fondo son los fondos de compensación los que promueven el desarrollo.

Entrevistada: Claro, es una pequeña ayuda para el desarrollo, pero a lo largo, como este es un proceso de cinco años, y cuando yo le comentaba que me imagino que debe haber sido muy difícil en el año 2006-2007 haber ingresado a las comunidades, entonces nos sirvió la cantidad de familia que existía y este fondo fue muy menor.

Entrevistador: Claro, si lo conversábamos con los colegas, como ha ido aumentando.

Entrevistada: Como ha ido aumentando, entonces al ir aumentando va entregando mejores recursos, mejores alternativas y ya un... el desarrollo se va haciendo por etapas.

Entrevistador: Claro que sí. Eh, en la misma línea, a pesar de la operatividad –digamos- de los fondos de compensaciones, de todo esto que estamos hablando, de los últimos diez años aproximadamente por un lado, y los acuerdos firmados, y todo esto que también habíamos hablado recién, por otro lado, eh, aún se puede apreciar, desde la opinión pública, un nivel de descontento por parte de algunos habitantes y algunas organizaciones, eh, del área de influencia indirecta. Desde su perspectiva, desde su experiencia, a que elemento, hecho o consecuencia o problema quizás, atribuye usted este descontento, entre comillas, que se aprecia, en la creencia de la opinión pública.

Entrevistada: Bueno, el área de influencia son alrededor de 3000 familias, de esas 3000 familias hoy día, a lo mejor, los que están descontentos son un 0,002%, que son los que no quieren participar y no quieren registrarse bajo la normativa de estos concursos que tienen una normativa, que hay que cumplirla, que son platas fiscales, que nosotros tenemos que dar cuenta y que tiene que ser, en algún momento y van a ser, auditadas, entonces no podemos saltarnos procedimientos que quedaron enmarcados, por lo tanto muy pocas son las familias que están descontentas, hoy día podemos decir que más del 95% recibe bien estos fondos y ha visto que el MOP ha cumplido, si aquí cuando lloran es porque quieren algo más, no es porque estén descontentos del todo, porque siempre han recibido.

Entrevistador: O sea, por ahí va interpretar que es un porcentaje muy mínimo el que se hace ver, entre comilla digo yo, su enojo, porque yo soy ignorante en el tema cien por ciento, cosa de ver redes sociales, páginas web y se aprecia un descontento, usted me dice que...

Entrevistada: Y a veces no pertenecen al área tampoco, son personas que son de otros sectores, que quieren ser incorporadas, por ejemplo de Metrenco, de Padre Las Casas, tampoco, no podemos incorporarlas, porque están fuera del área, el área quedó establecida en la resolución de calificación ambiental, por lo tanto el descontento... o sea nosotros, yo le puedo dar fe, que nosotros somos los que andamos en terreno,

nosotros somos los que andamos conversando con las comunidades, por lo tanto cuando yo converso con el dirigente, con las socias y ellos están contentos, yo no sé dónde está la gente que está descontenta y la que sale en el diario.

Entrevistador: Claro, lo digo en relación a... incluyendo las protestas violentas que se hicieron, tomas del aeropuerto y cosas de ese tipo, desde esos hechos a cosas más pequeñas.

Entrevistada: Claro, bueno la toma del aeropuerto fue de Trapilhue y hoy día ellos participan del fondo, entonces es de esperar, así como el resto de las comunidades está contento con recibir un proyecto, nosotros no podemos... la inversión se ha hecho, la inversión se ha hecho, los recursos se han entregado, ahora esperamos que la comunidad lo reciba bien no más.

Entrevistador: Claro, o sea, usted ve desde la dirección como acuerdo ganar-ganar de que se haya incorporado Ayun Mapu, por ejemplo, y Trapilhue a este último fondo de compensación.

Entrevistada: Ayun Mapu no se incorporó propiamente tal, porque si bien Ayun Mapu está separado por distintos comités, participa a través de comité, pero como organización no.

Entrevistador: Al último fondo no.

Entrevistada: Al último fondo no, o sea, como organización propiamente tal, como Ayun Mapu ellos como representando a Iván Reyes o... no participan en el fondo, familias, distintas familias de distintas comunidades participan a través de comités y... si, de comités que han formado y en el fondo ellos participan...

Entrevistador: Ah ya, en el fondo si usted tuviese que tirar el vuelo, por decirlo en bruto, un porcentaje, cuantos de estas familias o comités que integran Ayun Mapu, se han incorporado, de alguna u otra manera, en las compensaciones.

Entrevistada: Yo creo que más del 80%, o sea, y esos registros los tenemos, o sea, son familias con rut, que pertenecen a una comunidad y han recibido los beneficios. Es un dato.

Entrevistador: Perfecto. Eh, bueno, de alguna manera me llamó la atención cuando estaba en mi revisión bibliográfica que de ante mano a la construcción del aeropuerto, o sea, ya la resolución misma del año 2006 ya se deja pactado el fondo de compensación,

eh ¿Por qué cree usted que se pactó de ante mano un fondo de compensación al emplazamiento del aeropuerto?

Entrevistada: Bueno, esta región, no podemos olvidar que es una de las regiones... que tiene, en parte, más índice de pobreza y, lo otro, que también eh... no quiero decir que es complicada, sino que existen... hay una desigualdad que nos hace tener de repente un poco más de rabia y no aceptar estos grandes proyectos, entonces pensando en que viene una tremenda infraestructura no puede ser que no exista una compensación, y mejoramos el sector, porque a todos nos va a favorecer, primero en la cara de entrada nacional y luego va a ser la cara de ingreso internacional, en ese sentido tiene que haber un mejoramiento integral en el área, entonces yo creo que ahí es donde las autoridades tiene que empezar... se pensó en que había que hacerlo y, a lo mejor, bueno la ruta 5, los bypass también incorporados, o sea se modernizó pero también se compensó.

Entrevistador: Claro, correcto. Cambiando un poquito el tema, eh ¿en qué nivel o etapa de este proceso de emplazamiento del aeropuerto se sometió o se inició de alguna manera, consulta o participación ciudadana?

Entrevistada: Las consultas fueron en la etapa del diseño y emplazamiento.

Entrevistador: O sea, estamos situando ya... antes del 2006.

Entrevistada: Antes del 2006.

Entrevistador: Que año podría haber sido, más o menos, para indagarlo después, ¿2004? ¿2005?

Entrevistada: Si... 2003-2004.

Entrevistador: ¿Y después no hubieron otros tipo de niveles de participación, en el transcurso?

Entrevistada: Lo desconozco.

Entrevistador: Ah ya, correcto.

Entrevistada: Yo sé que en el momento de buscar un, de buscar el emplazamiento se conversaron con distintos actores, entonces hubo, a lo mejor, reuniones en Victoria, en Vilcún y después de tener dos o tres alternativas del estudio se determina cual es el sector técnicamente más favorable.

Entrevistador: Ah ok, entiendo. Eh, tal cual como le pregunte su percepción de desarrollo, me gustaría saber su... independiente de lo que esté al tanto, entiendo que usted entró a este cargo el 2014, ¿Cómo entiende usted, podría definir la participación o la consulta ciudadana?, como lo comprende usted ese concepto.

Entrevistada: Bueno, la consulta, ahora, hay que aclarar que este proyecto no entró en el convenio de la OIT...

Entrevistador: Claro, se ratificó el 2009, no pero le digo, ¿Qué es lo que usted entiende por participación ciudadana?

Entrevistada: Nosotros como funcionarios públicos, la participación ciudadana la ve en que nosotros presentamos alternativas que son técnicas y esas entran a consulta que como les gustaría ver ese proyecto emplazado en el área, ahora, cuando se levantan estos tremendos mega proyectos, por lo general hay muchas familias que no están de acuerdo, pero siempre se tiene la relación de cómo le gustaría verlo.

Entrevistador: Claro, lo dice, consultar. Bueno, me acaba de decir que de algunos de estos elementos de participación usted no está al tanto por razones obvias, pero se lo voy a preguntar igual, o sea, la resolución esta, según lo que yo he leído, claro, detalla una dinámica operativa de los fondos de compensación, estamos de acuerdo, eh, si nos situamos en aquél momento, digamos anterior al primer fondo, o sea, en relación a lo que usted conoce, este año 2005, bueno en realidad si le hago la pregunta ustedes no la van a poder contestar, porque le quería preguntar si tenía más antecedentes de cómo fue los resultados de esta participación.

Entrevistada: No podría verlo, pero si queda establecido en la resolución de calificación ambiental, que hubo esta participación y que... que hubo esta participación .

Entrevistador: Si, no hay problema. Cambiando un poquito el tema, eh, ¿Qué rol, actualmente o en su momento cumplieron otras entidades públicas o privadas en lo que respecta a la participación?, no sé si usted tiene conocimiento de eso.

Entrevistada: Desconozco.

Entrevistador: Ya, no hay problema, bueno, si me lo acaba de decir también. Otra preguntita, ahora saliéndonos del tema de la participación, eh, si yo tirara a realizar una línea del tiempo, por decirlo de alguna manera, donde el hito principal, digamos punto cero, sería la resolución, la del 2006, que aprueba el ante proyecto, eh, si usted tuviese que dibujar una línea, eh, ¿Qué hito anterior, o hecho, proceso, contexto, podríamos

ubicar en esta línea? ¿Qué hito, cree usted, que fue el más importante antes de iniciar el aeropuerto?

Entrevistada: Bueno, es la consulta.

Entrevistador: Es la consulta misma cree usted.

Entrevistada: Claro, yo creo que eso o la participación ciudadana, las distintas mesas de trabajo que...

Entrevistador: O sea usted... estoy tratando de, eh... usted me va a corregir, tratando de interpretar lo que me dijo anteriormente, no ira también por la línea si hubo demanda o no demanda de aeropuerto en esta zona, ¿podría haber sido también un hito importante, o no?

Entrevistada: También , también la necesidad que tiene la región para el desarrollo.

Entrevistador: Claro que sí, estoy como ordenando lo que usted me decía anteriormente, así se van contestando solas estas preguntas, eh, lo hablamos un rato atrás, eh, estamos claro que existe unidades de intervención que a la luz pública, entre comillas, se han manifestado como opositoras, eh, distintas intensidades, disposiciones a lo largo del tiempo, eh, pero ¿a qué cree usted que se deba esto?, que existan estas organizaciones opositoras, Ayun Mapu, Trapilhue, digamos, ¿Alguna razón?, más allá de lo que conversamos delante o agregar algo más de lo que hablamos delante, no sé.

Entrevistada: No, yo creo que uno, bueno no podría saber si uno conversa con ellos, cual es el tema de fondo que se tiene, entonces nosotros hemos estado conversando con estas comunidades que han sido opositoras y la verdad es que ellos visualizan un aeropuerto que es de características internacionales, que llegan recursos, o sea estamos hablando de una aeronave que cuesta lo que tiene que costar y que aquí se vienen a hacer grandes negocios a la región, entonces ellos no ven ese avance económico, entonces de ahí viene ese descontento por la desigualdad, ahora lo que nosotros hemos tratado es de hacerles ver que a través de estos proyectos que ha bajado el gobierno, es que quiere acercar ese crecimiento que llegue a la región y que llegue a la gente que está al lado.

Entrevistador: Claro que sí, me parece, eh...

Entrevistada: La desigualdad que hay en el país y, a lo mejor, en la región es muy grande, entonces de ahí viene el descontento de la gente.

Entrevistador: Claro que sí, no y como usted dice, yo también quiero tener la oportunidad para preguntar directamente a un dirigente, si esa es mi idea, es como reconstruir, desde las distintas posiciones.

Entrevistada: Nosotros, por ejemplo, hemos conversado con ellos y ellos entienden que el Estado no tiene recursos para entregar en forma totalitaria, decir: ya tome, aquí tiene tantos millones para que pueda tener un buen desarrollo, siempre tiene que ser por etapas, por inversión, entonces han entendido eso, que es difícil igual porque la inversión que está al lado no la hizo el Estado, la hizo un privado, o sea es concesionado, entonces hay... ellos ven que se invierte tantos millones de dólares y a ellos le restringen en inversión, pero yo creo que en base a la confianza, a la conversación que uno tiene que tener con los dirigentes y hablar en forma de verdad, si el Estado no puede, no se puede.

Entrevistador: En esta misma línea, y un poco terminando ya esta entrevista, eh, esta negociación, entre comillas, de lograr estas relaciones de confianza han tenido sus altos y bajos, pero que cree usted o que propondría para poder –digamos- cerrar esta... estos procesos con estas comunidades o agrupaciones, familias opositoras, ¿Qué alternativa cree usted, desde su experiencia, desde su punto de vista, que necesitaría para lograr, digamos, paz, entre comillas? ¿Qué opinan ustedes?

Entrevistada: Bueno, yo creo que eso, a lo mejor hacer un convenio global, es muy difícil si, los territorios están agrupados por afinidades de comunidades, entonces las distintas comunidades tienen distintos intereses, por lo tanto es difícil de agruparlos, pero sería bueno establecer un convenio a través de todas las comunidades y decir, ya esto es lo que queremos de aquí al 2020, un programa de trabajo, pero en la medida que el Estado igual pueda.

Entrevistador: Claro que sí, me queda claro. Eh, tengo las dos últimas preguntitas que le agregué manual, eh, ¿Cuál es la relación que queda de la dirección con la empresa, digamos, la empresa del aeropuerto, la empresa concesionaria?, o sea, hasta qué punto se hacen parte uno de lo otro?, de las compensaciones o como está relacionado, INDAP, digamos, con la empresa en sí.

Entrevistada: Bueno, la empresa, si bien tiene que responder a un estamento público, pero no es la dirección de aeropuerto propiamente tal, es la unidad de concesión, porque a través de concesiones con unidades de Santiago funciona ahí...

Entrevistador: ¿Eso también es MOP?

Entrevistada: También es MOP, entonces a través de la Unidad de Concesión.

Entrevistador: O sea, ¿tienen más relación con ellos que con INDAP?

Entrevistada: Si.

Entrevistador: ¿Y cuál sería la relación, digamos, que les está quedando, por decirlo de alguna manera con la empresa, actualmente?

Entrevistada: No, nosotros lo único que tenemos que... es velar por el cumplimiento de la resolución no más.

Entrevistador: Pura cuestión de fondo no más.

Entrevistada: Si, si.

Entrevistador: Ah, ya

Entrevistada: Informar de lo que... porque ellos son los titulares en la resolución, hoy día son ellos los titulares, por lo tanto informar de lo que hemos estado haciendo, pero todo lo que tiene que ver con la inversión que ellos puedan hacer al fondo, lo hacen a través de la Unidad de Concesión del MOP.

Entrevistador: Ah ya, perfecto. Ya, yo ya estoy terminando, pero antes, me gustaría preguntarle, eh, dos cositas o tres, si usted desde su posición me daría la autorización para poder entrevistar a otros funcionarios de acá de la... en esta misma línea.

Entrevistada: Si, por supuesto.

Entrevistador: Yo creo que de acá a fin de mes, porque yo tengo hartoo trabajo.

Entrevistada: Ya, no, no hay problema.

Entrevistador: Ya, muchas gracias, o sea, igual yo los voy a contactar y ver su agenda y...

Entrevistada: No, yo creo que, mira yo creo que estas son... las tesis todo, yo creo que es súper importante reflejar que aquí cuando nosotros entramos a conversar con un territorio, lo tenemos que hacer con todo el respeto que significa de las comunidades, con la verdad, que a veces si no tenemos recursos hay que decirlo y poder explicar y que la gente entienda, en palabras sencillas, lo que significa un proyecto y como más adelante podemos ir mejorando la situación, o sea, tener la voluntad, entonces yo creo que si tu entrevistas a la Elva, a Juan Carlos, te va a servir un montón para que... como testimonio de este trabajo, que a veces no se ve, pero es un tremendo trabajo que se viene haciendo desde el diseño y de llegar a ganarse las confianzas con las comunidades.

Entrevistador: Exactamente. Eh, yo también necesito a futuro, o sea igual a corto plazo igual, tengo mis tiempos –digamos- que cumplir, eh, hacer algunas entrevistas técnicas, digamos, que estén relacionadas con la infraestructura en sí, con la topografía tal vez, no sé si usted me recomendaría a alguien de acá.

Entrevistada: Si, acá, bueno tenemos acá un inspector fiscal que te podría apoyar, se llama Héctor Riquelme, hoy día no está en la oficina, pero por lo general todos los días está acá, así que...

Entrevistador: Ah ya, y el Inspector Fiscal.

Entrevistada: El es el Inspector Fiscal del aeropuerto.

Entrevistador: ¿Y él es alguna profesión, ingeniero, algo así?

Entrevistada: Si, constructor.

Entrevistador: Claro, necesito como una opinión también de elementos técnicos, ¿tampoco le molestaría que lo contacte?

Entrevistada: No, yo nada.

Entrevistador: Muy amable, eh, si como le decía, yo igual tengo el contacto del emblemático, comillas, Iván Reyes, pero ustedes igual tiene algún tipo de relación con ellos.

Entrevistada: Bueno, dentro del respeto y todo eso, tratamos de tener una buena relación con el , pero lo que uno dice eh... siempre colocamos la cara, pero ahora yo creo que con Trapilhue ojalá que se pueda reconocer el trabajo que se ha estado haciendo, en el sentido que aquí hay un trabajo de Estado, que ha estado detrás y que ha estado... porque bajar tantos recursos, de 96 millones llegar a los 1000 millones en dos períodos es hartito , es muy importante, entonces eso hay que... no lo tengo que valorar yo, porque eso yo lo sé, el Seremi también, las autoridades también, pero lo tiene que valorar la gente, la gente tiene que valorar que acá hay un esfuerzo en hacer las cosas bien, o sea a lo mejor la inversión no fue lo suficiente porque no se previó, porque esta área era reducida.

Entrevistado: Por supuesto que sí. Ya, señora Mary, yo no le quito más tiempo y muy agradecido.

Entrevista N°2.

Cristóbal Carmona, Abogado.

Fecha: 31 de mayo de 2016

Entrevistador: Ya, Cristóbal, entonces para que te voy a hacer el resumen de la tesis. Como primera pregunta me gustaría que me contaras, como a modo general, ¿Cómo te has vinculado, te has inmiscuido en las temáticas de participación, de consulta o de derechos indígenas?, así como a modo general.

