
La construcción del Estado chileno en la Araucanía a través de los papeles del Fondo de Intendencia de Cautín, 1887-1914

Jaime Flores Chávez*

RESUMEN: Basado en documentos del Fondo de Intendencia de Cautín fechados entre 1892 y 1914, aproximadamente, este artículo explora algunos cambios introducidos en la Araucanía por el Estado nación chileno. La creación de las provincias de Malleco y Cautín en 1887 inauguró una nueva etapa, marcada por una mayor presencia del Estado, una de cuyas tareas más relevantes fue la instalación de una burocracia a cargo del control, administración y gobierno del territorio y sus habitantes.

PALABRAS CLAVE: Araucanía, territorio, Intendencia de Cautín, Estado

ABSTRACT: Based on the documentation contained in the Cautín Intendancy Fund from the years between 1892 and 1914 approximately, this article explores some of the changes introduced in Araucanía by the Chilean nation State. The creation of the Malleco and Cautín provinces in 1887 inaugurated a new stage, marked by a greater presence of the State, one of whose most important tasks was the installation of a bureaucracy for the control, administration and government of the territory and its inhabitants.

KEYWORDS: Araucanía, territory, Intendancy of Cautín, State

* Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica por la Universidad de La Frontera, máster en Historia por la Universidad de Santiago y doctor por la Universidad de Sevilla. Se ha especializado en la investigación y docencia de la historia de Chile y la Araucanía en los siglos XIX y XX. Sus proyectos y publicaciones están referidos a la historia de la Araucanía de 1850 a 1950.

Cómo citar este artículo (APA)

Flores, J. (2019). *La construcción del Estado chileno en la Araucanía a través de los papeles del Fondo de Intendencia de Cautín, 1887-1914*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Introducción

Luego de la independencia, las élites de América Latina se dieron a la tarea de generar proyectos propios que dotaran de contenido a los recién creados Estados nacionales; un largo proceso no exento de conflictos tanto internos como externos que desembocaron en guerras civiles y enfrentaron a las nacientes repúblicas. Esta nueva etapa impactó fuertemente a los mapuches, pues quedó atrás el pacto colonial y se comenzó a escribir otro con el nuevo Estado nación, que significó la pérdida de las tierras de dicho pueblo y la implementación de políticas etnocidas.

A partir de la documentación contenida en el Fondo de la Intendencia de Cautín¹ se da cuenta aquí de la instalación del Estado chileno en la Araucanía. A modo de hipótesis, se sostiene que entre fines del siglo XIX y principios del XX se inició una nueva fase del proceso de ocupación y transformación del antiguo territorio mapuche, dentro del cual la creación de las provincias de Malleco y Cautín² en 1887 constituyó una de las expresiones más visibles. Si durante el período anterior el territorio estaba en manos del Ejército y la Marina, una de las tareas más relevantes de la etapa civil que siguió fue la instalación de una burocracia estatal a cargo del control, administración y gobierno de la zona y de sus habitantes.

Entre otros investigadores, Sergio Villalobos (1992), José Bengoa (1985), Leonardo León (1991), Jorge Pinto (2015), Pablo Marimán (2006) y Álvaro Bello (2011) se han referido a la materia. El presente texto desarrolla algunas ideas a la luz de sus aportes y de otras contribuciones sobre el desarrollo del Estado moderno, en el entendido de que las temáticas y el material contenidos en la documentación examinada no se agotan aquí. Como antecedente, es necesario tener en cuenta que las provincias estaban en aquella época al mando de un intendente, a diferencia de lo que ocurre hoy día, en que están a cargo de los gobiernos regionales. La revisión de los documentos hace pensar que en la Intendencia había una permanente demanda, producción y envío de datos. Para ello, la autoridad se valía de una burocracia que se profesionalizó con el tiempo, perfeccionando su capacidad de generar, ordenar y

¹ El fondo está conformado por 622 volúmenes del período entre 1892 y 1975, conservados en el Archivo Regional de la Araucanía, y otros 651 volúmenes de entre 1882 y 1955, depositados en el Archivo Nacional Histórico.

² A su vez, Cautín se subdividía en dos departamentos (Imperial y Temuco), a la cabeza de cada uno de los cuales había un gobernador —que en este último departamento, sin embargo, era el mismo intendente—.

archivar información, parte de la cual se encuentra en el fondo estudiado.

Entre otras funciones, el intendente debía mejorar la conectividad interna y externa de la provincia; mantener el orden público y el buen funcionamiento del quehacer político y la salubridad, previniendo o controlando las epidemias (fig. 1); evaluar adecuadamente la cantidad y tipo de la población de la provincia, el desarrollo económico de esta y la carencia de edificaciones fiscales; atender la beneficencia y los gastos públicos; garantizar el oportuno y adecuado actuar de la policía de seguridad y del Cuerpo de Gendarmes de las Colonias; supervisar la instrucción pública y las escuelas; y administrar

el telégrafo, el correo y los giros postales. Sus carpetas, por tanto, archivaban registros tan diversos como las solicitudes de sitios en la provincia, los permisos para portar armas prohibidas, las fechas en que se debía izar la bandera, la instalación de droguerías, los presupuestos para la alimentación de los reos y los delitos informados por los gendarmes de las Colonias, por nombrar algunos. Como se deduce de sus memorias, parecía que el intendente debía preocuparse de «todo» el quehacer de la provincia, informándolo al poder central.

Por la naturaleza, diversidad y cuantía del fondo en cuestión, esta investigación se centra en sus diez primeros volúmenes, referidos al período entre 1892 y 1914, aun cuando algunos tomos incluyen información hasta 1929. En términos temáticos, se analizan principalmente dos dimensiones territoriales de la acción estatal: por una parte, los problemas derivados de la delimitación y división administrativa de la región —problemas que apuntaban a un ordenamiento, control y gobierno de la provincia—, y por otra, la conectividad de la zona, imprescindible para el desarrollo de una economía local capaz de articularse en un plano regional y de tributar al mercado nacional. En menor medida —aunque no con menos énfasis— se abordan tanto la instalación y funcionamiento de la burocracia estatal como uno de sus derivados: la generación de datos que demandaba el Estado central.

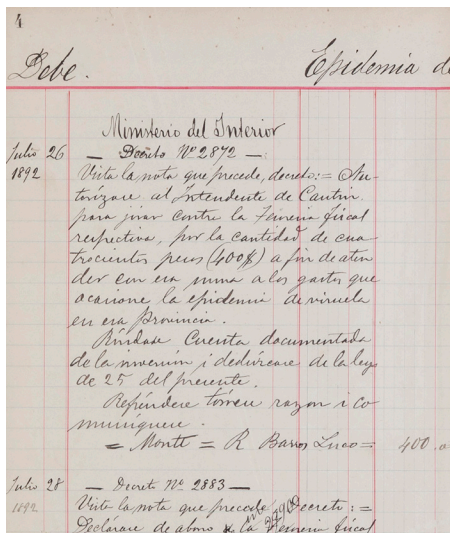


Figura 1. Decreto que autoriza al intendente de Cautín a destinar dinero para cubrir los gastos ocasionados por la epidemia de viruela en la provincia. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 1, f. 4, 26 de julio de 1892.