Entrevistado: Ya, yo creo que todas las decisiones de la vida se generan de traumas o de forados emocionales, yo tengo toda una teoría de los forados emocionales.

Entrevistador: Ya, ese término no lo...

Entrevistado: Si, lo acuñe, yo nunca más... lo he leído y acuñado, pero uno tiene forados emocionales que, es súper sencillo, que es tratar de llenar de alguna forma...

Entrevistador: Estoy tratando de comprenderlo así mismo.

Entrevistado: Entonces mi forado, que explica un poco mi decisión por dedicarme al derecho indígena, en general tiene que ver con la adolescencia de uno, con mi adolescencia, son cosas súper básicas pero bueno, yo era, en cierto sentido, como “ñoño”, rechazado, era como gordito, chico...

Entrevistador: Oye, pero todo esto es como personal no más, no te preocupes...

Entrevistado: Si, pero no tengo rollo... eh, con espinillas, con lentes, entonces mi adolescencia fue terrible, pero yo estaba feliz dentro de todo, yo me quedaba en un mundo donde mi mundo en verdad eran como los comics y quedarme en la noche leyéndome... mientras la gente salía a bailar y todo. Me acuerdo que un amigo, ahí una vez me dijo, como cuando yo le decía, hablándole que yo no quería ir a fiestas, que en verdad prefería quedarme leyendo... me decía: no te preocupes, ya en algún momento vas a madurar, entonces yo me quedé pensando... ya eso implicaría, dentro de eso está como una concepción como que estoy atrasado, en cierto sentido, en mi paso evolutivo o como persona y que en algún momento debería ir escalando para pasar esta etapa, entonces porque habría que... yo me pregunte, que por que habría que pensarlo en esos

términos y no derechamente que yo estoy viendo otra vía, es otra línea, otro camino, que no necesariamente tiene que pasar por las mismas etapas que el resto de las personas, entonces a mí me gustaría que me dejaran en paz, o sea, como que comprendieran que yo no estoy atrasado sino que soy distinto no más, entonces de ahí como que siempre he pensado que uno de los pocos derechos que tiene cada persona y cada comunidad, cada sujeto individual o colectivo es a vivir como quiera, en cierto sentido, o sea a poder desarrollar sus propios patrones culturales, a poder desarrollar sus propias metas, sus propios objetivos, sus propias bases, a tenerlas... preguntarse de donde vienen, legitimarlas o deslegitimarlas, pero cada uno... ahí encuentro a Borges súper bueno, o sea no es cuento es un ensayo, que se llama *la esfera de pascal*, que habla como de la contraposición entre dos tipos de concepciones de circunferencias, la primera, que es la clásica, que es que el centro (INAUDIBLE 0:02:56) y la circunferencia equidista...

Entrevistador: Como un compás.

Entrevistado: Claro, eso... equidista del centro, y hay otra concepción de esfera, que dominó básicamente en el renacimiento, que era... se señalaba que la esfera, o sea perdón, el centro es otra circunferencia u otra esfera donde el centro está en todas partes y la circunferencia en ninguna, o sea que son puros centros desperdigados por así decirlo.

Entrevistador: Ah ya, tiene razón.

Entrevistado: Y de que cada cultura finalmente, o uno lo interpreta como cada cultura, cada persona es su propio centro, no tienes como un centro, por así decirlo, un núcleo de verdad, al cual todos deberíamos ir acercándonos y hay gente que está más cerca y gente que está más lejos, sino que cada persona, cada cultura...

Entrevistador: Válido en sí.

Entrevistado: Eso, es un válido en sí. Claro, ahí la gente te puede llevar a problemas como epistemológicos o de relativismo, pero la verdad es que yo, en su momento, me dediqué a desacreditarlo, por una cuestión como que emotivamente me hace sentido.

Entrevistador: Y con el derecho indígena y todo eso, como lo...

Entrevistado: Porque, bueno yo estaba en la “u” y no quería estudiar derecho, entonces me topé, de casualidad, en el último año con una tesis sobre las relaciones, o sea, poco menos me metí en un taller y me dijeron...

Entrevistador: No estabas estudiando derecho como tan conforme.

Entrevistado: No, yo no quería estudiar derecho.

Entrevistador: Pero aun así, ibas en el último año de la carrera.

Entrevistado: Si, porque la verdad pensaba que algo haría después... y me encontré con el tema indígena, de casualidad, porque me asignaron un tema de tesis o un seminario y yo lo desarrollé, y ahí me di cuenta que efectivamente un derecho por el cual a mí me gustaría luchar sería que cada persona, que cada comunidad tiene derecho a ser diferente, y diferente del centro y constituir en sí mismo su propio centro, entonces me hizo total sentido, que lo que yo quería hacer era derecho indígena, entonces ahí me metí a... o sea, hice una buena tesis sobre eso, ya había hecho un curso de derecho indígena, pero le presente un extracto de la tesis a la profesora de derecho indígena, me dijo que fuera ayudante, y ahí como que me hizo mucho sentido.

Entrevistador: Y ahí están las temáticas de participación.

Entrevistado: Estaban metidas ahí, de ahí yo me fui... empecé, o sea, me especialicé en derecho indígena pero en la parte filosófica y después cuando me titulé me vine al observatorio ciudadano, y ahí empecé a aplicar y me encontré de cara... o sea, yo venía ya... ya conocía el convenio 169, pero más que nada la implicancia filosófica y, en ese sentido, cuando llegué al observatorio ciudadano me encontré con casos reales de demanda, yo llegué justo en junio del año 2009 y siento que en septiembre del año 2009 empezaba a regir el convenio, entonces estaba toda la etapa de... justo la de preparación como la de implementación del convenio.

Entrevistador: Llegaste en un momento preciso.

Entrevistado: Exactamente, entonces ahí me dediqué a estudiar harto la consulta, llevé casos de consulta, tribunales, hacer capacitaciones sobre consulta, etc.

Entrevistador: Claro que sí, me contestaste dos preguntas de una. Vamos al tema que nos compete, ¿Cuál fue tu labor, en específico, que desarrollarte en este contexto del aeropuerto?, o sea, me dijiste en algún momento, pero no lo tengo tan claro, ¿tiene que ver con esto del observatorio?

Entrevistado: Sí, tiene que ver con el observatorio, el observatorio ha apoyado, tanto la gente, lo temas... o las reivindicaciones en realidad de la comunidades, respecto del aeropuerto de Maquehue...

Entrevistador: ¿Cómo se llama este observatorio?

Entrevistado: Observatorio Ciudadano.

Entrevistador: Ah ya, sí.

Entrevistador: El que antes se llamaba Observatorio de los Derechos de los Pueblos Indígenas, creo que el 2008 se pasó a llamar Observatorio Ciudadano.

Entrevistador: Ah ya.

Entrevistado: Entonces, ellos asesoraban, en general, tanto a la gente que había sido desplazada de Maquehue y que querían que sacaran el aeropuerto, como a la gente que reclamaba porque iban a colocarle el nuevo aeropuerto en La Araucanía. Yo llegué como abogado al observatorio.

Entrevistador: ¿Tú llegaste el año 2009?

Entrevistado: 2009.

Entrevistador: ¿Qué mes más o menos?

Entrevistado: Junio, junio de 2009... y entre esos casos, como te decía, venía el tema del aeropuerto, y nosotros empezamos, desde septiembre del año 2009, a judiciar con la judicialización, principalmente las resoluciones de calificación ambiental, porque no habían sido dictadas con consulta indígena.

Entrevistador: ¿No fueron dictadas?

Entrevistado: No fueron dictadas con consulta indígena, entonces al momento de enfrentar el caso del aeropuerto teníamos una disyuntiva, porque la RCA del aeropuerto efectivamente es del 2006 y tiene una modificación, si mal no recuerdo, desde 2007, por un recurso de reclamación que se puso, respecto también a medidas de mitigación del ruido que podía afectar a los rehues que están alrededor del aeropuerto, entonces teníamos un caso donde la RCA... ah bueno, a todo esto en enero del 2010 ganamos por primera vez acá, primer caso que se ganó, acerca de aplicación del convenio y de derecho de consulta en la evaluación ambiental, que fue acá en la corte de apelaciones de Temuco, por un caso en Palguín, entonces teníamos... habíamos comenzado a construir, muy incipientemente, pero teníamos primer fallo positivo, respecto a cómo las resoluciones eran ilegales y no se dictaban con consulta cuando iban a afectar a los pueblos indígenas, entonces nos llegó el caso del aeropuerto, o sea, ya lo veníamos trabajando y estábamos viendo cómo abordar el tema, y en ese sentido, sabiendo que (INAUDIBLE 0:08:14), nosotros sabíamos que se iba a dictar, en esa época, la resolución que adjudicaba la construcción de obra pública, en verdad era resolución que

adjudicaba la concesión para la construcción de obra pública del nuevo aeropuerto de La Araucanía.

Entrevistador: Esta denuncia, por decirlo de alguna manera, no sé si es el término correcto, ¿venía propiamente de las comunidades?

Entrevistado: Venía propiamente de las comunidades...

Entrevistador: Yo te había dicho que si bien ese término de demanda, no sé si era el correcto, pero si esa demanda –digamos- del emplazamiento del aeropuerto en sí, porque no hubo consulta, ¿fue desde abajo? ¿Desde las mismas comunidades o algún otro organismo que se metió? ¿Cómo fue?

Entrevistado: No, fue... lo que pasa es que ahí nosotros tenemos muy buenas relaciones con el Iván...

Entrevistador: ¿Reyes?

Entrevistado: Iván Reyes, sí, del Ayun Mapu.

Entrevistador: ¿Con el instituto tienen buena relación?, o sea perdón, con el observatorio.

Entrevistado: Con el observatorio... entonces como que siempre se le patrocinó todo en realidad, al Ayun Mapu, o siempre se le acompañaba a las reuniones, etc., de hecho yo agarré el proyecto cuando estaba litigándose.

Entrevistador: A lo que yo voy es, ¿Quién se dio cuenta de esa irregularidad primero?, por decirlo así, ¿las comunidades avisaban al observatorio? ¿el observatorio le dijo a la comunidad, esto está mal?

Entrevistado: Yo creo fue...

Entrevistador: ¿Simultáneo?

Entrevistado: Fue simultáneo. A ver, por un lado las comunidades manejaban una noción bien primaria, pero correcta en cierto sentido, de todas las resoluciones que los puedan afectar o medianamente los puedan afectar, deben ser consultados, después hay un montón de cuestiones técnicas ahí que te llevan a “entrecomillar” algunos resultados que salen de esa premisa, pero en este caso, nosotros concordamos que técnicamente también eran opción, entonces por un lado las comunidades, si tu revisas todos los documentos del 2009, reclaman que un montón de medidas, tenían la noción súper

básica, pero relativamente correcta, en medida administrativa, consulta, si es que los afectase.

Entrevistador: ¿Podríamos decir que el 2009 empezó este proceso de demanda?

Entrevistado: Yo creo no, yo creo desde... o sea, desde 2006, me imagino 2007 estaban fuerte con este tema y era un movimiento que ya estaba articulado, o sea a Iván Reyes no lo conocimos porque dijo: oiga acaban de dar la resolución que da la concesión, veamos qué forma podemos impugnarle... él venía trabajando hace tiempo con el observatorio ciudadano, entonces es una cuestión de acompañamiento en distintos frentes, políticos, comunicacionales y una patita de esta eran legales, y lo que pasa es que el área del observatorio se activó legalmente un poco más con el tema del convenio 169, y llegaron más abogados también y entonces eso te da una herramienta más, antes el apoyo que hacia el observatorio era mucho comunicaciones internacionales, apoyo comunicacional o apoyo político cuando podía, pero en términos jurídicos se empezó a articular el año 2009, entonces sin duda la demanda venía de antes, pero se aprovechó, por así decirlo, la coyuntura de que tenías ahora la medida administrativa, porque sabes que la RSA era antigua, pero tienes la medida administrativa 2010, entonces recurramos contra esa medida administrativa.

Entrevistador: Claro que sí. Tengo otra pregunta, ¿con que organizaciones te relacionaste en este proceso?, o sea, organizaciones me refiero a todas, privadas, públicas, indígenas, comunitarias, ¿Cómo fue esa relación? ¿Positiva, negativa?

Entrevistado: Ya, mira, lo que pasa es que nosotros en el observatorio tenemos una división de trabajo, que nos resultaba más o menos... que nos resultaba hartito, yo trabajaba con el Hernando Silva, que todavía creo que es el coordinador del área jurídica del observatorio y él siempre se ha llevado muy bien con las comunidades, tiene muy buen trato, aparte de saber hartito, tiene muy buen trato y yo, en esa época, tenía un afán solamente por sentarme a escribir, por así decirlo, entonces yo era, por así decirlo, la patita técnica y el otro era el articulador político en las relaciones con las comunidades, entonces la verdad es que yo no iba mucho a reuniones con comunidades, yo me quedaba trabajando e iba a tribunales, me quedaba trabajando, me quedaba haciendo labores técnicas e iba a tribunales y llevaba los casos, me tocaba ver un montón de casos en esa época, entonces con comunidades la verdad es que yo tenía relación más que todo con el Iván, por temas de, por ejemplo, sacar la firma, poder entablar la demanda o se había incluso entablado la demanda en Santiago, por un compañero, entonces necesitaba que me diera poder.

Entrevistador: ¿Y tú ibas allá a su comunidad?

Entrevistado: No, yo nunca fui a la comunidad, mi relación por eso te digo... el Hernando era el que hacía todos los movimientos, las articulaciones políticas en relación con las comunidades.

Entrevistador: ¿Pero tú te viste con Iván Reyes?

Entrevistado: Si, un montón.

Entrevistador: ¿O sea, se conocieron?

Entrevistado: Si, sí, pero lo que pasa es que Iván también... Iván es bien intercultural en ese sentido, o sea, Iván es un líder indígena, pero que se mueve muy bien en el servicio público, no sé si todavía trabaje en la Municipalidad de Freire, siempre ha trabajado en cuestiones así, su señora, la María (Gracia) también es bien, o sea, vivieron en Francia, Argelia, Cuba, entonces son como mapuches bien interculturales, en el sentido que tienen patita en los dos mundos y saben moverse bien.

Entrevistador: ¿Son cosmopolitas?

Entrevistado: Claro, sí... entonces, Iván iba harto al observatorio, entonces yo hablaba harto con Iván y discutía estos temas con Iván.

Entrevistador: ¿No había ninguna otra organización metida ahí igual?

Entrevistado: Organización que puede haber habido, pero la verdad es que yo en términos técnicos solamente me relacioné... habían un montón de recurrentes eso sí, de comunidades indígenas, habían hartas comunidades indígenas, están en el recurso.

Entrevistador: ¿Recurrentes te refieres a...

Entrevistado: A los que firman la acción constitucional contra la...

Entrevistador: Ah ya.

Entrevistado: Pero así específicamente el nombre de las comunidades, tendría que ver el recurso.

Entrevistador: Si, no, tranquilo, si la pregunta es bien general. ¿Mantienes, en algún nivel, algún contacto o vínculos con Iván?

Entrevistado: ¿Con Iván?, ahora, la verdad es que no, con Iván la verdad es que no porque, más que nada finalmente yo trabaje con la señora después, de 2013 a 2015, entonces con ella de cuando en cuando conversamos, pero con Iván cuando me lo he

encontrado acá no más, un par de veces, nos saludamos, y antes igual por algunas otras cuestiones, estuvimos viendo algunas demandas a la OIT eventualmente, pero en ese sentido, con Iván, la verdad es que no nos vimos más, con comunidades también me he ido en retirada en ese tema, o sea, con el observatorio hasta el año 2011 siempre estaba todos los fines de semana, yo tuve contacto...

Entrevistador: Oye, y el mismo observatorio, no sé, bueno, de tu conocimiento actual o tu opinión, ¿mantiene relaciones con estas comunidades o con Iván?

Entrevistado: Que yo sepa, sí, pero la verdad es que no te podría darlo con certeza, porque en algún momento también hubo ahí una cuestión...

Entrevistador: O a lo mejor con otras entidad, por eso te preguntaba yo, no sé, el mismo MOP, o las “munis”, o la misma empresa del aeropuerto, en algún momento...

Entrevistado: No, con la empresa aeropuerto nunca.

Entrevistador: ¿Ni tu ni el observatorio?

Entrevistado: No, el observatorio no.

Entrevistador: ¿Y con el MOP o con otras entidades públicas?

Entrevistado: Hicimos un par de capacitaciones al MOP, pero como sentarse a conversar con el MOP por este tema...

Entrevistador: O sea, podríamos decir que el vínculo fue (INAUDIBLE 0:07:11)

Entrevistado: Si, no formales no hubo básicamente, al final todo fue mediatizado por los tribunales, yo (INAUDIBLE 0:07:20) del MOP, bueno y toda la cuestión por el tema de los tribunales, por eso no hubo una conversación ni entre ONG ni el aparato estatal, ni entre la comunidad y el aparato estatal, sino que fue mediada por el tribunal.

Entrevistador: ¿Tú te estás situando en ese año, 2009?

Entrevistado: 2009-2010.

Entrevistador: ¿Cuál fue el (relato) que trabajaste, perdón?

Entrevistado: Finales del 2009, 2010 y comienzos del 2011.

Entrevistador: O sea fue todo mediatizado, como tú dices, a través de...

Entrevistado: Si, de los tribunales, que si bien se perdió esa causa, hubo un hito que fue importante, que es que la corte de apelaciones de acá dio una orden de no innovar, o sea perdón, de Santiago, que significa eso, significa que mientras no se resuelva la causa, están paralizadas las obras del proyecto, o sea, no se puede construir nada, entonces estuvo un año y medio detenido el proyecto y el MOP tuvo que pagar unas boletas de garantía, le salió súper caro, tanto así que el MOP diseñó... en esa época estaba vigente el decreto supremo 124, que básicamente decía que no tenías que consultar estas medidas administrativas, pero el MOP igual diseñó su propio proceso de consulta en esa época, el año 2010, para evitar que les judicializaran más de nuevo y les pararan proyectos, que les salían miles de millones de dólares.

Entrevistador: Claro que sí. Y hablando de organizaciones también, ¿Qué me puedes decir el servicio de evaluación ambiental? ¿Cómo operó en todo ese proceso?

Entrevistado: Lo que pasa es que en esa época, el servicio de evaluación ambiental no existía en esa época, era la CONAMA, la CONAMA evaluaba, por así decirlo, y la COREMA calificaba, la COREMA era la calificador, en esa época existía la CONAMA y la COREMA, y para lo que es... es bien interesante igual que se estudie impacto ambiental y todo, ahí CONADI también puso un informe, que era como sociocultural o de ecología profunda, una cosa así.

Entrevistador: ¿Existirá por ahí?

Entrevistado: Yo creo que lo puedo tener por ahí, que es como el año 2006-2007, mándame un mail para acordarme el fin de semana y te lo busco.

Entrevistador: ¿Ese es de la COREMA?

Entrevistado: No, de la CONADI, que salía respecto al tema de los rehues y la afectación que producía, como el impacto que producía el...

Entrevistador: Ya, no, no es urgente, lo vamos a tener presente. Y, ¿Cómo operaron estas instituciones entonces?, en aquél momento.

Entrevistado: Como operaban en esa época, es que el medio humano indígena la verdad es que no por lo general no era relevante, pero lo que sí, es que al momento de hacer el recurso de reclamación que les pusieron estas medidas de mitigación respecto al ruido que podía afectar a los rehues fue de los pasos importantes que daba el, en esa época, el organismo de evaluación ambiental, en función de reconocer la importancia de los derechos, más que nada del impacto sobre el medio humano indígena, que es como... si

comparas lo que ha pasado en los últimos diez años en la evaluación ambiental, se ha dado un salto cualitativo gigante, porque en verdad no... antes no existía.

Entrevistador: Bajo toda esta perspectiva global de todo el asunto, ¿Cómo percibes tú el aeropuerto, en sí?, desde el año 2016 por lo menos, desde la resolución de impacto ambiental, qué implicancias, que repercusiones, que aprendizajes, desde tu conocimiento, me podrías decir.

Entrevistado: A ver, habría que ver como los actores o la otra palabra que aprendí ahora, los actantes, cual es la... ¿las actantes? ¿los actantes?

Entrevistador: No, es que se supone que la teoría es que... actores alguien reclamó, en algún momento histórico, que era muy masculino, y le pusieron actantes para identificar actores que son humanos y no humanos.

Entrevistado: Claro. A ver, para las comunidades... ah bueno, lo otro es que yo a Iván Reyes igual lo invité a exponer un par de veces al curso que yo hacía en la católica, en esa época, sobre el tema del aeropuerto.

Entrevistador: ¿Ese mismo año 2009? ¿2011?

Entrevistado: No, el 2013 también, cuando yo llegué.

Entrevistador: ¿Cómo se llamaba ese curso?

Entrevistado: Demandas indígenas en América Latina.

Entrevistador: ¿Sólo para derecho era?

Entrevistado: No, era un DDO, eran como transversales para toda la...

Entrevistador: Yo estuve en ese tiempo en la universidad, debo haberlo visto, ¿fue en la católica o no?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: Pero como te decía, a nivel general, la implicancia o repercusiones.

Entrevistado: A ver, la implicancia, por lo menos para la institucionalidad, fue esto de empezar a darse cuenta de que... y de a poco los tribunales estaban empezando a aceptar los reclamos de las comunidades indígenas por la aplicación del convenio y el tema del aeropuerto fue un punto importante para... o un paso, en este sentido, como te digo, también el MOP paralelamente hizo sus propios procesos de consultas para evitar de que

se les judicializara, entonces de a poquito la propia institucionalidad fue internalizando el proceso de consulta, a partir de la obligación, pero lo interesante es que no fue porque en un diálogo con las comunidades que la autoridad estatal va internalizando los procesos de consulta, sino que por la mediación de este otro actor que el tribunal, que lo obliga en análisis costo-beneficio, por ejemplo al MOP le salía mucho más barato hacer proceso de consulta y evitar que se los judicializara y se les parara los proyectos, a no hacerlos y arriesgarse a una invalidación y toda la cuestión, entonces, términos de, por lo menos, de la implementación de los derechos de consulta fue un paso en la dirección correcta y fue como un aliciente en el sentido de que la forma de lograr el cambio, que es terrible también, pero que se da a través de tribunales de justicia, y bueno, después de eso, el 2010, 2011, 2012 las comunidades estuvieron súper fuertes, hasta ahora todavía, pero ahora con no muy buenos resultados, pero entre el 2010 y 2012 hubo un montón de proyectos judicializados y también un montón de proyectos invalidados o parados, a propósito de esas acciones, quizás eso, o sea, la pérdida que se ve ahí es que se pierde un poco el componente político que debiese existir en la implementación de los derechos humanos, porque se desactiva la acción política y lo que haces es recurrir a tribunales y entonces terminas haciendo como argumentos técnicos y lo dejas en lenguaje, o en las manos de los representantes técnicos, que a veces no entiendes lo que dicen, para que articulen en un código de los tribunales, y los tribunales obliguen en esos códigos a la autoridad estatal a implementar los procesos de consulta, pero finalmente, por lo mismo, nunca generaste una relación política entre las comunidades y la autoridad estatal que permitiera la implementación de esos procesos y se hagan parte de los fracasos, por así decirlo, de estas etapas de implementación de los procesos de consulta, por eso, porque nunca hubo un involucramiento realmente de las comunidades, como actores políticos, para la implementación de la consulta, sino que fue básicamente una orden que recibió el Estado.

Entrevistador: Ah ya, si te entiendo. Oye, no sé si tú tienes conocimiento, pero la RCA estableció fondos de compensación.

Entrevistado: Ya, eso no... no sabía que había fondo de compensación, lo que si me acuerdo en esa época, que se hablaba mucho era el convenio que estaba ahí, el Quepe-Pelales, y más que nada ahí lo que se hacía era que se deslegitimaba al actor con el que llegó a acuerdo la Intendencia, que era Hugo Alcamán, que actualmente está... no sé, en su momento, era presidente de ENAMA, ahora creo que no está de presidente, pero igual es parte del directorio de ENAMA, y él era parte de la comunidad de Iván también, y lo echaron de la comunidad, pero y de hecho un argumento importante, no tan importante, pero finalmente la causa se perdió, y entre los argumentos que salían, creo que algo se

había mencionado que igual las comunidades habían participado, habían formado acuerdos con la autoridad, entre los cuales estaba el Quepe-Pelales.

Entrevistador: Es que en el aeropuerto se hicieron varias unidades de intervención, esa fue la primera, a medida que se fue ampliando la controversia, Quepe-Pelales perdió sentido, entonces tuvieron que crearse, entre comillas, otras unidades, ahí bueno, Ayun Mapu, otro se llama Trapilhue, hace poco, el año pasado, uno que se llama Peumayen, y algunas con mayor grado de oposición que otras, pero ese es un cuento aparte. Eh, saliendo un poco de este tema, bueno, en tu rol de abogado o también, obviamente, como persona, que entiendes tú, si yo te pregunto por desarrollo a nivel local.

Entrevistado: Si, te diría que sería primero que todo, tratar que el objetivo o, me suena, que el objetivo, las metas de ese desarrollo estén validadas por las propias personas que están en el lugar y no impuestas desde el centro, por así decirlo, como que el objetivo sean validados por las personas, o que sean validados finalmente por la gente que van a ser afectada por esas medidas, y también, obviamente, que la implementación, diseño, de las medidas que sean asociadas a este tipo de desarrollo, también siempre sea con la participación de las personas que viven y van a ser afectadas por las decisiones concernientes a ese tema, como eso me suena.

Entrevistador: Si, me parece muy bien, bueno, en la misma línea igual, según tu opinión, tu experiencia, ¿quién crees tú que se ha beneficiado o como ha beneficiado el aeropuerto a la región o a la comuna de Freire, digamos, en general?

Entrevistado: Ya, sin saberlo, porque la verdad es que es por lo que uno... eh, yo la verdad es que... a ver, a la comuna de Freire definitivamente no... no te sabría decir en verdad.

Entrevistador: ¿O no crees que haya beneficio?

Entrevistado: Yo creo que no hay mucho beneficio, el que más beneficio va a tener, o sea, claramente se perjudica más, por los temas de los ruidos o algún otro tipo de impacto ambiental, pero lo beneficiarios ahí claramente son los usuarios del aeropuerto, que son las personas que antes se veían atascadas en el Maquehue, y que además, básicamente son como las relaciones comerciales que te permite desarrollar el flujo, este tema de mantener el flujo de personas y a la vez de relaciones comerciales desde la región con el centro, la posibilidad, también, de que se abriera una ruta, creo que estaba habilitado para recibir gente de Argentina, entonces eso también habilita el turismo, que eso siempre la comuna más beneficiada es como Vilarica, Pucón.

Entrevistador: El aeropuerto Pucón, también como para liberarlo un poco, entre comillas.

Entrevistado: Si, está pensado para eso, entonces la verdad es que no sé... pero quizás, mira también las comunidades en cierto sentido... yo lo hablaba esto una vez con Iván, que las indemnizaciones que lograron, a mí una vez me contaron en términos muy generales, pero el hecho de les hayan podido comprar tierras y todo eso, esas compensaciones fueron, dentro de todo, las más relevantes que han tenido la mayoría de las comunidades, o sea, si lo ves en un espectro de compensaciones que le dan a las comunidades, claramente estas fueron muchísimo más que la que la mayoría de las comunidades obtiene.

Entrevistador: Tú, en tu experiencia, ¿has visto otros proyectos de inversión, donde haya compensaciones?

Entrevistado: No, o sea, en todos hay compensaciones, tipos de compensaciones, por ejemplo...

Entrevistador: ¿Siempre son a priori?

Entrevistado: Es que esa es la gracia, que tienen que ser a priori, ahora estas compensaciones son a posteriori, una vez que ya está ejecutada básicamente la obra y que se logran los acuerdos para... a mí lo que me habían dicho, por ejemplo lo que me dijo la María Gracia era que ellos se habían juntado con el Intendente, el Intendente le había dicho, veamos, queremos resolver políticamente este tema, y a partir de esto se llegaron a unos acuerdos de compensación, el tema de que por fin les haya... ellos tenían la precabilidad por el artículo 20b hace mucho tiempo para la compra de tierra y nunca les habían sido priorizados, el orden de priorización, en términos de compra, son bien difusos, entonces obviamente acá hubo un acuerdo político, quizás, yo creo, que la mejor ganancia en todo este proceso, es que la vía judicial claramente no resultó, porque se construyó el aeropuerto, pero políticamente, por las protestas, por el movimiento, por la presión y por la presencia de otro actor político relevante en la Intendencia en esa época, que era Huenchumilla, se logró una salida del conflicto que yo creo que... o sea, si miras otros tipos de conflictos socioculturales o socio ambientales en realidad, no vas a ver compensaciones tan grandes como esta.

Entrevistador: Para allá iba otra pregunta, a pesar de estas compensaciones, de los acuerdos que se firmaron, se firmaron hartos acuerdos de (gestión) territorial, aun así, si tú ves desde la opinión pública, hay un nivel de descontento por parte de algunos habitantes u organizaciones, de lo que llamaron el área de influencia indirecta, que es el

término que se ocupa, el AII, bueno, repito, si aún... es cosa de percibir a nivel público este descontento, desde tu opinión o desde tu conocimiento, que elemento, hecho, consecuencia o problema crees tú que podría deberse si... recapitulando, si tú mismo dijiste, claro, ha habido hartas compensaciones, como, entre comillas, ganamos todos, pero aun así hay descontento, ¿A qué crees tú que se debe eso?

Entrevistado: Yo creo que, un elemento central es como se comunican los resultados y quien comunica los resultados, y, obviamente, el quien comunica los resultados influye en el cómo se comunican los resultados, a que me refiero, por ejemplo si tú ves las portadas del austral respecto de este tema, siempre se señala que se pagaron no sé, once mil millones de pesos por las tierras del aeropuerto, que es muchísimo más de lo que se suele pagar con respecto a otras comunidades, hay unas comunidades, unas personas que se dejaron afuera, por qué se está pagando para compensar a gente que se ha tomado carreteras, aeropuerto, entonces se tiene esa percepción yo creo, o la gente la tiene, por el mensaje que se ha transmitido y quien lo ha transmitido, obviamente, que siempre son la gente que está en contra de la compra de tierras, y en este caso, es súper interesante de nuevo, porque las compensaciones que se lograron son súper grandes, o sea, son súper grandes, pero lo que sale, lo que se exterioriza, lo que se comunica, lo que se visibiliza, es la postura de como la ideología que está en contra de la restitución territorial, entonces eso es lo que sale en la “tele” y en la prensa, yo le decía al Iván, por ejemplo en algún momento, de que estas indemnizaciones y compensaciones eran notables, o sea, realmente eran como acuerdos políticos súper importantes, y que esto era una súper buena cuestión que él podía ir y socializar con otras comunidades y ver cómo articular en ese tema, además del hecho que haya sido una salida política, también es una cuestión tremendamente valorable.

Entrevistado: ¿Cómo? ¿En qué sentido sería política?

Entrevistador: Salida política porque no es una salida judicial, hubo un acuerdo entre actores políticos, entre la Intendencia y las comunidades.

Entrevistador: Ah, tú dices porque no resultó la vía judicial.

Entrevistador: Si, exactamente, se hizo, o te quedaba la vía, no sé, no hubo una vía... a ver, también las protestas son vías políticas, pero las protestas en sí no te iban a dar soluciones tampoco, acá hubo un acuerdo, un diálogo político, lo que percibo yo, lo que me contaron también, no conozco los por menores, hubo un diálogo político entre dos actores políticos relevantes y eso destrabó, finalmente, el conflicto, y eso es lo que se debería mostrar, pero si tu muestras eso también, cual es la lección que se vocifera, mira, si tú te tomas el aeropuerto, te van a considerar actor político relevante y te van a dar

tierra, así es como la ecuación que se hace, entonces la cuestión es también como la cuentas, eso yo creo que... y como todo también, porque el tipo de narración que haces del hecho, es lo que te va a terminar haciendo sentido de la percepción que pueda tener la gente al respecto del hecho.

Entrevistador: Exactamente. Quiero enfocarme igual un poco más en el tema de la participación, bueno me adelantaste un poco igual, pero te lo pregunto igual, ¿en qué nivel o etapa del proceso del emplazamiento del aeropuerto se sometió, de alguna manera, a consulta o participación?

Entrevistado: A ver, a consulta nunca se sometió, porque no estaba vigente al momento de la evaluación ambiental, pero lo estudios de impacto ambiental, como fue este caso, tienen un proceso de participación ciudadana obligatoria, entonces entre, supongo... recordar bien lo que decía el expediente, a ver, si entró el 2005, 2006...

Entrevistador: ¿Esto es antes de la resolución?

Entrevistado: Antes de la resolución, si, durante toda la evaluación ambiental, la resolución es del 2006, ¿o se presentó el ante proyecto?

Entrevistador: Esa es una duda que tengo igual, no, creo que la resolución es del 2006.

Entrevistador: Si, entonces debe haber sido entre el 2005 la participación ciudadana, y eso fue... ahora, por ejemplo, yo no recuerdo bien el texto, porque eso fue hace muchos años, pero si haces como la vinculación lógica, la única gracia que tiene la participación ciudadana en el sistema de impacto ambiental, es que tú puedes generar observaciones respecto a cosas que no te parecen del proyecto y esas observaciones, la autoridad ambiental, tiene la obligación de considerarlas y ponderarlas, y si no las considera y pondera, tu como comunidad o como ciudadanía la única opción que tienes, o sea, el único recurso administrativo que tienes contra la resolución de calificación ambiental, es el recursos de reclamación, que te dice, mire, esta gente de la región no ponderó adecuadamente mi observación, me imagino que el ejercicio debe haber sido así, en la participación ciudadana dijiste que iba a haber impacto sobre los rehues por el tema del ruido, la COREMA no lo consideró, te fuiste a reclamación al director ejecutivo del SEA, el director ejecutivo del SEA te modifica la RCA efectivamente, porque si considera que no... entonces me parece que ahí puede haber habido una...

Entrevistador: Si hubo este nivel, que me dices, de consulta, ¿Qué es lo que se alegó, entre comillas, que no hubo consulta?

Entrevistado: Que no hubo consulta, porque la consulta es distinta a la participación ciudadana.

Entrevistador: Ah ya, esa es otra pregunta igual que te adelantaste, ¿Cuál es la diferencia?

Entrevistado: A ver, la participación ciudadana es, como lo dice el nombre, ciudadana, o sea no hace distinción respecto de los sujetos.

Entrevistador: Sean indígenas o no indígenas.

Entrevistado: O indígena o no indígena... es básicamente de información, y el objetivo o límite de la participación ciudadana, como te decía, es poder presentar una observación, respecto a la cual la autoridad estatal tiene la obligación de pronunciarse al respecto.

Entrevistador: O sea ¿hubo participación pero no consulta?

Entrevistado: Exactamente, y la consulta estaba primero, bueno, acuérdate que en esa época no estaba vigente todavía el convenio, pero la gracia de la consulta es que, si lo llevas a una discusión de fondo, la consulta tiene que estar orientado para que tú puedas influir en la medida que se va a tomar, la participación ciudadana, de nuevo, te da el derecho a formular observaciones que después la autoridad... la obligación de la autoridad es ponerlas en la RCA y básicamente decirte porque tu observación no es válida, se reduce a eso, en cambio la consulta tiene que dar todo un ejercicio del Estado, tendiente a lograr el consentimiento sobre la medida que vaya a adoptar, lo que tiene que demostrar el Estado en sí, es que a través del procedimiento tuviste la oportunidad de influir en esa medida, que no fue meramente de información o de observaciones que después no fueron tomadas en cuenta.

Entrevistador: Claro, si, te adelantaste, te iba a preguntar, claro, tenía bien presente que el convenio no aplicaba en ese entonces, porque se ratificó el 2009, pero, en resumen, ¿cuál fue la implicancia de eso mismo?

Entrevistado: Consecuencias y lo que nos pasó con otros proyectos, no sé si has escuchado el tema del NgenMapuKintuante.

Entrevistador: Si, si lo he escuchado.