Estado, territorio y proceso de transformación

Considerando la larga tradición conceptual en torno al Estado nacional, es necesario incorporar nuevos enfoques al analizar su presencia en la Araucanía. En este sentido, el concepto de *estabilidad* –esto es, la condición de «ser Estado»– que plantea Oscar Oszlak (2012) resulta sugerente:

La existencia del Estado deviene de un proceso formativo a través del cual va adquiriendo un complejo de atributos que en cada momento histórico presenta distintos niveles de desarrollo. Es en este sentido como hablamos de ‘estabilidad’ para referirnos al grado en que un sistema de dominación social ha adquirido el conjunto de propiedades que definen la existencia de un Estado. (p. 19)

Uno de dichos atributos es la capacidad del Estado para externalizar su poder frente a otros Estados nacionales, institucionalizar su autoridad, diferenciar su control –por medio de instituciones públicas legitimadas, funcionarios profesionales y un control centralizado de sus actividades– e internalizar una identidad colectiva (Oszlak, 2012). Esto permite entender a dicho Estado no como producto de una «generación espontánea», sino como un proceso histórico que adquirió gradualmente ciertos atributos (los que identifica Oszlak y otros). La llegada e instalación del Estado nacional chileno en la Araucanía pueden ser analizadas, en efecto, admitiendo que por sí mismas forman parte de dicha estabilidad. Eso es lo que en buenas cuentas se aprecia en la documentación del Fondo de la Intendencia de Cautín: el quehacer estatal en un territorio de reciente ocupación donde se aplicó tanto la estabilidad –que se había construido y continuó desarrollándose en el Chile central– como las especificidades demandadas por el nuevo territorio incluido en el «cuerpo de la nación» –como sostiene Bourdieu (2014, p. 175), «el Estado se hace haciendo»–.

Luego de la independencia, en efecto, una de las principales tareas emprendidas por el Estado nación chileno fue la construcción de un territorio, cuya extensión hacia el norte devino en la guerra del Pacífico (1879-1883) y, hacia el sur, entre el río Biobío y el seno de Reloncaví, estuvo marcada por tres momentos: la colonización de la provincia de Llanquihue por parte de inmigrantes alemanes que arribaron allí desde 1850; la ocupación de la Araucanía –dominada hacia mediados de siglo por los mapuches derrotados en 1883 por las Fuerzas Armadas–; y la intensificación tanto de la presencia estatal como de colonos chilenos y europeos.

La «construcción de una geografía para la nación», como la denomina Andrés Núñez (2014), fue un proceso lento que requirió casi dos siglos para

fijar un nuevo imaginario. Desde el siglo XVIII y hasta el XIX, sostiene el autor, las identidades territoriales estuvieron marcadas por la diversidad de cuencas dispuestas de manera horizontal –esto es, en sentido oeste-este–, a tal punto que es posible hablar de un «país de las cuencas». A fin de favorecer una escala territorial más amplia como era la nación, dicha lógica territorial fue reemplazada por otra de sentido vertical, norte-sur; con ello, también la orientación hacia el océano Pacífico fue desdibujándose, en beneficio de una orientación al norte, «fundamentalmente a Santiago como órgano principal de centralidad» (p. 178). Así se produjo la construcción del Sur por parte del Estado nacional chileno, proceso que arrancó en la segunda mitad del siglo XIX y atravesó todo el siglo XX (Flores, 2014), y que corresponde a lo que algunos han llamado la «institucionalización del espacio».

La delimitación político-administrativa como parte del proceso de estadidad

La creación de las provincias de Malleco y Cautín en 1887 se insertó en el contexto antes descrito, y es tributaria de la división político-administrativa que Chile adoptó luego de la independencia. Basada en la lógica adquirida por Francia con posterioridad a la revolución de 1789, esta novedosa división moderna proporcionó un sustento ideológico republicano e igualitario a la organización del espacio fundado en los principios de igualdad y democracia (Sanhueza, 2008). Operando en dos direcciones, se trataba de «una forma de representación cívico-electoral, que garantizara la igualdad cívica, y una forma de representación netamente administrativa, que asegure la presencia de la administración central en todo el territorio nacional» (Sanhueza, 2008, p. 450). La influencia del modelo francés sobre esta división se advertía también en su propósito de «adaptar la delimitación provincial a la realidad geográfica» (Sanhueza, 2008, p. 453). Así, la morfología del territorio chileno obligó a trazar líneas divisorias horizontales entre la cordillera y el mar, constituyéndose los ríos como el accidente geográfico más a propósito para funcionar como «deslinde completamente natural» (Sanhueza, 2008, p. 453) –una versión republicana del «país de las cuencas» de Núñez–.

La Constitución de 1822 estableció los primeros límites del país, al tiempo que dividió el territorio en departamentos, iniciando de esta manera un proceso de fragmentación progresiva de unidades administrativas coherente con la idea y necesidad del Estado moderno de delimitar para controlar (Sanhueza, 2008). Luego de una serie de propuestas, el Congreso Nacional sancionó el

procedimiento el 28 de agosto de 1826, estableciendo ocho provincias en cuyas denominaciones predominó el criterio geográfico, tal como en el caso francés. Para González y Sagredo (2005), la tarea de organizar la administración interna del territorio muestra la forma en que la autoridad buscó ejercer el control sobre él y explica la manera «cómo la sociedad organiza el espacio que ocupa, al tiempo que evidencia el desarrollo y la consolidación del Estado» (p. 345).

Dividir, ordenar, limitar y gobernar

Entre 1812 y 1974, el número de provincias chilenas fue en aumento: tres –Coquimbo, Santiago y Concepción– al comienzo, ocho en 1826, 24 provincias y un territorio en 1929, y 25 provincias subdivididas en gobernaciones y comunas en 1940, hasta la creación, por último, de las regiones en 1974. Durante dicho lapso se distinguen dos momentos en lo relativo al régimen político-administrativo del país: uno de sello eminentemente político entre 1812 y 1940, que obedeció a la necesidad de estructurar el régimen interior, organizar la República y consolidar la nación; y de 1940 a 1974, otro orientado fundamentalmente al desarrollo económico del país a través de una división político-administrativa equilibrada (González y Sagredo, 2005).

La creación de las provincias de Malleco y Cautín en 1887 formó parte de este proceso de construcción estatal, uno de cuyos desafíos era la administración de los territorios al sur del Biobío. En 1848, Antonio Varas había elaborado un informe sobre la conveniencia de establecer un régimen especial de gobierno en las «plazas fronterizas y territorio habitados por indígenas no reducidos» (Varas, 1849, p. 271). Más allá de los detalles, el documento muestra el interés y la preocupación de las autoridades por establecer algún tipo de control sobre los territorios indígenas de La Frontera –antecedente fundamental para la creación en 1852 de la provincia de Arauco, que quedó bajo el mandato directo del presidente y que estableció el río Toltén como límite sur–.

Una década más tarde, las fuerzas militares en la zona fundaron Angol, Lebu y Mulchén, entre otros fuertes. Se inició así un avance cuyo hito final en esta etapa fue la refundación de Villarrica en 1883, aunque el período estuvo marcado por los parlamentos y la «guerra de recursos» que terminó diezmando la resistencia militar y la economía mapuche. El Gobierno creó entretanto los departamentos de Arauco, Nacimiento, Imperial, Lebu y Angol –coincidente además este último con el Territorio Fronterizo de la Provincia de Arauco, que pasó en 1875 a denominarse «Territorio de Colonización de Angol» (González y Bernedo, 2013, p. 188) –.

Con la creación de las provincias de Malleco y Cautín se terminó el régimen especial al que estaban sujetas las antiguas tierras mapuches, que a partir de entonces debieron adscribirse a las mismas normativas que el resto del territorio nacional. La primera de dichas provincias quedó conformada por los departamentos de Angol, Collipulli y Traiguén, en tanto que la segunda se formó con los de Temuco e Imperial. Los documentos sugieren que esta división del territorio para un mejor control y gobierno por parte del Estado nación, también tenía sentido para los nuevos habitantes de la provincia de Cautín. En una comunicación dirigida al Ministerio del Interior, por ejemplo, los vecinos de la población de Lautaro solicitaron la pronta creación del departamento de Llaima, señalando que su superficie debía corresponder a la de la actual comuna de Lautaro, para entonces incluida dentro del departamento de Temuco (Archivo Regional de la Araucanía [ARA], Fondo de Intendencia de Cautín [FIC], vol. 8, f. 388, 30 de julio de 1900) —lo que finalmente se materializó en 1907—.

Tal como queda de manifiesto en la nota que el gobernador de Imperial envió al intendente —quien la remitió al Ministerio de Justicia—, el proceso demandaba precisar los límites entre las distintas unidades administrativas, lo que iba a su vez en beneficio de un adecuado, claro y eficiente trabajo de los servicios estatales:

[La] circunscripción del Registro Civil de Cholchol no funciona hasta hoi por no tener fijados los deslindes, no obstante de haberse enviado a la Inspección por oficio N° 123 de 30 de marzo último [que con] el fin de subsanar este inconveniente, estimaría a Us. tuviera a bien pedir a quien corresponda, que se fijen los deslindes de la circunscripción en referencia. (ARA, FIC, vol. 8, f. 46, 4 de mayo de 1900)

De manera similar, el Ministerio del Interior emitió un decreto para acoger la solicitud del alcalde del municipio de Quidico, perteneciente al departamento de Cañete, quien pedía definir la superficie de un terreno en el departamento de Imperial cuya imprecisión no fijaba claramente la «jurisdicción a la cual corresponda [y] que por esta causa se suscitan frecuentemente dificultades entre las autoridades limítrofes» (ARA, FIC, vol. 3, f. 36, 16 de enero de 1900). Según la fuente, la delimitación era fundamental para evitar tanto que alguna porción de territorio quedara sin gobierno como que se generaran tensiones entre las autoridades³. A pesar de los esfuerzos

³ Anomalías de esta envergadura debían ser resueltas por la autoridad central competente, esto es, por el Ministerio del Interior localizado en Santiago, cuyo dictamen debía ser ejecutando en la provincia por el intendente.

del Ministerio del Interior, sin embargo, el gobernador de Imperial solicitó reconsiderar el decreto debido a que la nueva delimitación adolecía de

graves inconvenientes por no ser precisos ni determinados. Los ríos i esteros a que el decreto se refiere tienen su origen cada uno en tres o cuatro quebradas distintas i separadas, lo que hace que al fijar como límites el nacimiento de ellos no se pueda contar con puntos fijos i reconocidos, máxime en una zona que es completamente cubierta de montaña virgen e impenetrable. De esto se desprenden dificultades que es fácil obviar señalando otros puntos para la delimitación. (ARA, FIC, vol. 8, fs. 144 y 145, 18 de mayo de 1900)

A propósito de la división en la comuna de Lautaro, el intendente de Cautín señaló que la primera autoridad local «negaba su concurso a la autoridad administrativa» y, manifestando el propósito de mantener «la armonía y buena inteligencia entre la autoridad local [alcalde] y la administrativa [intendente]», solicitó que el subdelegado pidiese por escrito al primer alcalde «nuevamente el plano de la Comuna» (ARA, FIC, vol. 7, f. 31, 25 de enero de 1900). Ello demuestra que, si bien representaban un instrumento necesario para «objetivar» los límites del territorio, los mapas o planos eran escasos y de difícil realización en la época, por lo cual constituían verdaderos discursos ideológicos; dispositivos que, en tanto poder-conocimiento, ocupaban un lugar central en discursos coloniales como el que se configuraba en la Araucanía. En ellos se plasmaron la reducción de las tierras mapuches y la constitución de grandes «propiedades» en manos de los nuevos habitantes (Flores, 2017), entre otros profundos cambios en la tenencia de la tierra.

Límites internos y externos

El Estado no solo se preocupaba de los límites internos, sino también de aquellos que lo separaban de otros Estados. La Araucanía, por ejemplo, exhibía una larga articulación territorial con el Puelmapu que se remontaba a los tiempos coloniales (Bengoa, 1985; León, 1991; Mandrini y Ortelli, 1992; Pinto, 2015) y que se mantuvo luego de los procesos de Independencia (Pinto, 2015; Bandieri, 2005; Bello, 2011; Flores, 2016), aunque hacia fines del siglo XIX y principios del XX comenzó a sufrir modificaciones como resultado de la expansión de los Estados nacionales de Chile y Argentina. La cordillera de los Andes pasó a transformarse en un límite del eje Araucanía-Pampa que permitió el desarrollo ganadero de la economía mapuche, aunque se fue diluyendo en la medida que dichos territorios se «nacionalizaron». De ello son testimonio los documentos que pasaron o que fueron generados por la

Intendencia de Cautín, como el informe sobre los resguardos de cordillera entre los paralelos 38 y 40 enviado a la Superintendencia de Aduanas. Dichas zonas se clasificaban en principales –como Lonquimay– y secundarias –como Llaima y Trancura–, y en ellas se llevaba a cabo «el más pronunciado movimiento de importación y exportación entre Chile y la República Argentina» (ARA, FIC, vol. 5, fs. 290-294, 9 de diciembre de 1897). En efecto, por los boquetes de Chanqueco, Nitrito y Paso de Cherquenco se introducían bienes como ganado, lana y cueros, y se exportaban productos nacionales. Además de describir los tres mencionados pasos, el informe detallaba que, sin embargo, «con un poco de vigilancia o haciendo derribar algunos árboles para obstruir el tráfico, se impediría con mucha facilidad y por completo el tránsito, dejando, pues, solamente espeditas las vías de Lonquimay, Llaima y Trancura» (ARA, FIC, vol. 5, fs. 290-294, 9 de diciembre de 1897).

El documento evidencia el nuevo momento histórico y describe el impacto de la ocupación de la Araucanía para los mapuches. Durante la Colonia y hasta cerca de 1880, estos arreaban miles de cabezas de ganado a través de los mencionados boquetes para venderlas en la frontera del Biobío o en la ciudad de Valdivia; desde Neuquén hacia la Araucanía, dicho tráfico continuó e incluso se incrementó hacia fines de ese siglo, pero el comercio pasó a ser controlado por los ganaderos chilenos y argentinos que habían desplazado a los mapuches. Por ello, el escrito solicitaba que el Estado estableciese un límite efectivo entre ambos países y «vigilase» el tránsito de personas y mercancías. El propósito de identificar y jerarquizar dichos boquetes era evitar así que se utilizaran para entrar al país, obligando al ingreso por pasos en los cuales la autoridad controlaba la movilidad de las personas y recaudaba impuestos por la entrada de mercaderías –lo que, por añadidura, contribuía a mejorar las arcas fiscales–.

Hacia 1929 se apreciaba mayor presencia del Estado en las fronteras internacionales. Entre otros adelantos, el perfeccionamiento de la Superintendencia de Aduanas, la creación de Carabineros en 1927 y la expansión territorial del telégrafo muestran más coordinación del aparato estatal frente a problemas jurisdiccionales entre las aduanas de Lonquimay y Llaima (ARA, FIC, vol. 4, fs. 6-7, 11 de diciembre de 1929).