Entrevistado: Que claro, tenía una serie de proyectos que afectaban enormemente a los pueblos indígenas, que era antes de la entrada en vigencia del convenio, y el alma que estabas teniendo ahora para invalidar los proyectos o las aprobaciones ambientales de los proyectos era que se habían hecho sin consulta, entonces lo que hacías en esos

proyectos era hacer el ejercicio, ya, que otra licencia tiene que expedir el Estado para que ese proyecto pueda realizarse, buscas la licencia, por acto administrativo tiene que darlo, y como en esa época no estaban aplicando consulta, vas y demandas porque no se hizo consulta para ese acto, entonces nosotros buscamos y el que venía en esa época era, como te digo, lo que se dictó fue la concesión, o sea, el decreto creo que aprobaba la concesión para la construcción de obra pública del aeropuerto y demandamos por eso, por qué, porque cabía dentro del proceso macro del convenio, que tiene que ser una medida administrativa que sea susceptible de aplicar a los pueblos indígenas, por lo tanto, debe ser consultada. Lo que dijo la corte fue que, mira en verdad se tendría que haber consultado en la RCA, y dado que no estaba vigente el convenio 169, no había obligación de consulta.

Entrevistador: Y la... esta participación exitosa, por decirlo así...

Entrevistado: Ojo que es una teoría, habría que entrar a revisar si e que...

Entrevistador: Si, le pregunto a nivel general, para que exista una participación exitosa, entre comillas, ¿Qué debiese operar?, aparte del convenio, en la parte de la consulta, ¿qué crees tú que debería encajar?

Entrevistado: Una pregunta complicada, eh...

Entrevistador: Bueno, a lo mejor otra pregunta, ¿Qué engloba a qué? ¿Participación ciudadana engloba a consulta? ¿O definitivamente son términos diferentes?

Entrevistado: Son términos diferentes, son dos formas de participación diferentes, no puedes subsumir una en la otra.

Entrevistador: Ah ya. Y volviendo a la anterior entonces, ¿la consideras muy compleja?

Entrevistado: A ver, repítela.

Entrevistador: Para tener una participación exitosa y/o una consulta exitosa, ¿Qué elementos, crees tú, que deberían encajar en ese contexto?, para decir: se hizo, resultó. Piensa a lo mejor en alguna experiencia exitosa que has vivido por ahí.

Entrevistado: Mira, yo creo que son tres elementos, o se me ocurren tres elementos, primero tienes que tener sujetos, lo que se llama sujetos activos, que son aquellos que demandan el derecho, que estén empoderados, obviamente, en sus derechos, que tengan una capacidad de movilizar políticamente a otros actores y de formar redes con otros actores, de tal forma que... a ver, lo que pasa para que sea efectiva, por así decirlo, o exitosa la participación, supongo que un término exitoso o un parámetro para medir si

fue exitoso o no, fue si logró influir en la decisión de la autoridad, no sé si sea así, pero digamos que un supuesto es que podrías considerar que la participación es exitosa, en el sentido que la autoridad consideró tus reclamaciones, entonces para eso, primero necesitas una ciudadanía o grupos indígenas empoderados de sus derechos, coordinados, que no estén peleados entre ellos, que tengan la capacidad y la cohesión de negociar colectivamente, porque la empresa o el Estado siempre va a tratar de negociar o de desintegrar, por así decirlo, esta... entonces la capacidad de mantenerse cohesionados a pesar de todo y empoderados de sus derechos, y por otro lado, tienes que tener una autoridad ambiental o estatal que tenga cierta capacidad de apertura a los reclamos ciudadanos, pero como en verdad, poniéndonos en el ejercicio de Chile, no sé si sea muy correcto lo que voy a decir, pero a mí lo que me parece es que hay un juego de política pequeña y política grande, en qué sentido, en el sentido que si tú tienes proyectos que son desaprobados por la mayoría de la comunidad y tienes, son cosas súper pequeñas y los seremis, esto pasa mucho, los seremis que votan y aprueban los proyectos son o candidatos a diputados o alcaldes que no quedaron, o candidatos a diputados o alcaldes que quieren tirarse después, esa presión tú la vas a hacer en términos de política pequeña, por así decirlo, en el sentido que ellos no van a querer quedar mal con sus bases, entonces si logras una buena presión a ese tipo de actores, que forman, o sea, los comités de evaluación ambiental están formados por seremis, y los seremis son siempre actores políticos que en algún momento han tenido algún tipo de candidatura a concejal, o alcalde, o diputado.

Entrevistador: Si, antes que continúes, eso me lleva a una pregunta, ¿esos son como los actores o las organizaciones que llevan las consultas?

Entrevistado: Son dos, es el SEA, el SEA es el que lleva las consultas, el SEA es el que maneja el sistema de evaluación de impacto ambiental, que el sistema de evaluación de impacto ambiental es un instrumento técnico, que te debería dar un resultado técnico, que después agarra el comité de evaluación ambiental...

Entrevistador: ¿Eso es para todos los proyectos?

Entrevistado: Para todos los proyecto... después agarra la comisión de evaluación ambiental, perdón, y esa comisión de evaluación de ambiental, a partir de ese juicio técnico que emana el otro organismo, se decide si es que aprueba o no aprueba el proyecto, en función de criterios políticos, teniendo como base lo técnico, pero la gracia es que el sistema de evaluación de impacto ambiental es un instrumento técnico, al servicio de la decisión política.

Entrevistador: ¿Y ellos tienen, digamos, la especialidad igual del convenio 169?

Entrevistado: No, o sea, la Comisión de Evaluación no, el SEA sí.

Entrevistador: ¿(INAUDIBLE 0:33:55) acá?

Entrevistado: No, nosotros no, nosotros hacemos asistencia técnica, por así decirlo, eventualmente, si es que lo requieren.

Entrevistador: El que pone la firma, digamos...

Entrevistado: El SEA, o sea, el SEA es el que lleva la consulta y finalmente la Comisión de Evaluación es la que aprueba el proyecto.

Entrevistador: Y en esos años 2009, 2010... CONADI, ¿Cuál era el rol?

Entrevistado: CONADI tenía el mismo rol que tiene ahora en realidad, lo que pasa es que un poco más despotenciado y menos regulado, que era pronunciarse sobre el impacto ambientales, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental que podían tener sobre el medio humano indígena, eso era.

Entrevistador: Mira, yo leyendo así como al vuelo, no he tenido el momento de leerme así como a detención la resolución de calificación ambiental, ahí se muestra una parte donde muchos actores o personas como que se descargan que no se hizo participación, y salen firmas y todo, ¿a qué se debe eso?, algunos dicen que sí, otros dicen que no.

Entrevistado: Si, lo que pasa es que la participación que te garantiza la evaluación ambiental, cuando no hay consulta, es mala, implica un par de reuniones, a ver, normativamente ni siquiera implica reuniones, implica la publicidad del expediente, pero en verdad tu puedes ir al expediente ambiental y no entender nada...

Entrevistador: ¿Eso hasta el día de hoy?

Entrevistado: En esos años, el día de hoy está mejorada, pero igual la diferencia, por ejemplo, con la consulta, es que las reuniones son malas, siguen siendo malas en realidad las reuniones de ahora en participación ciudadana, y que no tienes mucha capacidad de influir, entonces que era lo que hacía en esa época el SEA, más que nada ellos agarran los proyectos del 2009, el 2006 debe haber sido peor... hacía reuniones informativas no más y el tema indígena tampoco salía.

Entrevistador: Cuando tú me hablas de consulta... ¿sólo indígena?

Entrevistado: Sólo indígena, para mí, en mi universo normativo, mental.

Entrevistador: O sea, podríamos decir que, más que hipotéticamente, ya casi un hecho, en el área del aeropuerto, no hay solo organizaciones indígenas, hay una parte importante que son organizaciones comunitarias, campesinas, incluso algunas de Quepe mismo, de la localidad urbana, entonces podríamos decir, estoy interpretando todo esto, ¿que a esas personas no se les somete a consulta?

Entrevistado: No.

Entrevistador: O sea, tu para someterte a la consulta...

Entrevistado: Tienes que ser indígena.

Entrevistador: ¿Tienes que tener acreditación? ¿Pertener a una comunidad?

Entrevistado: Pertener a la comunidad, pertenecer de acuerdo al artículo 2 de la ley indígena, que no requiere acreditación en algunos casos, si tú tienes el apellido, o incluso puedes acreditar que tu abuelita era... pero no necesitas un certificado formal de CONADI, entonces efectivamente tú tienes zonas, por ejemplo, lo que pasa con los Lafquenchos, que imagínate que... lo mismo, tienes pescadores artesanales y pescadores indígenas, que tienen los mismos derechos, el mismo uso básicamente, pero hay unos que no tienen los mismos derechos, efectivamente las comunidades Lafquenchos tienen derechos específicos, y eso pasa infinito.

Entrevistador: ¿Tú crees que eso...

Entrevistado: Yo creo que está bien, yo creo que está bien, en qué sentido, si lo consideras en términos de nación, nación mapuche, nación aimara, o pueblos en sí, son pueblos que tienen el derecho de auto determinarse, y que responden a decisiones diversas de las que puede responder la nación chilena, por así decirlo, o a criterios diversos de los que puede responder la nación chilena, por eso yo siempre he tenido problemas con esta definición media cultural del derecho indígena, que el derecho indígena está para proteger la cultura indígena, una patita sí, pero la otra, lo que reconoce en sí, es la capacidad de que los propios pueblos indígenas tengan sus propias prioridades, o puedan decidir sus propias prioridades de desarrollo, puedan decidir sobre qué tipos de proyectos quieren o no, que tipo de vida quieren llevar, entonces básicamente la consulta en este caso, por un lado la puedes justificar, porque puede proteger prácticas culturales sí, pero la otra, es porque ellos, como pueblo, tienen el derecho de auto determinarse y decidir que quieren hacer con esos espacios.

Entrevistador: ¿El pueblo nacional chileno no tendría derecho como a auto determinarse?

Entrevistado: O sea, la nación chilena estaría auto determinándose en, digámoslo, dentro de los márgenes a través del voto...

Entrevistador: Ah ya, te entiendo.

Entrevistado: Sería como una forma de participación del pueblo mapuche que se funda en su auto determinación y su capacidad de decidir que quiere hacer con su vida, por así decirlo, entonces no importa mucho que tengas las mismas costumbres o que no puedas diferenciar un campesino, en términos prácticos, de un campesino chileno, después campesino mapuche... el mapuche tiene una nacionalidad y tiene derechos por pertenecer a esa nacionalidad.

Entrevistador: Me quedan solo tres preguntas. Bueno, si realizásemos, si tuvieses que dibujar, ponte tú, una línea de tiempo, y si yo te digo que el hito cero, por decirlo así, que marca un antes y un después, por decir algo, es esta resolución de calificación que aprueba el aeropuerto, anterior a ese hito, imagínate una línea de tiempo, ¿Qué otro hito crees tú que podría venir, antes?

Entrevistado: Ya, a mí siempre me ha encantado leer esto, metiendo a Maquehue, me parece que es Maquehue el desplazado, porque la gente de Maquehue... no me acuerdo en que año es el aeropuerto.

Entrevistador: Como el 1920.

Entrevistado: Si, como 20-30, la gente la agarraron y la tiraron para la cordillera, entonces el tema de los desplazados de Maquehue es todo un tema todavía hoy en día, entonces como hito referencial o que te va explicando el contexto del aeropuerto de La Araucanía, me parece que el tema de la construcción del aeropuerto Maquehue, las lógicas que replicas de desplazamiento o... acá no hubo un desplazamiento así, porque la gente ya había sido desplazada, pero ves cómo hay lógicas que se replican, hay discursos que incluso se pueden replicar, que en verdad lo que necesitas era esta obra pública para beneficio de La Araucanía, para el desarrollo de La Araucanía en general, que tipo de desarrollo, y a los indígenas los tiras para arriba, los tiras para atrás no más, barres debajo de la alfombra, entonces me parece que eso, en cierto sentido te dicta... o no, no te va a dictar, no hay nada que te vaya a dictar en sí como desarrollar, pero si es un elemento que te permite leer el tema del nuevo aeropuerto en un contexto mayor, pero al mismo tiempo te hace sentido con las lógicas gubernamentales, y lo desplazados de Maquehue andan por allá hace rato, hubo un convenio, que no sé si tú sabes que en algún momento se aprobó un Innova Corfo para los Maquehuinos, que es el que está en camino a Maquehue, cuando tu sales a... terminas el puente y te vas al camino al ladito,

fíjate como está, yo no he ido al aeropuerto, pero en algún momento toda esa tierra se les cedió a las comunidades para hacer un Innova Corfo, que tenía cuestiones de desarrollo culturales, desarrollo agropecuario, ahí se hicieron Nguillatunes, porque también los Maquehuinos están con toda una lucha para recuperar sus espacios, entonces habría que ver en verdad... ah, y un elemento más, como para contextualizar porque es importante Maquehue, en el momento que... porque los Maquehuinos querían que se cerrara Maquehue, para que les devolvieran las tierras, y la gente de Ayun Mapu no querían que se mudara, entonces en algún momento, no me acuerdo en qué año, la gente de Maquehue con Iván Reyes dieron una conferencia conjunta, diciendo que el aeropuerto lo tiraran para Victoria.

Entrevistador: ¿Pero los de Victoria no alegaron después?, quién sabe.

Entrevistado: Claro, pero es interesantes porque tienes a los dos actores desplazados, por así decirlo, y con declaración conjunta, respecto que no querían en sus territorios y tirémoslo para Victoria, y que pasó con ellos después, entonces quizás donde se perdió, igual yo sabía que les estaban comprando tierras a los Maquehuinos, pero no sé qué pasó con los Maquehuinos que estaban en la cordillera, pero había todo un tema con los desplazados de Maquehue.

Entrevistador: No estaba tan claro en eso, pero ahí me diste un punto para investigar.

Entrevistado: Pero yo le metería... a mí siempre por conversaciones no más, nunca me he metido bien, pero me parece que debe ser un tema interesante para leer, como hito, dentro de la historia del aeropuerto.

Entrevistador: Claro que sí. Eh, un poco ya cerrando, ¿por qué crees tu que estas últimas negociaciones, desde tu opinión o conocimiento con respecto a las compensaciones, han fracasado?, porque hay un descontento, como decíamos...

Entrevistado: ¿Pero tú crees que han fracasado?

Entrevistador: Yo solo me estoy basando en antecedentes públicos, o sea, si bien tengo mi opinión, es otra cosa.

Entrevistado: Lo que pasa es que la percepción de la opinión pública yo no sé tan bien cual sea.

Entrevistador: O no sé si tan pública, Cristóbal, porque es cosa de, ponte tú, como yo estoy yendo al MOP, yo veo que ahí están... ya vienen los del aeropuerto y ya vienen y

ellos mismos dicen: les hemos dado tantas cuestiones y siguen viniendo y siguen viniendo, entonces a lo mejor no se visibiliza, pero hay un descontento.

Entrevistado: Si, puede ser de las instituciones que dan, pero lo que pasa es que yo el fracaso o éxito lo mediría...

Entrevistador: Si, a lo mejor no es la palabra correcta.

Entrevistado: Claro, porque lo puedes ver de dos puntos de vista, o sea, y yo te lo digo porque el año pasado almorcé con la María Gracia, que es la esposa de Iván, o de repente me la encuentro en la calle, y por fin le salió lo de la tierra, y toda la comunidad tiene un montón de hectáreas, están comprando fundos y finalmente también hay una cuestión interesante ahí es que se dividió la comunidad, porque no había un fundo que te agarrara todas las familias, pero yo por lo menos, lo último que llegué a hablar con Iván y la María Gracia, no sé cuál sea su percepción hoy en día, era que había sido, dentro de todo, dentro de todo, había perdido la tierra y la cuestión, ya, me puedo equivocar, porque al final es percepciones por lo que uno puede... pero me parecía que, yo personalmente, como profesor de derechos indígenas, o en su época, defensor de comunidades, ahora especializado en la evaluación ambiental, también lo veo como un paso súper importante y me parece que el tema que se haya dado por un acuerdo político y no por una orden judicial como se dio el reconocimiento de derechos en otros casos, es un antecedente súper importante para considerar en futuras resoluciones de conflictos socio ambientales parecidos, entonces el hecho que CONADI le pueda comprar, que le pueda comprar una tierra en once mil millones a las comunidades, que es buena tierra, valía hartito, porque se supone que era buena tierra, y que se pueda defender eso, porque el (Dino) lo ha defendido en todas las cuestiones que ha ido, porque siempre se lo sacan por... eh, a pesar de ser comunidades que eran catalogadas como violentas, porque se habían tomado las cuestiones, a mí me parece que denota una política pública, que si su objetivo... tendrías que definir en verdad cuales son los objetivos que quería la política pública en general, pero si la política pública de tierras es la restitución de la tierras al pueblo mapuche, dentro de todo lo lograste, por lo menos del ámbito incluso de CONADI, de los otros organismos sectoriales-estatales involucrados en el tema, puede que lo vean como, hasta cuando le estamos dando ese discurso de que le damos y le damos a las comunidades y no se desarrollan, no despegan, etc., si, dentro de ello puede haber descontento, seguro, pero yo soy reticente en llamarlo fracaso.

Entrevistador: Si, a lo mejor no es el término correcto.

Entrevistado: Si, yo lo vería como una buena experiencia, hablada en términos de fracaso y éxito igual es complicado, pero lo veo como una buena experiencia para

aplicar, especialmente por el punto político, a mi encanta ese punto que se haya reunido Huenchumilla con las comunidades y hayan llegado a un acuerdo, precario, como haya sido, pero...

Entrevistador: No, claro, de hecho el objetivo, o más que nada hipótesis de momento, de mi investigación, son esos, son que están de alguna manera metidos la lógica de desarrollo, el rol y como fue el proceso de investigación, el tercero, las lógicas políticas que están metidas, o sea, son tres puntos que están amalgamando toda mi reconstrucción de la historia.

Entrevistado: Igual, si ves, una cuestión interesante que puedes hacer, es ver las lógicas que tenía la autoridad, con respecto a los derechos de los pueblos indígenas o de las comunidades, en la firma o en los años que se firma cada uno de los protocolos, efectivamente en el año 2006 en verdad tú solamente le dabas acuerdos malos a... el Quepe-Pelales es un... yo lo leí, pero no es gran cosa, y si ves las últimas, los acuerdos con Ayun Mapu, con la Fermín Manquilef, hay un quiebre, entonces ahí igual tienes que diferenciar por períodos, quizás, y ver el resultado desde, no sé, los últimos años o respecto a las comunidades que se opusieron al... porque estas son las comunidades que estaban en oposición a la construcción del aeropuerto.