Estado y nueva conectividad en la Araucanía

Intervenir el espacio geográfico con el propósito de consolidar el territorio nacional constituye una tarea permanente del Estado; ello a nivel macro y micro, como ocurrió, respectivamente, con la ocupación militar de la Arau-

caña y con el comienzo de la acción del aparato estatal para homogeneizar dicho espacio según las directrices del Estado chileno. Así, la ocupación de la Araucanía implicó tanto conectarla internamente como vincularla con el resto del territorio nacional —lo cual, por lo demás, era necesario para la formación de mercados económicos locales, regionales y nacionales—. Acercar el entorno rural a los centros urbanos resultaba fundamental ya que «las ciudades representan economías regionales» (Tilly, 1993, p. 42), acumulando y concentrando riqueza, y colocando a los grandes centros por sobre los pequeños.

Esta «articulación» de La Frontera con el cuerpo de la nación desplazó la lógica territorial mapuche. La tierra, los bosques, las praderas, los lagos, los ríos y las montañas cobraron nuevo sentido frente a las ideas de civilización y progreso que movilizaban a los grupos dirigentes nacionales. Como resulta evidente, ello también era aplicable a la población mapuche que habitaba la Araucanía y a los recién llegados habitantes chilenos y extranjeros.

Un buen porcentaje de la documentación contenida en el Fondo de Intendencia de Cautín da cuenta directa o indirectamente de este proceso. Los esfuerzos, tensiones y luchas por la conectividad territorial así como por la circulación de mercaderías y personas constituyeron objetivos permanentes de los intendentes, gobernadores y una serie de funcionarios e instituciones que se asentaron en dichas latitudes. Los documentos reflejan la preocupación por mejorar la vialidad, abrir nuevas rutas, construir puentes —o establecer balseaderos para dar continuidad a los mismos— y trazar la línea férrea.

La inexistencia o precariedad de los caminos en la zona sur trató de subsanarse por medio de la navegación (Chapanoff, 2008; Flores, 2011). Durante los primeros años, el transporte se realizó por mar, ríos y lagos, constituyéndose el río Imperial en una vía de entrada y salida de mercancías de la provincia⁴, mientras que los lagos Calafquén, Colico y Villarrica eran surcados por vapores —el último de ellos fue una vía privilegiada entre el pueblo homónimo y Pucón—. En la costa, el empresario de colonización Eleuterio Domínguez instaló un vapor en el lago Budi que navegaba entre Puerto Domínguez y Boca Budi. Durante la segunda mitad del siglo XIX, por su parte, los ríos fueron vistos como una vía de penetración militar y económica, particularmente el Toltén y el Imperial —este último hasta las primeras décadas del siglo XX—.

⁴ En 1887, por ejemplo, el empresario agrícola José Bunster hizo construir el vapor Ester para transportar su producción de trigo y harina a través del Imperial. Se había instalado en Nueva Imperial prácticamente al mismo tiempo en que las tropas del Ejército fundaron el fuerte en 1882. Tardó poco en construir una bodega e instalar un molino, pero como los caminos eran precarios y no había aún ferrocarril, la única alternativa para transportar su producción era el río (Flores, 2011).

Por ello algunos vapores podían llegar a Carahue y Nueva Imperial, y desde allí otros más pequeños avanzar por el río Cholchol, conectando esta zona con Valdivia, Concepción y Valparaíso.

En este contexto, en 1900 se celebró un contrato entre el gobernador del departamento de Imperial con Alejandro Holzzapfel y José Duhalde (fig. 2), entre cuyas cláusulas se establecía que los firmantes «se obligan a establecer una línea de navegación a vapor que haga el servicio del río Imperial hasta Carahue, Cholchol y Trovolhue». Dicho servicio se haría en los vapores Río Bueno y Cholchol, de 40 y 35 toneladas respectivamente. En época de verano se efectuarían cinco viajes entre Bajo Imperial (actual Puerto Saavedra) y Carahue –la sección que permitía la navegación– y dos entre Bajo Imperial y Trovolhue; y en invierno, cuando el río aumentaba en volumen, habría tres viajes por semana entre Carahue y Nueva Imperial, y uno entre Nueva Imperial y Cholchol, tres entre Carahue y Bajo Imperial y un viaje quincenal entre Bajo Imperial y Trovolhue.

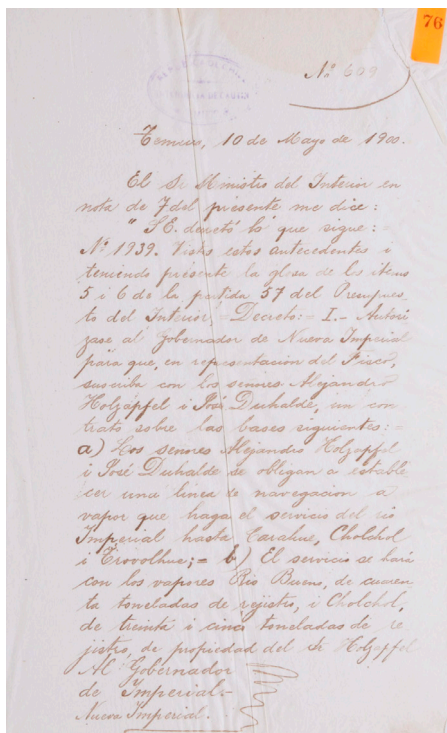


Figura 2. Decreto que autoriza al gobernador de Imperial para suscribir en representación del fisco un contrato con Alejandro Holzzapfel y José Duhalde relativo a la navegación por el río Imperial. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 8, fs.76 a 79, 10 de mayo de 1900.

Asimismo, el contrato fijaba disposiciones en orden al traslado de los funcionarios y correspondencia del Estado, tarifa de carga y pasajeros, etc. (ARA, FIC, vol. 8, fs.76 a 79, 10 de mayo de 1900).

Por otro lado, la mala calidad de los caminos y las limitaciones de la navegación otorgaron mayor relieve a la expansión de la red ferroviaria. El tren había llegado a Temuco en 1893 y prontamente surgió la necesidad de establecer un ramal hacia la costa; sin duda, una obra de gran envergadura que implicaba cuantiosos recursos y exigía expropiar una importante faja de terreno para tender la vía. Con dicho propósito se creó una Comisión de Hombres Buenos a cargo de la tasación y evaluación de la «pérdida de obras, edificios, cierros, etc.». Antes de que los terrenos se entregasen

al ingeniero en jefe del ferrocarril de Temuco a Carahue (ARA, FIC, vol. 6, fs. 104 a 105, 31 de enero de 1907), los expropiados tenían un plazo para reclamar «conforme a la ley» el aumento en el valor de lo tasado si consideraban que era menos de lo que esperaban –lo que solía ocurrir (ARA, FIC, vol. 3, f. 8, 20 de marzo de 1903)–.

La situación ponía constantemente en tensión el derecho a la propiedad privada con el poder del Estado que reclamaba los terrenos para el bien común –una obra pública, en este caso–. De ello dejó constancia el contratista de la línea férrea de Temuco a Pitrufquén, a quien José María Carrasco expresó que se «opondría a que se hiciera trabajos en la parte de su propiedad que atravesaría el ferrocarril», pese a autorizarse mediante un decreto la «compra venta del mencionado terreno». Aunque se le notificó que debía entregar el predio al ingeniero encargado, Carrasco persistió en su posición, lo que obligó al contratista a detener «una faena de sesenta hombres», ordenando finalmente la autoridad un «Póngase en posesión por medio de la fuerza pública» al ingeniero para continuar los trabajos (ARA, FIC, vol. 2, fs. 441 a 448, 26 de julio de 1895).