Entrevistador: Obvio que sí, claro, yo por eso hablo igual... a lo mejor no es fracaso la palabra, pero bueno, la palabra yo creo que es controversia.

Entrevistado: Si, no hay una opinión unánime al respecto.

Entrevistador: Por eso yo... la hipótesis es que hay un cierre parcial de la controversia.

Entrevistado: ¿Pero tú puedes esperar, como hipótesis, un cierre total de la controversia? ¿Es plausible?

Entrevistador: Si, o sea, hay momentos históricos que se han cerrado, de alguna u otra manera, pero es que en realidad nunca se cierra, tiene otros nombres, no sé, como buenas negociaciones, pero por eso esta es como una nueva teoría que está inventando, con el “profe” igual, el cierre parcial, no hay muchos marcos que nos avalen el cierre parcial, pero hay cosas de dónde agarrarnos, y bueno... para no quitarte más tiempo, la última pregunta. Hemos hablado, en algún momento tu hasta me diste el contacto de Iván Reyes, bueno, pero aparte de que yo me contactara con él y bueno, eso lo podemos conversar después... ¿alguna otra persona que tú crees que me podría ayudar?

Entrevistado: Si, o sea, el “Nano”, el Hernando Silva, sabe un montón más del caso que yo, porque...

Entrevistador: ¿Él es abogado?

Entrevistado: Él es abogado, o sea, no sé si se habrá titulado, en esa época él no estaba titulado, así que no podía firmar, pero él conoce mucho mejor, tanto el caso del aeropuerto como el caso de los Maquehuinos.

Entrevistador: ¿Y dónde trabaja él?

Entrevistado: En el observatorio...

Entrevistador: Ah, ¿está en el observatorio?

Entrevistado: Si, que yo sepa, todavía está en el observatorio... conoce mucho mejor el caso de los Maquehuinos, mucho mejor, porque el trabajo directamente con los Maquehuinos, y del aeropuerto mucho más también, porque como te digo, yo estaba viendo causas y lo agarré en un momento específico, y mi cuestión era resolver técnicamente la cuestión, o sea, tuve que viajar a Santiago a alegar, preparar la apelación, ver todas esas cuestiones, y de hecho, en un momento que yo no presente el recurso, lo presentó otro colega que estaba en Santiago, que después se fue, entonces a mí me llegó... o sea, era todo parte de una estrategia que estábamos diseñando con el “Nano”, de implementación de la consulta y el convenio, pero el “Nano” sabía mucho más antes, durante, después, porque después yo me fui del observatorio, lo llame y no sé qué... respecto del conflicto, el detalle, entonces, el “Nano” es de esas personas que te vas a encontrar que sabe más de los conflictos socio ambientales acá en La Araucanía y Los Ríos.

Entrevistador: ¿Pero tú eres amigo de él? ¿Tienes...

Entrevistado: Si, sí, yo te hago el link.

Entrevistador: Ah ya.

Entrevistado: Como te digo, él es el que más sabe, yo creo, de conflicto socio ambientales.

Entrevista N°3

Hernando Silva, Abogado.

Fecha: 14 de septiembre de 2016

Entrevistado: Empecemos por don Hugo Alcamán..._fue operador político del primer gobierno de Bachelet.

Entrevistador: No lo conozco mucho a Alcamán, lo que he leído por ahí no más, lo he leído en hartos textos. ¿Dónde trabaja él?, contextualízame un poco más.

Entrevistado: Él es un suboficial de ejército en retiro, que es de esta comunidad Federico Alcamán.

Entrevistador: Ah ya, pero hablando desde las comunidades.

Entrevistado: Si. Fue socio de la comunidad y se auto robó la condición de presidente, lo que derivó es la que la comunidad lo sancionara, y él fue el que empezó como operador político...

Entrevistador: ¿Qué año estamos hablando?, perdón.

Entrevistado: Primer gobierno de Bachelet, 2009, 2008.

Entrevistador: O sea, ya se había licitado el aeropuerto y todo.

Entrevistado: Si. Jazmín Balboa y todo esos nombres que... estoy abriendo una carpeta antigua en mi cabeza.

Entrevistador: Esa es la idea.

Entrevistado: Y después no sé si Cristóbal te pasó el recurso y todas esas cosas que tenemos.

Entrevistador: No, no, lo que está públicamente...

Entrevistado: Yo después te puedo copiar mi carpeta del aeropuerto.

Entrevistador: Ah, muchas gracias.

Entrevistado: Entonces este caballero, que siempre ha levantado esta propuesta de los profesionales mapuches, siendo que él no es profesional, incluso que ha habido juicios

por ejercicio de (INAUDIBLE 1:15) bla, bla, bla, tema que también te lo cuento en contexto, este caballero fue el operador político para avanzar en la suscripción del convenio de Quepe-Pelales, siendo sancionado como socio de sus comunidades.

Entrevistador: O sea, podríamos decir que lo hizo en contra, por decirlo así.

Entrevistado: De su comunidad, si, de su comunidad... que él es primo de Iván Reyes y son socios e la misma comunidad, y entonces, este caballero fue el que empezó a levantar todo este tema de Quepe-Pelales en las comunidades que estaban a favor del proyecto, y quien actuó en función de construir algún día un referente profesional mapuche y que después se materializa como (ENAMA).

Entrevistador: Ya.

Entrevistado: Esa es una fuerza, los pro aeropuerto, de los cuales, ahora, muchos son contra aeropuerto, porque mucha gente empezó a ver las internalidades del aeropuerto. Poquito después que se inaugurara el aeropuerto llegó acá un peñi, no me acuerdo su nombre, me dice: “oiga yo estaba a favor del aeropuerto, firme el convenio y todo, y soy criador de ovejas, un mes de funcionamiento del aeropuerto y se me murieron la mitad de las ovejas”, debería haber estado con ustedes de antes, me dijo. Entonces está ese sector, después está el otro sector que es Ayun Mapu, Cotraro, Fermín Manquilef, Lemuñir, Alcamán, todas esas comunidades que son las que han estado históricamente en contra del aeropuerto, que presentamos un recurso de protección en contra del aeropuerto, tuvimos el aeropuerto parado un año.

Entrevistador: ¿Eso es lo que pasó el 2011, o no?

Entrevistado: Puede ser, no me acuerdo fechas, después podemos ver las fechas.

Entrevistador: Tengo algunas fechas.

Entrevistado: Ahí Cristobal patrocinó ese recurso, de hecho, y tuvimos el aeropuerto parado un año por orden de innovar en la corte de apelaciones de Santiago, perdimos 2-1 en la corte de Santiago y después perdimos 4-1 en la corte suprema, eh, esos fueron dos años, por lo bajo. Y después, están los “outsiders”, que son los que han tenido como la postura más “al choque” con el aeropuerto, Mahuidache, Trapilhue, incluso algunos, como Rofue y Trapilhue están más al norte del Rio Quepe...

Entrevistador: ¿Tú, Ayun Mapu no la consideras tan al choque como Trapilhue?

Entrevistado: No, es que cual es la distinción, Ayun Mapu fue parte y utilizó todas las vías institucionales, Trapilhue, Mahuidache, Rofue tuvieron un proceso al choque pero

más en lo material, toma del aeropuerto, hacer cortes de camino, que, desde mi perspectiva, fue más efectivo, porque les dieron aplicabilidad 20a, generaron todo un convenio particular, en cambio los Ayun Mapu han ido participando en otra agenda posterior de agendas 20b, ¿tú sabes bien el terreno cómo es?

Entrevistador: Si.

Entrevistado: Es como así, aquí está el Fundo Huilquilco y acá el otro fundo que no me acuerdo y aeropuerto está aquí, acá está el rio Quepe, acá está la comunidad Francisco Alcamán, acá está (Cotraro), acá están todas estas comunidades, acá está la Fermín Fermín Manquilef, tu sabes qué es esto, que es un espacio que es Huilquilco y el otro fundo que... Santa Olga creo que se llama, Santa algo, que es este de aquí, y el gran problema para los peñis es que del aeropuerto central salen las tierras que son reivindicadas, que son parte de la tierra posterior, incluso, no sé si lo has visto alguna vez, hay un informe de monumentos nacionales que acredita que aquí hay sitios, y eso no les importó.

Entrevistador: CONADI subdirección ahí metió cuchara.

Entrevistado: Amarillismo absoluto.

Entrevistador: Si, no, lo tengo claro.

Entrevistado: Bueno, CONADI es una institución obscura, pero esos eran los tiempos más oscuros de CONADI aun, cuando estaba la dirección de Wilson Reyes, cuando estaba este fiscal Quiroz, estaba Richard Mansilla en tierras, todos los que después salieron condenados por tirar las manos, de ese tiempo estamos hablando. Y bueno, en este dibujo, si lo hacemos como por anillos, en el otro anillo, de acá están los Quepe-Pelales, que no son los inmediatamente próximos al aeropuerto, pero que están en el área de influencia, y acá están los Maudache, acá están los Trapilhue y acá están los Rofue.

Entrevistado: Y Peumayén está más arriba, incluyendo que algunas comunidades que están en ciudad.

Entrevistado: En Quepe pueblo.

Entrevistador: Algunas.

Entrevistado: Por acá.

Entrevistador: Claro.

Entrevistado: El aeropuerto sirvió para que todos ganen.

Entrevistador: Por eso es el área de influencia indirecta, entre comillas.

Entrevistado: Entonces, por lo menos mi visión, que yo trabaje hartito en esto, esa es la lectura territorial, que no sé si tú las compartes.

Entrevistador: Si, por supuesto.

Entrevistado: Entonces ahí los que han tenido... Ayun Mapu son los que han estado con una lucha más cultural y fundada, haciendo uso de (INAUDIBLE 6:43) administrativas, judiciales, políticas, y ahí estaba la cabeza de Iván, Iván que se merece todos mis respetos hasta el término de los días, porque es alguien muy consecuente, que siempre ha estado ahí poniéndole el pecho a las balas, y siempre ha estado con una postura... al Iván le ofrecieron plata y nunca la aceptó, entonces todos mis respetos para Iván Reyes que ahora va de candidato a concejal por Freire. Entonces, el tema de la definición de los convenios ha sido absolutamente (INAUDIBLE 7:15), la primera, que es convenio Quepe-Pelales, con este personaje nefasto, que es la forma de atrapar la voluntad de la gente para que estén a favor, si usted está a favor del aeropuerto le vamos a revestir su casa, le vamos a traer cercos, le vamos a traer concentrado para los animales, le vamos a mejorar el camino, una inversión pública para el territorio para cooptar la voluntad de la gente a favor del proyecto. Ayun Mapu... de hecho, me acuerdo reuniones de Ayun Mapu donde la gente decía, es que si no firmamos el convenio vamos a quedar debajo de la mesa, no vamos a recibir nada, entonces el tema ha sido complejo, primero, porque no es una empresa particular la que quiere hacer el proyecto, era el MOP, y supimos... ese caso era para ganarlo y teníamos posibilidades de ganarlo, pero era el MOP, entonces meterse en contra del Estado y en contra de un proyecto de conectividad, como es un aeropuerto, implicaba quedar a contra pelo de toda la política pública, de ahí el poder judicial se cuadró con el Estado.

Entrevistador: Pero, si estoy entendiendo bien, su posición como observatorio, dieron toda la batalla posible o siempre igual estuvieron como...

Entrevistado: No, siempre, se tiró toda la carne a... lo que sí se definió...

Entrevistador: Fue una cosa del poder judicial no más.

Entrevistado: Sí, no, pero hicimos todo lo que pudimos, hicimos el lobby, llamamos a los ministros, hicimos todo lo que pudimos, nosotros estábamos porque el aeropuerto no se hiciera, porque se reconoce... yo voy al aeropuerto, yo viajo en avión, yo voy a buscar gente y cada vez voy digo (INAUDIBLE 9:02), porque está hecho sobre un

espacio reivindicado legítimamente por el territorio, entonces hay un simbolismo, o sea es cosa de que agarres, tu que trabajas en CONADI, le pidas al del SITI que te haga el levantamiento de los títulos de merced en torno al aeropuerto y vas a ver que es como una “c” en torno al aeropuerto, entonces existe una legítima pretensión sobre ese espacio, que es territorio ancestral, y eso es lo que da rabia, ¿porque se tuvo que hacer ahí?, habiendo tantos latifundios particulares en la región, justo se hizo en el espacio en el cual entre medio de 15, 14, 18, no manejo el número exacto de comunidades que tienen una reivindicación legítima sobre su espacio, ese dato sería súper relevante que lo levantaras, cuántos 20b hay que implican el espacio del fundo Huilquilco y el otro, el Santa algo, porque es un dato duro que te puede servir para fundamentar la reivindicación y la expectativa del derecho de las comunidades sobre el espacio, y como tú estás con eso no te va a costar nada, entonces tiene que decirle al que esté en tierras: ¿oye cuántos 20b hay vinculados con el aeropuerto?, acuérdate que hay 20a, que son los que le dieron a estos, pero todo esto hicieron 20b, hicieron 20b porque los vinculan... ¿sabes la diferencia entre 20a y 20b, cierto?, con una reivindicación, el 20a es subsidio, entonces eso es información que puede ser súper útil, porque te construye un dato duro, de podríamos decirlo un “animus reivindicandi” de los peñis sobre su espacio.

Entrevistador: Si, la idea igual es seguir con algunas preguntas que tengo, aunque es interesante, aunque te parezca que no es relevante, a mí sí me es relevante conocer algunos aspectos personales de tu persona, valga la redundancia, que tengan que ver con estos temas, por eso te pregunto si, a modo general, ¿cómo te has vinculado, te has inmiscuido en las temáticas de participación, consultas, derechos indígenas? ¿Por qué crees que llegaste acá? ¿lo seguiste, lo optaste?

Entrevistado: ¿Para llegar aquí a Temuco? ¿A esta materia?

Entrevistador: En general a la materia.

Entrevistado: Yo creo por... te lo puedo plantear desde el ser y desde el deber ser. Desde el deber ser, por una convicción política, porque tengo un cuestionamiento estructural en la forma en la cual, valga la redundancia, la estructura que se ha construido en Chile, que es la exclusión de la participación y de la consideración de la gente para todo, desde el marco constitucional, que surge excluyendo a la ciudadanía, el marco legislativo y las prácticas políticas que no consideran a la gente, no consideran a las personas para la toma de decisiones, y eso me ha llevado a ser un militante de esta cuestión. Desde el ser, es porque yo he trabajado en derechos humanos en Santiago, fui alumno de la Nancy, y me ofrecieron venirme a trabajar a Temuco al observatorio y que justo se conjugaba con esta...

Entrevistador: ¿Cuándo llegaste al observatorio?, perdón.

Entrevistado: El 2007.

Entrevistador: Y desde ahí no te has movido.

Entrevistado: No, desde el 2007, y el contexto del aeropuerto, llegué agarré un poco de trájín y aeropuerto, aun me acuerdo una reunión, no sé, debe haber sido el 2008, medio así entre gallo y medianoche, me llama el DancoYakar, que es otro abogado que trabajaba ahí, que harta gente lo cuestiona, (INAUDIBLE 12:45), que trabajó en CONADI, y me llamó y me dijo: oye necesito hablar contigo, y llegué y estaba el Iván Reyes y ahí me metí en (INAUDIBLE 12:55), en el café Premium, pero eso, por algo político, yo creo que el marco estructural es malo y tenemos que generar instancias para cambiarlo, desde el marco institucional más macro, que es la constitución hasta las prácticas locales, como el derecho de las comunidades a ser consultadas para permitir el ejercicio su derecho de definir propiedad en materia de desarrollo.

Entrevistador: Si, ese es uno de los ejes de mi tesis, temas de desarrollo, desarrollo humano. Bueno, me respondiste varias preguntas...

Entrevistado: Ojo, que un tema clave es la forma en que entendemos desarrollo.

Entrevistador: Si, esa es una de las preguntas, si quieres nos adelantamos, yo te pregunto, en tu rol actual o como persona, como quieras tomarlo, eh, ¿tú eres abogado, cierto?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: O como rol de abogado, ¿Qué es lo que tú entiendes por desarrollo?