Red vial y expropiaciones

Lo que ocurría con la línea de ferrocarril se repetía en la construcción de caminos rurales e incluso en el diseño de calles en el espacio urbano. Con anterioridad a 1850, la Araucanía era cruzada de norte a sur por una vía costera conocida durante la Colonia como «Camino Real», que conectaba Concepción con Valdivia, y por otra menos concurrida a través del centro de La Frontera, que unía localidades como Loncoche, Pitrufquén, Temuco y Collipulli. Otros recorridos iban de la cordillera al mar, como el que partía de Toltén, pasaba por Pitrufquén, seguía por las ruinas de Villarrica y cruzaba la cordillera por diversos boquetes; o el que pasaba por Temuco desde las tierras de Carahue, Boroa y Cholchol, atravesando Curacautín, Malalcahuello y Lonquimay para trasmontar la cordillera en dirección al Puelmapu. Finalmente, existía una gran cantidad de senderos que unían distintos pueblos de la zona y que eran transitados fundamentalmente a caballo al tratarse de una región ganadera (Flores, 2011).

A su llegada, el Estado se transformó en el agente por excelencia de la red caminera de la Araucanía, diseñando, construyendo y manteniendo un sinnúmero de vías. Impuso así un modelo productivo fundamentalmente agropecuario, que contemplaba una mayor población de «chilenos» y europeos

asentados en la zona rural y en los recién fundados centros urbanos, quienes demandaban más y mejores caminos que los existentes. Facilitar y resguardar la circulación de personas y mercancías constituyó una de las tareas preferentes del Estado; un ámbito donde confluyó buena parte de sus instituciones y que permite apreciar el grado de estatidad existente —en buenas cuentas, uno donde el Estado se hacía Estado—.

Lo anterior explica que la documentación sobre dichas obras en la Intendencia de Cautín sea generosa, figurando allí licitaciones o solicitudes de vecinos para la construcción de un camino o para la reparación de los existentes, pagos por las obras, petición de mayor seguridad frente a robos y asaltos o expropiaciones de terrenos para la construcción de caminos, entre otras situaciones.

Las expropiaciones fueron un ejemplo claro de la presencia y agencia estatales, aunque a fines del siglo XIX el Estado contaba ya con una batería de leyes que posibilitaban, resguardaban y normaban la expansión de caminos y líneas férreas. En algunos casos —como el de la vía de Temuco a Cholchol— se expropiaron terrenos indígenas (ARA, FIC, vol. 6, fs. 338 a 339, 12 de marzo de 1913). Por su parte, la ley del 18 de junio de 1857 señalaba en su artículo 1.º que todo terreno «que se necesite para el uso, tránsito i construcciones de un ferrocarril, i cuya ocupación haya sido declarada de utilidad pública por una lei, se denunciará i pedirá con este objeto ante el Intendente de la respectiva provincia», estableciendo los artículos que seguían las disposiciones por medio de las cuales se procedería a la expropiación (Anguita, 1912, p. 40). La normativa se aplicaba también para la expropiación de caminos, utilizándose en este caso la fórmula del artículo único que declaraba «de utilidad pública los terrenos necesarios para la ejecución de las siguientes obras públicas». Se enumeraban a continuación las propiedades y se señalaba finalmente que las expropiaciones consiguientes se llevarían a cabo «en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República i las disposiciones de la lei de 18 de junio de 1857» (ARA, FIC, vol. 6, f. 241, 25 de julio de 1910). El mismo procedimiento operó para el camino de Nueva Imperial a Chacamo sustentado por la Ley N.º 2339, que afectó terrenos y perjudicó arboledas y huertos, interrumpiendo con cortes de 3 m de altura (ARA, FIC, vol. 6, fs. 311 a 326, 3 de febrero de 1912) la comunicación de la sección norte del fundo.

También la apertura forzada de predios cerrados por particulares evidenciaba la acción del Estado. En el sector de Pumalal, por ejemplo, los vecinos solicitaron al intendente que mandase abrir, «con la fuerza, un camino público que les ha cerrado don José Landeros» (ARA, FIC, vol. 8, f. 375, 20 de julio

de 1900). Y en 1897, un grupo de carretas cargadas con leña que se dirigían a Temuco vio interrumpido su viaje por un «rematante» que cerró el camino. A petición de los conductores, el intendente acudió a él en dos oportunidades, pero el sujeto persistió en su propósito. Después de nuevos reclamos, la autoridad determinó el envío de tropas para obligarlo a obedecer la ley y para «evitar un mal ejemplo fácil de seguir por los demás rematantes de terrenos fiscales»; ello sin contar que, además, quien subastaba las tierras fiscales estaba obligado a «ceder, sin indemnización de ningún jénero, el terreno necesario para los caminos públicos o vecinales que la autoridad competente determine abrir» (ARA, FIC, vol. 5, fs. 5 a 9, 12 de octubre de 1897).

Este episodio muestra la manera en que el Estado se establecía en la Araucanía y las implicancias de ello. Por una parte, remite al hecho de que algunos «rematantes» ponían sus derechos de propiedad individual por sobre el interés estatal, aunque el mismo Estado les hubiese otorgado el derecho sobre sus tierras. En el contexto de la formación de los mercados nacionales e internacionales, por otro lado, ambos casos evidencian la necesidad de articular el mercado local, fundamental para el surgimiento de un mercado regional. Dicha necesidad, que constituía uno de los desafíos de los Estados, implicaba facilitar la circulación por los caminos públicos, por lo cual el envío de tropas para obligar al rematante a abrir el terreno era una manifestación del monopolio de la violencia legítima en manos del Estado, que demostraba así su presencia sobre el territorio y sus habitantes (fig. 3).

En ocasiones, los propietarios afectados interponían escritos de reclamación ante la justicia, como lo hizo, entre otros, Juan Ignacio Chávez en 1900. La historia se remontaba a 1897, cuando Margarita Cerda viuda de Dreves solicitó la apertura de un camino al intendente, quien encargó un informe a la Inspección

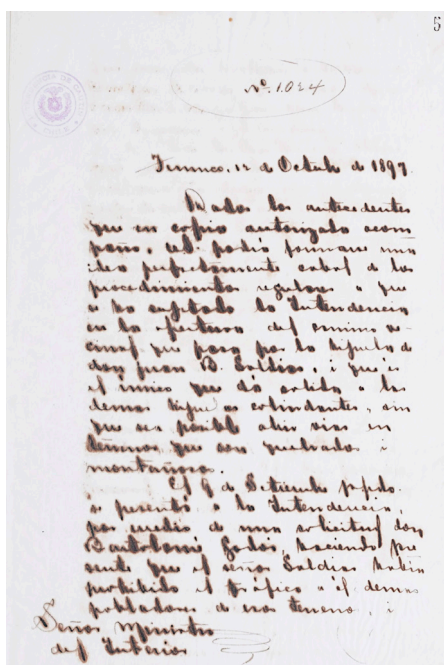


Figura 3. Nota informativa sobre el cierre de un camino vecinal próximo a Temuco. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 5, fs. 5 a 9, 12 de octubre de 1897.

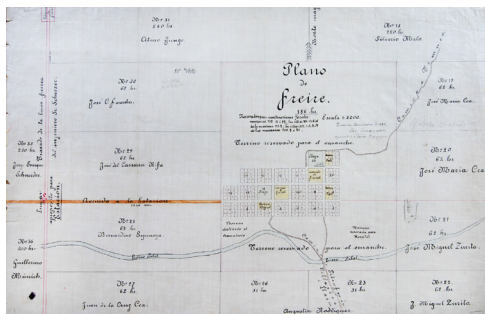


Figura 4. Plano del pueblo de Freire confeccionado por C. Sommermeier, 1895. Archivo Nacional Histórico, n.º sist. 91837.

urbanos. Así ocurrió con Guillermo Münich en el pueblo de Freire (fig. 4), quien dirigió una carta al intendente solicitando la apertura de varias calles cerradas por Luis Weber (ARA, FIC, vol. 10, fs. 189, 1 de febrero de 1901). La autoridad designó a un gendarme de las Colonias para que se pusiera a las órdenes del subdelegado de Freire y, «en caso de que el señor Luis Weber no proceda a dejar espedito un camino que tiene interceptado en la población de Freire, se haga cumplir estrictamente la ley» (ARA, FIC, vol. 10, fs. 317 y 318, 2 de marzo de 1901). La situación ilustra sobre materias como la circulación por el territorio, el sometimiento de los sujetos al imperio de la ley, la autoridad del subdelegado y el poder de la fuerza legítima representada por el gendarme.

Vías sobre el río

Los ríos servían como medio de conectividad en la medida que eran navegables y cuando obstaculizaban las vías terrestres podían salvarse con puentes y balsas⁵. Para 1912, un gran número de estas había sido desplazado por aquellos, aunque aún permanecía una cantidad importante de balseaderos fiscales en la provincia de Cautín (fig. 5), entre los cuales figuran los siguientes: dos sobre el río Imperial —uno frente a Carahue y el otro en el sector de Quillén, a unos 3 km río arriba de dicha localidad—; uno sobre el río Cholchol en el sector de Los Boldos, a unas dos y media leguas del camino entre Nueva Imperial y el pueblo de Cholchol; uno sobre el río Cautín, a una legua de La-

⁵ Algunas de estas balsas aún están en funcionamiento; entre otras, las que cruzan los ríos Moncul e Imperial en las proximidades de Nehuentúe.

branza; y otro sobre el río Toltén a 15 leguas del camino de Freire a Toltén (ARA, FIC, vol. 6, fs. 193-194, 17 de diciembre de 1912). Entre los balseaderos particulares aparece registrado uno frente a la estación de Pillanlelbún (ARA, FIC, vol. 7, f. 137, 16 de febrero de 1900) y otro en Temuco (ARA, FIC, vol. 8, f. 196, 30 de mayo de 1900), aunque varios de ellos se localizaban en los mismos lugares donde atendían los balseaderos fiscales (ARA, FIC, vol. 6, fs. 149-150-151, 27 de febrero de 1913). Es probable que el negocio fuese rentable, ya que la Dirección General de Obras Públicas decretó

un reglamento «para la concesión de permisos para instalar balseaderos» que regulaba las tarifas, la calidad de las balsas, las causales de caducidad, etc. (ARA, FIC, vol. 6, fs. 196 a 198, 11 de octubre de 1912).

Por su parte, los puentes «carreteros» eran la solución para atravesar grandes ríos como el Toltén y el Cautín. El ingeniero belga Gustavo Verniory (2001) construyó uno sobre este último caudal frente al pueblo de Lautaro en 1893, y la documentación de la Intendencia de Cautín menciona otro que en 1900 cruzaba el mismo río frente a Temuco, para cuya construcción los «vecinos interesados» realizaron un aporte significativo (ARA, FIC, vol. 8, fs. 130-131, 15 de mayo de 1900). En efecto, un puente definitivo en dicha zona era una demanda sentida por la población, pues el existente era precario y se destruía con las crecidas. Consciente de ello, el intendente hizo ver a las autoridades la urgencia de levantar un viaducto sólido, pues por el existente «únicamente hay camino a Temuco para la producción agrícola y el acarreo comercial» hacia el sur⁶. Agregaba que el cruce en balsa al cual se recurría era deficitario y «muy espuesto», y que la situación podía empeorar por el aumento del tráfico durante la siguiente cosecha (ARA, FIC, vol. 5, fs. 33 a 36, 18 de octubre de

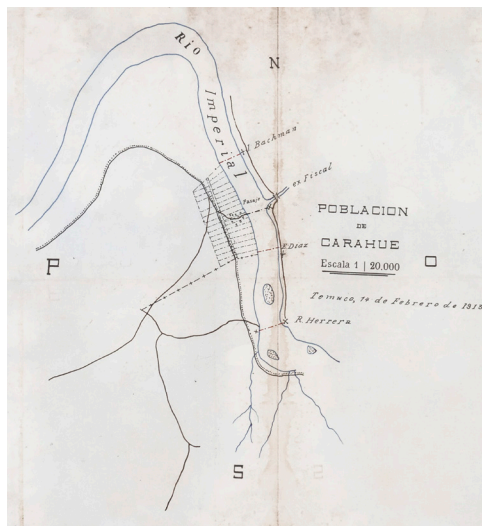


Figura 5. Croquis de la ubicación de los balseaderos sobre el río Imperial en la ciudad de Carahue. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 6, fs. 193-194, 17 de diciembre de 1912.

⁶ En carta del 18 de octubre de 1897.

1897)⁷. En definitiva, el invierno en la zona constituía una prueba de fuego para este tipo de obras que, por añadidura, se deterioraban con las crecidas⁸, lo que exigía repararlas prontamente al menos para la gente de «a pie y de a caballo» (ARA, FIC, vol. 6, fs. 154-155, 25 de abril de 1913).

Los guardas de los puentes cuidaban de estos, despejando el barro acumulado por el tráfico y vigilando que los transeúntes les dieran buen uso, cumpliendo la reglamentación que, entre otras normas, disponía que los viajeros a caballo no galopasen, sino que fueran al paso (ARA, FIC, vol. 6, f. 255, 17 de mayo de 1913). En ocasiones, desempeñaban su tarea a riesgo de sus vidas, como Sebastián García, guarda del puente Cautín, quien recibió un disparo de un jinete que obstaculizaba el acceso (ARA, FIC, vol. 6, f. 160, 19 de mayo 19 1913). Al parecer, situaciones como esta no eran poco frecuentes, por lo cual posteriormente se solicitó al intendente un «guardián», esto es, un policía con autoridad y armas (ARA, FIC, vol. 6, f. 163, 8 de noviembre de 1913).

Finalmente, la conectividad aérea de la zona se comenzó a esbozar en la década de los '20 del siglo pasado, cuando la Inspección General de Aviación diseñó las condiciones necesarias para el establecimiento de un aeródromo. La autoridad dispuso que este debería contar con agua y, en lo posible, estar cerca de un ferrocarril, un camino y una línea telegráfica. La pista tendría que estar nivelada y ser lo más dura posible, sin piedra suelta, con el largo orientado en la dirección del viento, libre de obstáculos como construcciones, árboles o cerros a su alrededor y con una superficie de al menos 800 x 600 m –el documento incluía un dibujo de una pista en «L» (fig. 6), como alternativa en caso de que se dispusiera de menos espacio (ARA, FIC, vol. 4, fs. 132-133, sin fecha)–.

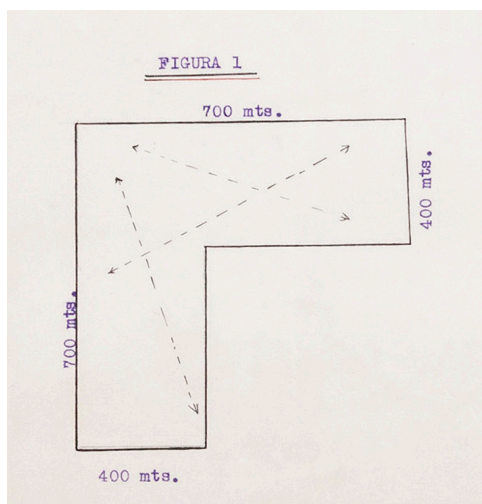


Figura 6. Dibujo de un aeródromo en «L» con sus respectivas medidas. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 4, fs. 132-133, s. f.