Entrevistado: Es que por eso, yo creo que hay una mala comprensión de desarrollo, yo creo que el desarrollo se puede mirar desde distintas esferas, yo en lo personal, soy más participe y más creyente del desarrollo desde un concepto local, un concepto que se construye desde las prácticas locales y desde las definiciones locales de cómo desarrollarte en consideración a tus ventajas comparativas, pero no con un criterio económico, sino con un criterio de pertinencia, que incluso se cruza con conceptos como el buen vivir, que a los que les gusta “mapuchizar” las cosas le hablan el kúme Mogñen, pero más bien el buen vivir y el tener una armonía entre las personas y la naturaleza y que permita que todos tengamos un estado de bienestar, ahora, hay una incomprensión de esto y que es el que se impone desde la hegemonía, que es una construcción del concepto de desarrollo, desde el paradigma macroeconómico, desarrollo es el aumento

en el Producto Interno Bruto, sin importar que (INAUDIBLE 15:52), entonces ahí tienes, por ejemplo, el discurso que salió hace poco, del ministro de energía Máximo Pacheco, diciendo que la forma para que Chile siga creciendo es incentivar la industria energética, pero el problema de este paradigma de desarrollo es que no considera las externalidades, desconoce todas las externalidades, que la imposición de esta propuesta de desarrollo, desde arriba, significa para la gente que está en los territorios en los cuales se emplazan los proyectos, y aquí entra en juego otro elemento que también es un choque de paradigmas, porque desde el paradigma del mercado y desde el paradigma de este desarrollo igual crecimiento económico, existe la lógica del costo-beneficio, entonces, yo te genero algo, te indemnizo, que el que está inmerso en el marco de la constitución del 80 y en todo, código de aguas, ley general de servicios eléctricos, código de minería, tu... hay una (improspección) minera debajo de tuyo, la vamos a explotar, te pagamos para que te vayas, y es la misma lógica que impera en el sistema de evaluación de impacto ambiental, con la facilitación de las medidas de mitigación, reparación y compensación, ese paradigma se contrapone directamente al del desarrollo local, porque el desarrollo local... hay muchos impactos que son incompensables, inmitigables o irreparables, como por ejemplo, tú lo deberías haber escuchado alguna vez, caso que también me tocó trabajar, el de la central hidroeléctrica Añihuerraquí, en el cual el proyecto implica la amenaza directa a un guilatue y la empresa propone medidas de mitigación, compensación y reparación, que las comunidades no aceptaron en un proceso de consulta, entonces en una colisión y ahí viene una frase súper cliché, que yo utilizo muchísimo, es que la primera oposición, la del crecimiento igual desarrollo económico, es legal, es súper legal, pero no es legítima, en cambio la perspectiva de desarrollo local es legal, porque está reconocida en convenios internacionales, pero tiene la legitimidad, tiene la legitimidad de la gente de los territorios, entonces aquí tienes un choque de paradigmas, y aquí estamos todos, estoy yo en la pega que hago, están ustedes en CONADI, les pasa a ustedes en los bordes costeros, nos pasa a todos, entonces aquí es cómo nosotros tenemos... otra cliché que le gusta mucho hablar a todos, tenemos las habilidades blandas para permitir como se conjugan las cosas, yo no tengo habilidades blandas, yo soy un bruto, yo voy al choque en contra del tema, pero tú estás en una función pública, Cristóbal está en una función pública, entonces tienen que cumplir su deber como... y están amarrados por la legalidad, yo no, entonces están en eso de cómo... entonces, en teoría desde el deber ser deberían existir herramientas suficientes que permitiesen el ejercicio soberano de la ciudadanía y de los pueblos indígenas en particular, para poder incidir de manera efectiva en la toma de decisiones, temas que el Estado no entendió, porque el Estado, si bien ya hay... nadie cuestiona que exista el derecho a la consulta, la forma en la que se está desarrollando las consultas no permiten una acción efectiva, porque si no la gente de

Curarrehue podría haber dicho, la gente de Trancura, el lonko, la comunidad podría haber dicho: nosotros no queremos la hidroeléctrica, porque genera una afectación a nuestro patrimonio cultural y esto es irreparable y a nosotros no nos pueden... la plata que nos ofrezcan no nos sirve, pero la lógica de la cual está inmersa, desde el ser, es la lógica del mercado, la lógica del (winwin), la lógica del costo-beneficio, la lógica del si no te gusta te pago, y que es lo mismo que pasó en el aeropuerto, y lo puedes evidenciar, la lógica del crecimiento, necesitamos el aeropuerto y nos comemos el costo a través de inversión pública, Quepe-Pelales o Alcamán, anillo más lejano, anillo más cercano al aeropuerto, nosotros estamos en contra, afecta directamente a nuestra vida, afecta un espacio que legítimamente reivindicamos, estamos en contra, no tenemos precio... si ves, los acuerdos se suscribieron después de que ya perdimos los recursos, ahí recién el Ayun Mapu empezó a doblar un poco la mano, entonces tienes que ver eso, es una relación súper dialéctica, por un lado, la forma en que los agentes públicos o privados en los territorios, se inmiscuyen en los territorios y generan estos procesos de cooptación a favor de la legitimación social de los proyectos, y los otros sectores que defienden el derecho al desarrollo local, sin idealizarlos, porque tienen defectos y todo, defienden esta posición del desarrollo local, incluso hay algunos casos radicalizando sus discursos en función de que reivindican un derecho sobre el espacio, y ahí el que genera esta relación dialéctica es o el Estado, en el caso del aeropuerto, o las empresas en el caso de los otros proyectos de inversión que se hacen en los territorios.

Entrevistador: ¿Han tenido algún vínculo actualmente con alguna de estas organizaciones que hemos hablado, o no?

Entrevistado: O sea, yo soy amigo del Iván, más allá del trabajo, soy amigo de Iván.

Entrevistador: O sea, hay un nivel de digamos...

Entrevistado: De relación humana, porque, y con todo el respeto de la pega que hacen ustedes, ustedes llegan a un territorio, tienen una reunión y se van, a mí, por mi pega, por mis condiciones humanas me relaciono con la gente y tenemos una interacción más allá de la reunión, entonces generamos vínculos que nos hacen compartir nuestras vidas, conocernos y ser amigos, entonces no sé, ¿te ha tocado trabajar en Mehuín?

Entrevistador: No, o sea, trabajé en Mehuín por otra consultora el año 2013.

Entrevistado: Ya, yo soy amigo del Boris (INAUDIBLE 20:40), son grandes amigos míos, entonces no sé, trabajo en Panguipulli con la gente del Parlamento KozKoz, Jorge Weke es un gran amigo mío, entonces es algo personal también, yo me vinculo con la cuestión, yo entrego energía, entrego pasión y eso genera que se vaya retroalimentado y

uno construye relaciones humanas en los procesos y se involucra, porque hay una convicción política de por medio.

Entrevistador: Recién me lo dijiste un poco, pero me gustaría que me lo dijeras de nuevo, ¿Qué me puedes decir del servicio de evaluación ambiental?, el SEA, así como a grandes rasgos, tu opinión, cómo ha operado en todo este proceso del aeropuerto principalmente, como para aterrizarlo.

Entrevistado: O sea, hace su pega desde esta legalidad legítima.

Entrevistador: Desde este paradigma igual, de desarrollo.

Entrevistado: Si, y con una absoluta y extensa falta de autonomía, porque las decisiones son tomadas todas en Santiago y los directores regionales lo que hacen es ejecutar las decisiones que toma el director ejecutivo en Santiago...

Entrevistador: ¿Pero aquí en el asunto del aeropuerto participó un SEA regional?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: Pero tú dices que igual siempre fue manipulado por...

Entrevistado: Siempre, siempre.

Entrevistador: Nunca fue regional

Entrevistado: Todos estos años que llevo trabajando en la cuestión, algo que he podido evidenciar es que siempre hay un grado de incidencia de la dirección ejecutiva del SEA en la toma de decisiones de las direcciones regionales, y voy al área chica, no sé si tú te manejas en el tema ambiental, pero trato de explicarte, la evaluación ambiental termina con un informe que se llama ICE, informe consolidado de evaluaciones, ¿has escuchado alguna vez hablar de eso?

Entrevistador: No.

Entrevistado: El sistema de evaluación de impacto ambiental opera de cierta forma, el titular ingresa un proyecto que puede ser por estudio o declaración, el cual se transfiere a los organismos con competencia ambiental, los que lo van devolviendo, se comprende en un (exara), que después el titular responde a una (denda), la (denda) se va respondiendo por el titular, por los organismos con competencia ambiental, que son procesos de retroalimentación que termina en un informe final que se llama ICE, informe consolidad de evaluación, que es el que se le entrega a la comisión de

evaluación ambiental, antes COREMA, este trae una propuesta de aprobación y rechazo, dicen: el proyecto, propuesta, aprobación... propuesta, rechazo, el 90% vienen con aprobación.

Entrevistador: ¿Y cómo fue en el aeropuerto?

Entrevistado: Aprobación, y eso viene pauteado de Santiago, porque hay un espacio de arbitro administrativo...

Entrevistador: ¿Y qué crees tú?, yo no sé cómo te relacionaste a nivel persona con la gente del SEA en ese momento.

Entrevistado: Siendo bien sincero, yo me metí al aeropuerto cuando el aeropuerto ya estaba aprobado, de hecho, las acciones que llevamos adelante fueron respecto a lo único que se nos ocurrió, que estaba en la contingencia, era respecto a la resolución del Ministerio de Obras Públicas que licitó la construcción, eso fue lo que judicializamos, porque la resolución de calificación ambiental estaba... y no estaba en vigencia el convenio 169, entonces lo que judicializamos fue el otro lado, porque para tener esa claridad respecto a eso, ahora, en la práctica, como te digo, hay una gran injerencia de la dirección ejecutiva del SEA en la toma de decisiones, que a mí me lo ha manifestado gente que trabaja en el SEA, yo tengo buenas relaciones con varios funcionarios del SEA, y que me han dicho, no sé, en este caso el SEA región iba para rechazo, llaman del directorio ejecutivo y se cambia el ICE para propuesta.

Entrevistador: Quiero me cuentes un poco más, o no sé, repetirme de alguna manera, o concluir, como te parezca, esto que me contaste de esta apelación, no sé si el nombre técnico, que hicieron las comunidades como rechazo al aeropuerto...

Entrevistado: No, lo que se hizo fue la presentación de un recurso de protección, en el cual hay... tú sabes que en el convenio 169 establece el derecho a la consulta, ¿tú sabes cuándo se tiene que consultar?

Entrevistador: Antes, se supone.

Entrevistado: Ya, ¿pero que se consulta?

Entrevistador: O sea, en estricto rigor, técnicamente no sabría cómo...

Entrevistado: Ya, lo que se consulta son medidas administrativas o legislativas susceptibles de generar afectación directa a los pueblos indígenas, te lo traduzco en chileno, una resolución dictada por un organismo de administración del Estado que pueda generar impacto a población indígena, en este caso pueblo mapuche.

Entrevistador: Pero en este caso si el aeropuerto se aprobó antes de la vigencia...

Entrevistado: Pero por eso, nosotros no recurrimos en contra de la aprobación del aeropuerto, nosotros recurrimos en contra de una medida dictada por el ministerio de obras públicas, como era la concesión para la construcción, que generaba un impacto...

Entrevistado: Ah ya, y ahí estaba vigente el convenio.

Entrevistado: Ahí estaba vigente el convenio, por eso, hay que buscar por dónde tirar el misil, y esto llegó a la corte de apelaciones de Santiago y dijeron... y tuvimos parado el proyecto un año, y por eso te puedo decir, ese caso era para ganarlo, pero ahí quedó en evidencia como al ministerio de obras públicas tuvo injerencia en las decisiones de los tribunales, cosa que no tengo como acreditarlo empíricamente, pero sé que fue así, conversaciones con los relatores, uno sabe que fue así, entonces lo que se hizo fue decir: este acto del Ministerio de Obras Públicas que concede la construcción del aeropuerto, que le concede la licitación a una empresa, BELFI en ese caso, es una medida administrativa, si, es una medida administrativa.

Entrevistador: ¿Esa empresa fue la que construyó?

Entrevistado: Es una medida administrativa, si, genera susceptibilidad y afectación a los pueblos indígenas, la genera, entonces debe ser consultada, y ese fue el argumento central, incluso te puedo decir que... bueno, el proyecto se perdió en la corte de apelaciones bajo el argumento que esto había sido consultado, porque en ese momento estaban bajo una visión de que la participación ciudadana del sistema de evaluación de impacto ambiental era homologable a la consulta, entonces decían aquí no corresponde consulta porque ya se (INAUDIBLE 26: 46) de participación ciudadana y ahí, incluso en la sentencia de la corte suprema hubo un voto disidente, un ministro que se llama Haroldo Brito, que fue el primero que dijo: ojo, que lo que están diciendo respecto a la consulta sí tiene validez, y ese voto, justo del recurso de Mehuín, que fue el que agregó Cristóbal, dieron vuelta la jurisprudencia y después la corte suprema empezó a entender el tema de la consulta, o sea fue una cuña, ahora, era un proyecto gigante, la corte suprema obvio que prefería reconocer la consulta respecto a una planta de transferencia de basura en Lanco que parar el aeropuerto en La Araucanía, siendo que los mismos ministros de la corte cuando venían para acá no podían aterrizar porque el aeropuerto de Maquehue era como... ¿Tú eres de Temuco?

Entrevistador: Si.

Entrevistado: Conoces el aeropuerto de Maquehue, antes ahí se podía aterrizar aveces, el aeropuerto siempre ha tenido esa situación compleja, y entonces era muy... ahora el

aeropuerto quién lo ocupa, no lo ocupan los peñis de las comunidades, incluso, haciendo una lectura bien bajo el agua, ¿tú sabes porque hacen el aeropuerto allá?

Entrevistador: Tengo entendido que se han hecho... se vieron varias opciones.

Entrevistado: Pero sabes que... mi lectura, absolutamente arbitraria de mi persona, porque a ellos les queda más cerca para llevarse la gente a Pucón.

Entrevistador: Si, si es lo mismo que te iba a decir.

Entrevistado: Pasas directo a Pucón, hasta te evitas Temuco y pasas directo a Pucón, tomas un transfer y te vas a Pucón.

Entrevistador: Te iba a preguntar también, bueno en la RSA, se establecen estas compensaciones, que por lo que entiendo están también de la mano con el SEA...

Entrevistado: Es que es la lógica en la que opera el SEIA, que es el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental...

Entrevistador: La pregunta es otra, ¿qué te parece que de ante mano se pongan las compensaciones?, bueno, de alguna manera igual me los has dicho, pero si me lo puedes decir.

Entrevistado: Es que, es la lógica en la que opera el sistema de evaluación de impacto ambiental...

Entrevistador: Pero (INAUDIBLE 29:08) a este macro proyecto de desarrollo, que hablábamos recién.

Entrevistado: Si, la imposición de un modelo de desarrollo de crecimiento económico, en el cual, incluso, mira te lo voy a decir de una forma, la ley 19.300, la ley de bases de medio ambiente no prohíbe esto, de hecho, cuando tu ingresas un proyecto al sistema de impacto de evaluación ambiental tienes que acompañar un capítulo de las aproximaciones previas que tienes, con los afectados por el proyecto, no me acuerdo bien el nombre técnico, pero es como una información de las relaciones previas o los acuerdos previos con los afectados, nosotros el 2010 hubo un proceso de revisión de la ley 19.300, ingresamos indicaciones para la revisión y proponíamos que no existiera esto, lo que fuera negociaciones incompatibles, que no hubieran procesos previos de negociación, porque generas un cooptar la voluntad previa a la evaluación ambiental, nos "hicieron así una tapa", porque la estructura está hecha para eso, de hecho, si tu revisas, por ejemplo, la propuesta de la reforma al sistema de evaluación de impacto ambiental que surgió un mes atrás, desde la comisión que levantó la presidenta, lo que

están haciendo es eso, generar un proceso de participación temprana, para definir los acuerdos y todo antes de la evaluación ambiental.

Entrevistador: O sea, eso está estipulado en esta ley.

Entrevistado: No está estipulado, es un vacío legislativo.

Entrevistador: Ah ya, es interpretable.

Entrevistado: Es un vacío legislativo...

Entrevistador: ¿Y acá en el aeropuerto de hizo así, o no?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: ¿Antes del 2006?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: ¿Y quiénes fueron los que hicieron ese lobby?, por decirlo así.

Entrevistado: Hugo Alcamán, si aquí sería súper bueno que te pegues una conversación con el Iván.

Entrevistador: No, si para allá voy, de hecho, tengo el contacto pero, bueno de ahí te lo voy a consultar, mira, yo he entrevistado a dos personas no más, tuve la suerte de entrevistar a la directora del aeropuerto.

Entrevistado: ¿Yazmín Balboa?

Entrevistador: No, la Directora de ahora, Mary Valdebenito se llama, porque la conocí por este trabajo que hicimos, que te conté, en Peumayén, y bueno, la cosa es que venía hablando con ella, después entrevisté al Cristóbal, bueno, tengo discursos públicos y bueno, una serie de análisis documental igual.

Entrevistado: ¿Tienes que entrevistar al Hugo Alcamán?

Entrevistador: Si, me imagino.

Entrevistado: Y tienes que hablar con el Iván igual, sería súper clave.

Entrevistador: No, claro que sí.

Entrevistado: ¿Tienes el correo del Iván?

Entrevistador: No, ideal si después me puedes pasar el dato, o sea, conozco hartas personas que lo conocen, pero todavía no he elegido con quien llegar, porque quiero llegar de un vínculo bueno, si tú me dices que tienes buen vínculo con él, mejor.

Entrevistado: Está candidato ahora, así que no sé si te pesque ahora, va candidato a concejal por Freire, entonces tienes que fijarte los tiempos de... ahora, el Cristóbal trabajó con la María Gracia, que es la señora del Iván.

Entrevistador: Si, si eso me decía, que tiene más relaciones con la señora.

Entrevistado: Entonces por ahí quizás puede haber algo.

Entrevistador: Mira, tengo otra pregunta igual, bueno, te has adelantado hartito a la pauta que yo tengo, pero bueno, aterrizando un poco también, bueno, a pesar de la operatividad, por decirlo así, de los fondos de compensación, porque se han hecho, hace muy poco fue el cuarto fondo de compensación, yo participé ahí en la secretaría técnica, y me eligieron... en realidad mi jefe me eligió porque sabía que yo estaba metido en este tema, y ahí fue igual donde entrevisté a la directora, pero bueno, estos fondos se han dado y la gente ha recibido plata, yo lo he visto, pongámosle un lapso de diez años de todo este proceso aproximadamente, a pesar de que hay acuerdos firmados y que ha habido orden de gestión territorial, distintos convenios y todo, a pesar de, por decirlo así, todos estos mecanismos que alguien podría creer desde afuera que son (ciertas) de estas controversias, pero en teoría, nosotros sabemos que no, son (cierras) parciales, es un concepto que yo ocupo teóricamente, porque se aprecia una posición, local, un descontento, en lo público se ve, prensa, etc. La pregunta es ¿Qué elemento, hecho o consecuencia crees tú que es fundamental?... de que estas compensaciones, a pesar de que existen y todo, no cierran la controversia, ¿Por qué crees tú que no ha sido el mecanismo?, a pesar que como te digo, la gente recibe cosas y todo, pero aun así, esa misma gente en la que... muchas participan en el desacuerdo, ¿Qué crees tú, de porque no ha funcionado ese mecanismo?

Entrevistado: Porque el espacio, el aeropuerto, está hecho en el corazón de un territorio ancestral del territorio mapuche y sobre el cual se sigue sintiendo un sentimiento legítimos de pertenencia y propiedad, es un cuchillo clavado en el corazón de un territorio, entonces tú le puedes dar aspirina, le puedes curar la herida, le puedes poner parches, le puedes poner cicatricure, pero la herida va a seguir, y un sentimiento de que te engañaron con, te engañó el Estado metiendo colonos, después te engañó el Estado metiendo una infraestructura del Estado, desconociendo tu legítima reivindicación sobre ese espacio, entonces mientras ese espacio no se recupere la cuestión va a seguir siendo

igual, ahora, he escuchado que el Iván está reivindicando el Fundo Huilquilco y que están bien avanzados en eso, pero no tengo idea.