⁷ No obstante esta solicitud, debieron pasar algunos años para una solución más definitiva.

⁸ De dichas crecidas, se recuerda la ocurrida en abril de 1913.

Estado, burocracia y generación de datos

Francoise Dreyfus (2012) sostiene que:

La institucionalización del funcionario es, en cada país, el fruto de un proceso político complejo y discontinuo en el cual están involucrados grupos sociales y corrientes de pensamiento; se inscribe en la historia de los cambios económicos y sociales que contribuyen, muy particularmente en el siglo XIX, a la transformación de la organización y de la acción del Estado. (p. 17-18)

En buena medida, es esto lo que se experimentaba en Chile en general y en la Araucanía en particular. En algunos casos, los funcionarios de las diversas reparticiones –las provincias y sus intendentes o los departamentos y sus gobernadores– operaban en el Chile central; otras instituciones –como el Cementerio General y el Registro Civil– se incorporaban a la par en ambos espacios, y algunas obedecían a particularidades del nuevo territorio, como los Gendarmes de Las Colonias (1896) o el Protector de Indígenas (1900).

La constitución de una burocracia «caracterizada por la profesionalización y la neutralización política» (Dreyfus, 2012, p. 20) era una de las tareas de la construcción estatal en La Frontera. Las indudables complejidades de dicho proceso exigían la atención de las autoridades centrales y el establecimiento de control para corregir o castigar, por ejemplo, el mal ejercicio de la influencia de intendentes y gobernadores sobre funcionarios de otros poderes públicos⁹; para regular el viático de los ingenieros (ARA, FIC, vol. 6, f. 202, 27 de noviembre de 1913); y para aplicar sanciones cuando correspondiese. «Disciplinar a los disciplinadores» constituía una tarea permanente, castigándolos por «conducta inmoral y viciosa» –como ocurrió con el ayudante de la Escuela de Niños N° 1 de Nueva Imperial (ARA, FIC, vol. 5, f. 134, 4 de noviembre de 1897)– o separándolos de sus funciones –el caso de la preceptora cuyo despido solicitó el Visitador de Escuelas de la provincia por «irregularidades cometidas en el ejercicio de sus funciones» (ARA, FIC, vol. 10, f. 124, 22 de enero de 1901)–. También era necesario supervisar el ingreso de quienes se integraban al servicio público, para lo cual el Ministerio de Guerra hizo llegar al intendente de Cautín (fig. 7) un listado con los individuos de tropa «licenciados por mala conducta, desertores i músicos licenciados por distintas

⁹ Al respecto, una circular del ministro del Interior del 5 de noviembre de 1897 ordenaba que dichas autoridades se abstuvieran de estas prácticas y que en el futuro presentaran sus solicitudes al ministerio respectivo (ARA, FIC, vol. 5, fs. 198-199, 15 de noviembre de 1897).

101

Relación de los licenciados por mala conducta, desertores i músicos. en el primer semestre del presente año

MALA CONDUCTA

Fecha	Grado	NOMBRE	Unidad
1. V. 24	Cabo 1.º	Tolosa Aravena Samuel	R. C. 5.
4. IV. 24	Soldado	Barras Rivera Carlos	» » »
2. II. 24	Cabo 2.º	Garcamano Ros Luis	» » »
3. I. 24	Cabo 1.º	Sotomayor Ordoñez Enrique	» » »
1. V. 24	Soldado	Amendola Carrapiñ Barrios	R. I. 4.
2. V. 24	»	Aguiar Echeverría Alberto	» » »
1. IV. 24	»	Pérez Herrera Urbano	» » »
4. I. 24	»	Gómez Tobías Pedro	» » »
4. I. 24	»	Garvancil Muñoz Justo	» » »
1. V. 24	»	Rojas Ochoa Brases	R. A. 3.
1. III. 24	»	Vega Rodríguez Guillermo	» » »
2. V. 24	»	Campes Ortega Segundo	R. I. 11.
2. V. 24	»	García Velazquez Manuel	» » »
2. II. 24	»	Montoya Nivón Javier	R. C. 7.
2. II. 24	»	Roa Pérez Miguel	» » »
1. III. 24	»	Benavente Amato Juan	» » »
1. II. 24	»	Orcos Fontaine Juan	» » »
8. III. 24	» músico	Díaz Alarcón Nefalí	» » »
1. III. 24	»	Figueras Castro Miguel	» » »
	Sargento 2.º	Correa M. Ricardo	R. C. 2.
	Soldado	Zamorano G. Silvano	R. C. 2.
	Cabo 2.º	Muniz L. Luis	G. Art. + G. B.
	Soldado	Molina I. Manuel	R. C. 8.
1. V. 24	»	Rojas Montoya Juan	Enc. Apl. Int.
4. V. 24	»	Jaraes Alvarez Luis	» » »
2. V. 24	»	Otto Juan H.	» » »
2. V. 24	»	Soto Venegas Pedro	» » »
1. IV. 24	Sargento 2.º	Valderrama Molina Dionisio	R. A. 6.
1. IV. 24	Cabo 1.º	Benito Trigo Constante	R. Z. 1.
1. IV. 24	Cabo 2.º	Santana Abalos Pedro Pablo	» » »
1. III. 24	Soldado	Durán Muñoz Vicente	» » »
4. I. 24	»	Zetola Bustillos Eusebio	» » »
3. I. 24	»	Ramónes Saavedra Luis	» » »
1. I. 24	»	Awil Manuel	» » »
8. III. 24	»	Velasquez Almirante Luis	R. I. 8.
8. III. 24	»	Alfaro Díaz Delfín	R. I. 14.
5. I. 24	»	Aramela Aranda Benjamín	» » »

DESERTORES

22. III. 24	Soldado	González F. Manuel J.	B. Z. 4.
11. II. 24	Cabo 1.º	Oyarzun Otto Luis A.	» » »
1. III. 24	»	Amendola López José	R. A. 4.
3. III. 24	»	Piñero Caro Víctor	» » »
20. XII. 23	»	Sagavedra González Juan	» » »
2. XII. 23	»	Espinoza Latorre Manuel	» » »
1. I. 24	»	Albornoz Meléndez Juan	» » »
1. I. 24	»	Mancera Herrera Vicente	» » »
1. I. 24	Soldado Talb.	Larugo Carrasco Zacarías	» » »
1. II. 24	»	Ulloa Brumbya Lora	R. I. 13.
30. I. 24	»	Gutiérrez Espinoza Adrían	» » »
29. I. 24	»	Calderón Ochoa Selso	» » »
29. I. 24	»	Morán Miquel Pedro	» » »
19. I. 24	»	Vissotto Huanco Jacinto	» » »
19. I. 24	»	Jara Aravena Ernesto	» » »
19. I. 24	Soldado	Araya Torres Manuel	G. A. 1.
19. I. 24	»	Rojas Rojas Carlos	» » »
19. I. 24	»	Vargas Santana Carlos	» » »
19. I. 24	»	Lobos Maldonado Héctor	R. A. 6.

Figura 7. Relación de los licenciados por mala conducta, desertores y músicos en el primer semestre de 1924, que el Ministerio de Guerra hizo llegar al intendente de Cautín. Archivo Regional de la Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 4, fs. 100-102, julio de 1924.

al contador, al pagador y a la Oficina de Partes. (ARA, FIC, vol. 4, fs. 15-17, 19 de octubre de 1929), ordenando «que los funcionarios de su dependencia se ajusten estrictamente sobre este particular a las siguientes instrucciones», con el propósito de que «el Balance General de la Nación en 31 de diciembre refleje la situación financiera del Estado en la forma más exacta».