Entrevistador: Bueno, avanzando igual un poco en el tema de lo que tiene que ver con consulta y participación ciudadana en específico, eh...

Entrevistado: No hubo consulta.

Entrevistador: Es que para eso voy, o sea, lo tengo claro, pero igual me gustaría saber tu opinión, ¿Qué tipo de consulta, o que tipo de participación, en el nivel que haya sido, existió para este aeropuerto?

Entrevistado: Existió la participación del sistema de evaluación de impacto ambiental, que es la famosa PAC, participación ciudadana, que reviste este elemento de que es meramente referencial, o sea, una forma de levantamiento de las apreciaciones de los afectados por el proyecto, de quién se siente afectado para ingresar era información al sistema de evaluación de impacto ambiental, generando que los titulares la consideren, pero no fue un proceso de participación efectiva, como sí es la consulta, no es un diálogo intercultural, no existe particularidad específica respecto al origen de la gente, en la participación ciudadana tu no participas como Mapuche, participas como chileno, en cambio la consulta, con todas las deficiencias que tiene, existe proceso de participación ciudadana y además existe un procedimiento particular de diálogo intercultural, que es en vía de llegar al acuerdo para tener el consentimiento de manera previa, a través de institución representativa, que es la consulta, eso no existió en el aeropuerto, ¿Por qué no existió?, porque fue aprobado previo a la entrada en vigencia del 169.

Entrevistador: ¿Cómo hubiese sido una participación exitosa?, desde tu punto de vista.

Entrevistado: Es que no puede, porque el sistema de evaluación de impacto ambiental y la PAC no es exitosa, el ejemplo más emblemático lo ha tenido Hidroaysén, 3000 observaciones ciudadanas en contra del proyecto y el proyecto se aprobó igual, entonces hay una situación estructural de la figura del sistema de evaluación de impacto ambiental.

Entrevistador: ¿Hay alguno documento o algo que estipule como se hizo esta PAC del aeropuerto?

Entrevistado: Está en expedientes de evaluación ambiental.

Entrevistador: Si lo tengo, son como más de dos mil.

Entrevistado: No, pero métete a la web, para que lo vas a bajar.

Entrevistador: No, si tengo los documentos, pero como te digo son caleta de hojas, no le he revisado.

Entrevistado: Es que tienes que meter a ICE.

Entrevistador: ¿Habría algún documento que dice esto es lo que se hizo y como se hizo?, a lo mejor extractos de entrevistas.

Entrevistado: En el ICE dice observación ciudadana de Iván Reyes, yo estoy en contra del aeropuerto... respuesta, tatatatata, preocúpate de buscar en el expediente ambiental el ICE del proyecto aeropuerto, que debe tener 1500 hojas, y las respuestas son copiar-pegar.

Entrevistador: Me imagino. Hay una pregunta crucial igual, bueno igual me la has respondido de alguna forma, pero puede salir otra pregunta, si realizásemos una línea del tiempo, donde el hito cero, el hito principal es la resolución de calificación ambiental del año 2006, que aprueba el ante proyecto, etc., eh, en tu opinión, imagínate esta línea de tiempo, el hito cero al medio, que otros hitos pondrías tu antes a eso o después, que otro hito significativo crees tú que debiese seguir en esta línea de tiempo, antes o después, no sé.

Entrevistado: Antes, el ingreso del proyecto, ahí ya tienes una línea, ya no es un punto, la suscripción del convenio Quepe-Pelales, el recurso de protección y la paralización del proyecto un año, la sentencia de la suprema...

Entrevistador: Pero la paralización del proyecto fue después de...

Entrevistado: De la resolución de calificación ambiental, si, por eso, antes, el ingreso del proyecto...

Entrevistador: ¿Y ahí está la PAC también?

Entrevistado: Si, todo eso está, por eso te digo, convertimos lo que tú dices un punto en una línea, que es toda la evaluación ambiental del proyecto, y ahí está la PAC, y en paralelo a eso otro punto, la suscripción del convenio Quepe-Pelales, que es paralela a la evaluación ambiental, ¿o es posterior?

Entrevistador: Creo que es posterior, 2007.

Entrevistado: Recurso de protección, paralización de un año, sentencia de la corte de Santiago, con lo que siguió con orden de innovar, sentencia de la suprema, convenio de gestión territorial que has visto, yo creo que esa es como la línea con hitos relevantes,

eh, tienes hechos políticos, como la ocupación del aeropuerto que hizo la gente de Mahuidache, tienes ahí la ocupación de la losa en construcción que hizo la gente de Ayun Mapu en un momento, o sea, igual sería relevante hacer un levantamiento de prensa...

Entrevistador: No, si, lo estoy haciendo y tengo hartos hitos, si ya llevo varios meses metido ya en el tema.

Entrevistado: Pero es una herida, como te decía, que siempre va a estar abierta, porque fue muy fea la forma en la que se hizo, y te reitero, el hecho de que haya sido el MOP fue súper relevante para que se avanzara y todo.

Entrevistado: Tú me sugeriríais que ahora, como te digo yo, mi idea no es abanderarme, yo he leído como dos trabajos de tesis que lo que hacen con el tema del aeropuerto se abanderan por un lado no más, ponte tú el lado mapuche, y mi intención es como ver la variabilidad de actores que piensan diferente, de ahí tratar de desmenuza, y el eje para mí de todo esto es la compensación, eh, ¿con quién me recomendarías ahora que yo tuviese contacto?

Entrevistado: Con Hugo Alcamán.

Entrevistador: E Iván Reyes.

Entrevistado: E Iván Reyes.

Entrevistador: Si, a Iván Reyes por lo menos lo tenía en...

Entrevistado: Tienes que hablar con esos dos, de hecho, Hugo Alcamán se vincula con el tema de compensaciones, él fue el gestor de toda esta cuestión.

Entrevistador: ¿Pero tú crees que tenga la disponibilidad?

Entrevistado: No sé, no sé, no sé.

Entrevistador: Porque me da la impresión que es bien complicado.

Entrevistado: Pero si le dices que va a haber un fondo concursable te va a pescar (risas).

Entrevistador: No, si esto es un tema netamente académico, si aquí no gana nadie.

Entrevistado: No, si sé, estoy molestando.

Entrevistador: No, si sé (risas).

Entrevistado: Yo creo que tengo por ahí su correo, te lo puedo dar, ¿no tienes ningún colega en la CONADI que sea (INAUDIBLE 41:40)?

Entrevistador: No sé.

Entrevistado: ¿Algún peñi que sea de ENAMA?, porque por ahí se puede hacer el contacto.

Entrevistador: Voy a consultar, no se me había ocurrido.

Entrevistado: Porque, él es el director de ENAMA, y el contribuyó en la (INAUDIBLE 41:53) del aeropuerto.

Entrevistador: Si, como te digo, tengo bastantes información de todo tipo, no, y un millón de cosas que...

Entrevistado: Pero por último, cuando avances más temas nos juntamos.

Entrevistador: Si, no, gracias, si como te digo, mi idea es entrevistar un par de personas más.

Entrevista N°4

Anónimo, “Agente-MOP”

Fecha: 18 de octubre de 2016

Entrevistador: ¿y en el MOP cuando llegó? ¿Qué año?

Anónimo: el 2005, como en mayo. Lo que pasa es que en ese tiempo, acá no había dirección de aeropuerto y era todo, todo como una nebulosa.

Entrevistador: ¿usted llegó al MOP como en general no más?

Anónimo: Claro, llegue como a la INAUDIBLE (3:47) Unidad de gestión ambiental territorial.

Entrevistador: ¿Y a qué cargo llegó usted?

Anónimo: Era como asistente social, pero más que nada no era como la OGAT se preocupa de todos los proyectos de participación ciudadana, no, sino que era específico que era el tema aeropuerto, si no estaba ni siquiera configurada el área.

Entrevistador: ¿Entonces en el 2005 ya se estaba hablando del tema aeropuerto?

Anónimo: De antes, yo creo que como del 2002 o 2003, por ahí más o menos, pero estaba todo como borroso, no había nada, me refiero a que no había como un área.

Entrevistador: ¿y cuáles fueron sus labores?

Anónimo: De eso po, como de armar la cosa, eso fue, tratar de ver cuál era el área.

Entrevistador: ¿Ir a terreno a hablar con las comunidades?

Anónimo: Lo que pasa es que igual en ese tiempo contrataron a un sujeto, Héctor que fue me colega, él era Mapuche, era facilitador y al Ziro Calderón también que era ambiental, Ingeniero Ambiental. Entonces estábamos los tres, pero era para configurar el área, por eso yo igual creo que se cometieron muchos errores en el proceso, porque estaba...

Entrevistador: ¿En ese tiempo recién se les estaba comunicando a las comunidades...?

Anónimo: Sipo, pero lo que pasa es que se tomó el (INAUDIBLE 5:44) anterior, fueron como 12 lugares por Santa Paula, por Santa Julia, por Victoria, entonces se supone que era lo mejor técnicamente. Entonces, pero el área todavía no estaba configurada y ese es el tema, el área no estaba configurada y por eso se cometieron varios errores, porque en la primera reunión que se hizo los que estaban como empezando a ponerse medios, como que en ese tiempo tenían como hartos poder, igual como que en ese sentido como de movilización y todo, la gente de Trapilhue, entonces la primera reunión se hizo allá, como no sé cuántos kilómetros, entonces en ese entonces la gente de Trapilhue dijeron que querían como cincuenta millones por familia ...

Entrevistador: ¿Eso en el año?

Anónimo: Ya ni me acuerdo, habré ido a la primera reunión, entonces se configuró mal po, si no era el área, no había área, no era eso, y después se determinó el área que fuera entre los Ríos y que tuvieran..., pero eso se fue configurado.

Entrevistador: ¿Entonces esa área que conocemos actualmente se ha ido modificando?

Anónimo: Si, se ha ido modificando porque después hubo, cuando estuvo, como era que se llamaba, un enviado presidencial como era cuando estábamos en la época de la colonia, algo así como con Egaña, eso tenía un nombre, no recuerdo cual, pero fue en los mismos años 2005, no eso fue como el 2007... y por eso, por un estudio que se hizo en la CONADI, se agregaron todas las otras comunidades, antes eran como 21 y se agregaron todos, y ese estudio decía que había que incorporar todas estas otras comunidades, porque estaban o iban a ser afectadas potencialmente, por todo eso.

Entrevistador: ¿Oiga y con qué organizaciones usted se ha vinculado durante todo este proceso? me imagino que son varias, privadas, publicas.

Anónimo: Sipo, un montón, pero más que nada, bueno igual po fue con la todas las comunidades, bueno habían comunidades que no tenían, no habían, eran solamente, no estaban formalizadas, no tenían la PJ ni nada de eso. Pero la primera tarea que, el que empezó con toda la cosa fue el seremi, fue el seremi de esos años y después se formó la dirección.

Entrevistador: ¿Cuándo se formó la dirección?

Anónimo: en el 2007 puede ser y entonces yo todo ese tiempo trabaje así como casi en el aire, estuve como 6 meses sin sueldo pero ya después estuve... no sé de dónde sacaron plata pero ... yo me seguí quedando porque el seremi lo que él quería era crear como una unidad asuntos indígenas. Como cosa así cachai.

Entrevistador: ¿y actualmente usted mantiene relación con esas comunidades?

Anónimo: Claro, con todos.

Entrevistador: ¿Y a que intensidad? ¿A un nivel de amistad?

Anónimo: Si igual, mira yo siempre he tratado de mantener, ellos saben, ellos supieron, me fueron a ver cuándo me dieron dos comas diabéticas, me entendí ya hay como una relación, pero yo siempre evito y yo creo que por eso igual he durado, por ejemplo si hay una enemistad entre una comunidad y otra, de llevar traer, onda nada. Por ejemplo lo que hay ahora el Trapilhue, nos invitaron a ver sus hectáreas, y ahora que hay esa relación que dicen los chicos, pero eso fue a puro pulso, y los viejos, hubieron situaciones muy pencas, cuando nos encerraron una vez en una sede, estaba el seremi de agricultura, querían quemar los vehículos, puta antes con las señora que eran ultimas de mañosas, ahora yo converso que se yo y todo con los cabros, que igual han estado en muchas situaciones, me tomo mates con ellos. Mira pero yo creo que va un tema, más allá de un tema profesional que se yo, yo creo que es mi forma de ser, yo creo que es eso, no creo que sea otra cosa. Igual es que es como soy, por acá han pasado como cuatro equipos, y yo he tratado de ser súper respetuosa con la gente con todos, cuando veo que hay chanterio, esa cuestión sí que me carga, porque he visto muchas cosas que no corresponden, hay muchos dirigentes que se han hecho como mucha plata por el tema, entonces como su bandera de lucha ha sido como eso, a esos dirigentes yo no los respeto.

Entrevistador: y en términos más formales, tengo entendido que en año 2006 se levantó la resolución de INAUDIBLE (14:01) ambiental, el rol que tuvo el servicio nacional ambiental, no sé si me puede decir usted si se relacionó con ellos, tiene alguna opinión que decirme.

Anónimo: Yo estuve en terreno...

Entrevistador: Se lo pregunto porque el tema de participación ya veía como pactado de ellos

Anónimo: Lo que yo hice en ese tiempo fueron todos los vínculos en terreno, ponte tú los convenios que se firmaron y todo fueron, porque en ese tiempo yo estuve antes que se formara aquí al dirección, yo antes no se po me iba en un vehículo, a pie, en bus a las comunidades, no había algo como formal para ser un proyecto tan grande.

Entrevistador: ¿Pero cuál habrá sido el hito que usted cree hizo que se formara esta dirección de aeropuerto? ¿Hubo algo que usted cree que haya gatillado? ¿Qué haya dicho ya vamos a hacer esto?

Anónimo: No, lo que pasa es que esta era una coordinación dependía desde Concepción y en ese tiempo estaba la Señora Jazmin Balboa que era la directora nacional y ella tenía vínculos de amistad también con el directorio que fue en ese tiempo, yo creo que se dieron cuenta que tenían que hacer una cosa, había mucho trabajo en la oficina, ya habían aprobado la RCA, se veía la construcción entonces ese fue el hito y había que seguir trabajando con las comunidades, entonces por eso dejaron a una persona que tenía ese vínculo, tenía ese vínculo con las comunidades, él era el director regional de aquí del aeropuerto y se creó la dirección.

Entrevistador: Y con respecto al fondo de compensaciones ¿Cómo lo ha visto usted?

Anónimo: En fondo de compensaciones igual ponía plata el concesionario y el MOP y era muy poquísimo, poquísimo, eran como noventa millones, y como que todos los años se fue como aumentando. Mira a lo mejor en términos, como de grandes proyectos no ha sido pero para la gente es importante.

Entrevistador: Es quería preguntarle, desde su experiencia ¿Cómo ha visto que la gente ve el tema de las compensaciones?

Anónimo: Importante, como algo importante, por ejemplo el fondo, casi siempre han sido proyectos de un millón, hay gente que hecho pequeños emprendimientos y les ha ido bien. Hay harta gente muy inteligente con hartas cosas, que se yo ponte tú con artesanías, con otras cosas ponte tú más convencionales, ha habido muchos proyectos, pero para mejoramiento ponte tú a veces no son tan grandes pero para la gente sí es importante y yo tengo la visión igual que yo creo que igual uno, las personas igual tienen tenemos que tener como todas las necesidades básicas satisfechas para poder pensar otras cosas, no podi estar pensando no se po en para la olla, porque estay todos los días pensando en eso, que no tenipa tus cabros, que no teni nada, entonces después podi pensar no se po en otra cosa, pero primero teniendo eso.

Entrevistador: ¿Usted considera que la parte de la instalación del aeropuerto, las compensaciones son la parte positiva de todo esto?

Anónimo: Yo encuentro sí la parte positiva.

Entrevistador: ¿Y desde las comunidades?

Anónimo: Si igual, mira hay mucha gente que dice si no hubiese sido por el aeropuerto no tendríamos todo esto que tenemos, así lo dicen, me lo dicen.

Entrevistador: ¿Pero usted cree que es una amplia mayoría? ¿Qué porcentaje le daría?

Anónimo: Mas de la mitad yo creo, está satisfecha con las compensaciones, yo creo que sí. Además que dentro de los convenios no está específicamente el tema de tierras, no estaba así como escrito, no estaba específicamente el tema de la tierra, pero todo lo que está para allá que se yo Pelales, para INAUDIBLE (19:59), fue por esto, porque si no no hubiese habido nada, se le dio prioridad, porque eso fue una de las cosas que se le dio prioridad allá en el ministerio del interior.

Entrevistador: y hablando de esos fondos de compensaciones, a pesar que estos fondos llevan como diez años operando.

Anónimo: Fondo menos años, desde que empieza todo el tema llevamos diez años más de diez años llevamos, pero el fondo no po, el fondo empezó a operar como en los años, mmm no me acuerdo, pero no fue desde el inicio, además el proyecto estuvo para como un año por el tema con esa asociación Ayun Mapu puso este recurso, eso fue como el 2010, el trabajo se detuvo, y el trabajo a nivel comunitario también bajo, lo que pasa es que esos años mi jefe el como que adopto las conversaciones con ... yo nunca tuve tanta comunicación, yo estuve más con Trapilhue, como por el otro lado, y Luis estuvo más conversando con Ayun Mapu, yo igual conversé con algunos dirigentes, pero específicamente con Ivan Reyes no, yo no.

Entrevistador: ¿Cuál es la relación de todos estos acuerdos de gestión territorial, los convenios? Quepe-Pelales fue el primero, Ayun Mapu, FuninMalquilef, Paumayen ¿Estos convenios se crearon, o sea el fondo de compensación ya estaba operando?

Anónimo: Si, ya estaba operando al mismo tiempo, el fondo de compensación era algo aparte, los convenios, el fondo de compensación es como todos los proyectos tienen... siempre se ha tratado de beneficiar a la mayor cantidad de gente, a la gente del área, a los que viven ahí, los que van a estar conviviendo con el aeropuerto todo el año, por años. El fondo de compensación es como todo proyecto que tiene su reparación.

Entrevistador: Pero por ejemplo Quepe-Pelales que fue el primero ¿Cuál fue la motivación por hacer ese acuerdo?

Anónimo: En ese entonces todas las conversaciones se hacían con, a nivel con la intendencia, con los seremis, que se yo de las distintas reparticiones, me acuerdo que en ese tiempo estaban, Oscar Eltit, pasaron como cuatro intendentes, pero creo que el que lo

firme fue Don Oscar o no me acuerdo muy bien, pero claro se pensó como era un aeropuerto tan grande y la cuestión, y rodeado de comunidades y que estas comunidades no iban a tocar ningún beneficio, entonces ahí se pensó en el convenio.

Entrevistador: y el convenio estipula que se haga la fuera de camino y todas esas cosas.

Anónimo: Si, pero no habían recursos después el MOP se puso con parte de recursos.

Entrevistador: Entonces esto significa que como fueron distintas unidades de intervención se fueron haciendo en base a porque eran las comunidades que estaban al principio de acuerdo por decirlo así, y después se fueron integrando otras.

Anónimo: Claro, después se integraron.

Entrevistador: Lo que pienso yo es ¿Por qué no se hizo un convenio como para todas?

Anónimo: Porque había muchas diferencias entre la gente, de intereses no te miento, cuando yo estuve en comisión de servicios en la gobernación y me acuerdo que la primera vez que converse con el gobernador, porque él me pregunto, porque él quería hacer todo un gran convenio.

Entrevistador: Entonces usted participo en delimitar las unidades de intervención.

Anónimo: Claro, claro, claro, es que no se podía porque hay muchas diferencias, entre los dirigentes. Mira yo creo que el tema gatillo muchas cosas, el tema del aeropuerto, casi hasta se mataron, pero yo no creo que haya sido por el aeropuerto, yo creo que habían cosas, yo no soy antropólogo, ni sicólogo, ni sociólogo, ni nada pero yo desde mi experiencia de lo que yo vi, yo creo que habían muchas rencillas, muchas cosas de abajo, de antes, familiares, que habían muchas cosas y que esto, como que gatillo.

Entrevistador: ¿Usted dice como a nivel de comunidades?

Anónimo: Si, de comunidades, yo creo que como que esto gatillo, de familia en familia, y esto como que gatillo y por eso después todos, ah es que el aeropuerto tiene la culpa de esto, nos dividimos y todo, yo no creo que haya sido así, no creo que haya sido así. Yo creo que habíancosas y esto como que gatillo.

Entrevistador: ¿Trapilhue tiene un acuerdo?

Anónimo: No tiene firmado nada, de a poco se fue como integrando.

Entrevistador: Bueno, considerando que estos acuerdos, fondo de compensación, es inevitable decir que aun así se aprecia un cierto nivel de oposición desde algunas

organizaciones, descontento, es cosa de ver la prensa, no la oficial pero si la independiente.

Entrevistadora: No todos.

Entrevistador: ¿Por qué cree usted esto? Por qué ha pasado esto si ha habido, por decirlo así, dispositivos de acuerdos, de compensaciones y aun así hay gente que esta insatisfecha.

Anónimo: ¿Pero tú lo dices por las comunidades que hay?

Entrevistador: Que han estado en contra en algún momento.

Anónimo: Yo creo que claro, que al principio era como normal, porque empezó como todo el tema, era algo interno, era algo en el territorio, o sea igual, pensándolo así es invasivo, y todo lo que tú quieras, era así. Pero en todo caso no era, o sea no era como los títulos de merced, porque si no sería toda la novena y desde el Biobío para abajo. Pero en ese tiempo ya estaban en manos de chilenos, fundo, las 492 hectáreas y alrededor eran las que estaban las comunidades te fijás, yo creo que igual se utilizó mucho el tema, por la gente que era más... por los dirigentes que eran más inteligentes en el tema, yo creo que se aprovechó mucho el tema.

Entrevistador: ¿Pero cuál ha sido la comunidad más opositora?

Anónimo: Hasta ahora la Ayun Mapu, mira y Trapilhue siempre han dicho pero igual, la Ayun Mapu desde el 2006 o 2007, cosas tan así como te digiera así como anecdóticas. Cachai que una vez había, llegaron a un acuerdo los del Ayun Mapu y que se yo, que necesitaban en ese tiempo, ponte tú siempre ha habido sequía, entonces necesitaban insumos, fertilizantes, entonces se hicieron los acuerdos que se yo con el INDAP y se entregaron, y los primeros que estaban ahí eran las de Ayun Mapu recibiendo las..., y antes habían estado en una conferencia de prensa en contra, entonces había mucho como un doble estándar, entonces eso como que yo no lo entendía, porque yo decía bueno, si yo estoy ... no se eso es lo que yo respetaba.

Entrevistador: Pero Ayun Mapu tiene firmado un acuerdo.

Anónimo: Pero eso fue después po, fue ahora, fue el 2014.

Entrevistador: Eso fue recién el acuerdo de Ayun Mapu.

Anónimo: Claro fue el 2014, pero durante todo ese tiempo igual la gente, porque igual la gente se organizó, no como, ponte tu estarían los presidentes que estaban en contra, pero la gente igual se organizó, hicieron comités y eso igual hizo que la gente se dividiera.

Entrevistador: Entonces dentro de Ayun Mapu había gente a favor por decirlo así.

Anónimo: No a favor, pero si estaban dispuestos a negociar, pero siempre estaba el dirigente era el que decía que no, algunos dirigentes INAUDIBLE (30:56) muchos muchos recursos también, pero igual po, a otro nivel. Yo creo que les ayudo y mucho.

Entrevistador: ¿Y Trapilhue?

Anónimo: Yo siempre respete más a Trapilhue, porque ellos siempre han dicho que están en contra.

Entrevistador: ¿Pero su cosa es por un tema de reivindicación Mapuche Territorial?

Anónimo: Si, y más el tema ellos como trabajan, o sea se organizan de acuerdo a ciertos como a los Trapilhue te fijas y ellos tienen bases, tienen gente, yo siempre decía ellos si po. La asociación como la de Trapilhue era como más política salía en la prensa, salía todos los días, no tenían mucha gente, tenían tanta gente como realmente tenían Trapilhue po.

Entrevistador: ¿y los recursos que se presentó el 2011 no se presentó Trapilhue?

Anónimo: No participo Trapilhue, solamente Ayun Mapu.

Entrevistador: ¿Y cuándo se hizo la toma del aeropuerto el 2014?

Anónimo: No, tampoco.

Entrevistador: Fue la Fermín Manquilef la que participo.

Anónimo: Si, la Fermín Manquilef.

Entrevistador: ¿Y de ella que me podría decir, igual se ha mantenido como opositora?

Entrevistado: Si po, desde el principio.

Entrevistador: Pero con ellos hay acuerdos firmados, yo sé que los hay.

Anónimo: y ahí tienen la pura escoba, porque lo que pasa es que igual hubieron muchas familias que quedaron fuera, que eran familias mayores.

Entrevistador: ¿Qué era por las tierras que se otorgaron?

Anónimo: Si con familias mayores, y eso fue hace poco, y todavía, ayer converse con una dirigente que estaba, que todavía, es que parece que van a dividir la comunidad, la Epu porque para poder esas familias que quedaron afuera porque incluyeron a muchos jóvenes, mucha gente de 18 años. Y se sabe que hubieron cosas así en ese sentido medias... un poquito no sé cómo decirlo. El tema es que dejaron mucha gente afuera. Por último, deberían a todas las familias haberlas incluidos, que todos tocaran

Entrevistador: Cuándo se hicieron estos acuerdos con diferentes organizaciones y todo ¿Qué tan participativo fue? Pensando en todos los acuerdos así a groso modo. O sea realmente, lo que está escrito ¿Fue hecho entre todos o fue una decisión más de arriba? Por ejemplo el Quepe-Pelaless, lo que dice el acuerdo de gestión se incluyó...

Anónimo: Hicimos reuniones, muchísimas reuniones, fue participativo, mira todas las cosas que salieron en el Quepe-Pelaless, por eso te digo que fue todo como a pulso. O sea no fue, no te lo niego, que un estudio que salió para los repartos, que no sé que, que no sé que, fueron las necesidades como concretos que tenía la gente. Yo hice muchas reuniones de diagnósticos participativos, cuando todavía no había nada aquí po, cuando iba en micro, cuando me llevaba algún concejal, me llevaba un concejal socialista, me llevaba uno de derecha, cualquiera, con el que me tocaba me iba no más, y se hicieron muchas reuniones, y todo eso lo que había escrito salió de todas las reuniones que se tuvieron con la gente. A lo mejor era tan así, como te digiera, mira fueron puros diagnósticos participativos, con lluvia de ideas, te lo digo porque eso lo hice yo, fue mi terreno y eso lo invente yo también.

Entrevistador: ¿Pero eso usted lo hizo con todas las comunidades?

Anónimo: Con todas las comunidades que quería, que querían en ese tiempo estar dentro del convenio, con los que pude y los que no.

Entrevistador: ¿No fue Ayun Mapu ni Trapilhue?

Anónimo: No po si la Ayun Mapu en ese tiempo no estaba y Trapilhue, estábamos recién conversando que se yo y los que quisieron, con los que estábamos, con los que logre yo poder ir a conversar, que se yo, porque yo fui a muchas comunidades a conversar, te fijás, entonces todo eso se ve de esa forma, lo que había en el convenio se hizo reuniendo la información en terreno y después todo lo que estaba en, lo que se puso en Excel, todo lo que se armó y después todo eso lo vieron en el gobierno regional, y me acuerdo que aquí habían unas alumnas en practica de Ingeniería Ambiental y ella, yo traía como toda la información, todos los insumos y ella armo, armaron todo y después

buscando los recursos y todo así como, y yo creo que fue participativo po, si yo lo hice de esa forma po. Los otros convenios, los temas del Peumayen después como hubo más gente involucrada, estuvieron más como el tema de la gobernación, ahí yo no me metí, ya no estuve casi como en eso, pero siempre trabajando ahí en terreno.

Entrevistador: Yo creo que me quedan como dos preguntitas no más, esta pregunta se la he hecho a todos los que he entrevistado. Imaginémonos como una especie de línea de tiempo, donde es hito digamos cero, el inicio de todo es la resolución de calificación ambiental, que dice vamos, vamos con el aeropuerto, bueno de todo lo que me cuenta usted, de su conocimiento ¿Qué hito, hecho, proceso como lo queramos tomar, usted lo pondría antes de eso o después? ¿Qué tipo considera importante, importantísimo considerar en toda esta complejidad que hemos estado hablando? No sé qué hito cree usted que tiene algo muy importante que ha marcado, partiendo desde este cero, que es la resolución.

Anónimo: Bueno yo creo que igual la firma del convenio fue importante, del convenio del Quepe-Pelaless, fue importante, porque igual fue darle como mayor seriedad, importancia, como que igual estábamos firmando el convenio, pero como que igual podría haber sido mas, estábamos firmando el convenio en una de las comunidades, en la Juan Reliño y en la otra se estaba haciendo un INAUDIBLE (38:08)

Entrevistador: Ustedes cuando estaban firmando el convenio en ese año, en ese año ya se pensaba hacer los otros convenios o en ese mismo momento no se tenía idea.

Anónimo: No, no se tenía idea, si esto ha sido puro trabajo a pulso, no se pensaba.

Entrevistador: Pensaban que esa era como la unidad a intervenir, no pensaban en las demás comunidades todavía.

Anónimo: No habíamos incorporado, pero siempre incorporar, que se incorporaran las comunidades a trabajar, siempre.

Entrevistador: Y esto lo hicieron así porque se fijaron en un mapa, y vieron los que estaban como alrededor no más.

Anónimo: Claro, los que estaban y después por los temas de la CONADI y todo, porque recuerdo que en ese tiempo habían como 21 comunidades que estaban dentro de la resolución, como lo primero, pero ahí habían comunidades que estaban sin personalidad jurídica, se estaban formando, nosotros estuvimos en las conversaciones, se formaron.

Entrevistador: ¿Algunas comunidades se formaron gracias al aeropuerto?

Anónimo: Claro, como desde la resolución por el trabajo que se hizo y todo, entonces ponte tú de esas 21 habían 16 que estaban, entonces faltaban poquitas, como 5.

Entrevistador: ¿Ustedes ayudaron a que se formaran?

Anónimo: Sipo, todo po, todo po, a mi algunos dirigentes que tampoco querían involucrarse más, me dejaban ponte tú en una alcantarilla, y yo tenía que ir sola a la otra comunidad, tenía que ir para allá caminando a la otra comunidad, para que no me vieran, o sea él no quería que me vieran con él, porque yo iba a conversar y para no inmiscuirlos a ellos, yo iba para allá y conversábamos, si fue todo así como de a poquitito, a poquitito, a pulso, a pulso. Bueno de hecho no había, como ahora yo salgo tenemos servicios, antes nada, nada.

Entrevistador: ¿Y lo más peligroso que le paso fue eso que me contó?

Anónimo: Si, y después hubo otra situación igual también que fue como bien delicada, cuando ya estaba construyéndose el aeropuerto, te acuerdas cuando quemaron a un conductor de un, quemaron un camión y justo hubo una reunión, y lo que pasa es que hicieron eso, y después un grupo de la PDI, el grupo ERTA fueron para allá, como 100 a Trapilhue, 100 efectivos, y toda la cuestión y ahí pasaron, allanaron y después nosotros vamos a terreno a los dos días, tres días, yo les dije, mire yo nunca fue una, en ese tiempo el gobernador quería que yo fuera una coordinadora, pero yo siempre dije que no, nunca quise de hecho ser una coordinadora y tampoco nunca me intereso eso, para mí mi trabajo era en terreno, es que no me gusta hacer informes ni nada de eso, así que no, pero todo el tema de contención eso era lo mío, pastelero a tus pasteles, y cachai que esa vez no me hicieron caso, y fuimos igual a terreno, y ahí apedrearón los autos, eso fue como cuando estaban construyendo el aeropuerto, como el 2011, 2012.

Entrevistador: ¿Entonces ya había pasado el hecho de la quema de este chofer?

Anónimo: Claro, pero yo sabía que no teníamos que ir. Pero aquí siempre siempre los equipos que han llegado, han creído que han descubierto el agua, pero el agua esta descubierta hace miles miles de años, entonces lo malo es que siempre yo estado dispuesta a dar toda la información, yo les hacía un perfil hasta casi psicológico de cada viejo, de cada dirigente, que tengan cuidado con esto, de esta forma hay que abordarlo, que se yo, pero tu cachai que de repente la gente, no digo la gente más joven, tu cachai que si hicieron muchas cosas buenas y yo igual estaba como cansada, pero si igual deberían valorar y poner un poquito más de atención en ese sentido. Porque igual es buena la experiencia y por otro lado lo del ímpetu, las ganas de la juventud puta que haríamos buenas cosas. Entonces se han cometido muchos errores igual por no escuchar,

porque siempre hay gente que cree que tiene la razón y que tiene un poquito un cargo cachai ya, cuando todo da vuelta en la vida cachai, yo he visto gente aquí después acá, entonces yo siempre he pensado que uno tiene que ser igual, actuar con respeto, yo creo que por eso yo también me he ganado el respeto de la gente, como el cariño porque yo siempre los he tratado con respeto y todo, y además que, bueno aquí entre nosotros, que siempre igual eso me ha llevado a como un poquito de conflicto con algunas instituciones y de repente me dicen, la dirigente po, porque siempre he estado como metida, entonces me dicen tu estai como más ¿de adonde eres? ¿de allá o de acá? Me entiendes, entonces yo siempre como que he tratado de como que lo justo es justo, osea, o como que los viejos vean un poco más, entonces siempre he tratado como eso y yo creo que eso lo han valorado mucho. Cachai que yo no era como la funcionaria que viene de la dirección, yo siempre estoy como atrás metida en las reuniones, a mí no me gustan las fotos, no me gusta aparecer adelante, no me gusta ninguna de esas cosas, yo me quedo conforme y me quedo tranquila con las cosas que la gente, te fijai, no sé po tengo puras cosas que la, es que tengo gastritis, y me han traído puras cosas para mejorarme, y cuando supieron que tenía diabetes, yo te digo hasta me compraban cuestiones, me traían, había un dirigente que iba para allá, y me decían le voy a traer un remedio de allá y me lo traían, me limpiaban cosas que creía no se po en los humedales, el menoco que se yo, me traían cosas, entonces me entendí esas cosas, o cosas de repente importantes, el año pasado hubo una cosa bien importante, que fue la entrega de los subsidios, y fue como muy bonito igual, nos hicieron llorar y todo, subsidio de vivienda, y estaban los seremis, estaba el director nacional, estaba el gobernador, parlamentarios.

Entrevistador: Y eso de los subsidios estaba dentro de los...

Anónimo: Estaba dentro de los convenios, dentro del fondo de resolución, o sea del fondo de compensación, los convenios, ese es como los temas.

Entrevistador: Y para ir cerrando un poco ¿Cómo evaluaría usted los convenios? ¿Se han cumplido entrecomillas lo que dicen los convenios?

Anónimo: Si, si, si se han cumplido, y yo creo que más, si, si se han cumplido. Y lo que sí, es que igual, no estaba todavía en Peumayén, pero siempre se sacaba una cola, una colita del Quepe-Pelaless, para poder incluir al resto de las comunidades.

Entrevistador: ¿Peumayén fue el último? ¿Por qué cree usted que se hizo? ¿Qué es lo que faltaba? ¿Por qué se incorporaron esas?

Anónimo: Esas comunidades fueron las que incorporó la CONADI, pero lo que pasa es que se venía conversando con ellas como del 2009, ninguna administración, ningún

gobierno las había pescado, en el gobierno anterior fueron puras conversas y nada, y se trató de una colita de darles, de diferentes proyectos, pero no como ahora, ponte tú que tengan su cantidad de viviendas, cantidad de los recursos del INDAP, que se yo, pero han llegado hartos recursos al área, hartos recursos en términos de, pero faltó haber hecho algo como más territorial, como en términos que se viera más como el impacto, te fijas, porque hay muchos recursos invertidos en el área, muchos recursos invertidos en el área, pero a lo mejor debería haberse hecho, como se llama, haberlo ordenado, no sé cómo, se podría decir, pero para que se viera que hay mayor impacto.