Para el soberano o quien gobierne, sostiene Foucault (2006), el «saber indispensable [...] será un conocimiento de las cosas», en tanto que la estadística «es el conocimiento del Estado, el conocimiento de la fuerza y los recursos que en un momento dado caracterizan un Estado» (p. 320). Para ejemplificar lo anterior, el autor cita la población, las medidas de su cantidad, su mortalidad, su natalidad, las diferentes categorías de sus individuos con su riqueza y las riquezas de que dispone el Estado. Junto con muchos otros, estos

causas, éstos últimos que no pueden ser contratados en las instituciones armadas antes de seis meses» (ARA, FIC, vol. 4, fs. 100-102, julio de 1924).

Para Dreyfus (2012) los criterios de profesionalización y neutralidad política «postulan también su automatización, no sólo con relación a quienes están en el poder sino también como institución» (p. 20). En esta línea se encontraría la función y propósito de la Contraloría General de la República creada en 1927, destinada a normar la contabilidad en los servicios. Al respecto, un documento del 9 de octubre de 1929 da cuenta de la centralidad del Estado, la preocupación por ordenar las finanzas y la generación de un órgano encargado de controlar el adecuado cumplimiento de las regulaciones por parte de los funcionarios.

datos constituirán «el contenido esencial del saber del soberano» (p. 320).

En un Estado unitario y centralizado, la Intendencia es la presencia del «soberano» en la «provincia» o, si se quiere, la extensión de su poder, tal como lo constata el Fondo de Intendencia de Cautín, en sí mismo un contenedor de la información generada por dicha repartición y solicitada o enviada a esta en un flujo permanente. En efecto, se pedían datos de distinto tipo y con diferentes objetivos: la Oficina Central de Estadísticas, información «para la Sinopsis Estadística y Jeográfica que anualmente publica esta Oficina» (ARA, FIC, vol. 7, f. 30, 25 de enero de 1900); el Ministro del Culto, antecedentes al gobernador del departamento de Imperial para evaluar el estado «de las iglesias parroquiales y misionales» (ARA, FIC, vol. 5, fs. 244-246, 27 de noviembre de 1897); libros en blanco con el propósito de registrar la estadística minera y metalúrgica de la provincia, aunque «la minería se halla aún en esta provincia en un estado incipiente i por este motivo los datos que se suministran no tengan gran valor, procuraré hacer de modo que esos datos sean lo más completos» (ARA, FIC, vol. 5, f. 247, 29 de noviembre de 1897); y, el Ministro del Interior, datos para evaluar «la plaga de langostas que se cree ha pasado de la Argentina a la provincia de Cautín» (ARA, FIC, vol. 5, f. 365, 29 de diciembre de 1897). Esta permanente solicitud activaba a todas las instituciones y funcionarios estatales para la producción, acopio, ordenamiento y envío de la información solicitada: una completa burocracia generadora y registradora de datos que demanda el «soberano» —un saber indispensable que se va archivando—.

A modo de conclusión

Frente a una documentación voluminosa, diversa y abundante en datos y casuística como la contenida el Fondo de Intendencia de Cautín, este artículo exploró la instalación del Estado nacional en la Araucanía. Apoyado en la noción de estatidad y en la idea de que el Estado se hace haciendo Estado, el texto se concentró en aquellos aspectos que permiten analizar las primeras décadas de la conformación del territorio y de la burocracia estatal. Entender al Estado nación chileno como un proceso en permanente construcción ayuda a dar cuenta de la complejidad de este. La ocupación de La Frontera mostró algunas de sus debilidades, al tiempo que contribuyó con su consolidación nacional. De ello es ejemplo la misma creación de la provincia de Cautín, que reflejó, por una parte, la voluntad y capacidad del Estado para serlo, develando por otra sus carencias —determinantes de los distintos grados de

estadidad en términos espaciales y sectoriales– y evidenciando finalmente que, apoyado en su burocracia, el Estado nación chileno estableció formas, normas, mecanismos e instituciones tendientes a «chilenizar» al territorio y a quienes lo habitaban.

La creación de las provincias de Malleco y Cautín en 1887 fue al mismo tiempo historia y proyecto. Fue historia abarcando un espacio perteneciente al territorio mapuche que, desde tiempos coloniales, había dado forma a La Frontera y sobre el cual el Estado chileno inició un sistemático proceso de ocupación con campañas militares y resoluciones administrativas, entre otras muchas acciones; y fue proyecto al ir en la línea de una apropiación y reestructuración territorial manifestada en la creación de la provincia de Arauco –el Territorio de Colonización–, que buscaba profundizar la desarticulación del territorio mapuche para rearticularlo según la nueva lógica político-administrativa vigente en el resto de la República.

El proceso arriba descrito recorre la documentación en la Intendencia de Cautín. Esta muestra el día a día tanto de los funcionarios estatales como de los habitantes de la provincia –sus dudas, preocupaciones, intereses, conflictos–; de la centralidad estatal que tomaba las decisiones sobre los sujetos y el territorio; y de la construcción del Estado nación en la Araucanía.

En dichos papeles, sin embargo, no pocas veces se pueden leer entre líneas los textos no escritos de los mapuches; escuchar sus voces silenciadas por el mismo peso de los miles de papeles con tintas, que hacen visibles sus múltiples formas de adaptación y resistencia cotidiana frente a la acción de particulares y del Estado.

Referencias

- Anguita, R. (1912). *Leyes promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1º de junio de 1912*. Tomo II. Santiago: Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona.
- Bandieri, S. (2005). *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Bello, A. (2011). *Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas. Territorio, política y cultura en los siglos XIX y XX*. Temuco: Ediciones UC Temuco.
- Bengoa, J. (1985). *Historia del pueblo mapuche. Siglos XIX y XX*. Santiago: Sur Editores.
- Bourdieu, P. (2014). *Sobre el Estado. Curso en el Collège de France (1989-1992)*. Barcelona: Editorial Anagrama.

- Chapanoff, M. (2008). Navegación fluvial en La Frontera: procesos de continuidad y cambio en las estrategias de uso y navegación en el espacio fluvial del río Imperial a partir del desarrollo de la navegación a vapor (segunda mitad del siglo XIX). https://www.museoregionalaraucania.gob.cl/642/articles-74995_archivo_01.pdf
- Dreyfus, F. (2012). *La invención de la burocracia. Servir al Estado en Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. Siglos XVIII-XX*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Flores, J. (2011). Territorio y economía al sur del río Bío Bío durante la primera mitad del siglo XX. En J. Pinto (ed.), *Araucanía, siglos XIX y XX. Economía, migraciones y marginalidad* (pp. 129-156). Osorno: Editorial Universidad de Los Lagos.
- Flores, J. (2014). La Araucanía y la construcción del sur de Chile, a fines del siglo XIX y principios del XX. En Q. Bonastra y G. Jori (eds.), *Imaginar, organizar y controlar el territorio. Una visión geográfica de la construcción del Estado-nación* (pp. 197-226). Barcelona: Icaria editorial.
- Flores, J. (2016). La construcción del Estado-Nación al sur del mundo. La Araucanía y Patagonia hacia fines del siglo XIX y principios del XX. En *Las poblaciones indígenas en la construcción y formación de las naciones y los estados en la América Latina decimonónica* (pp. 379-413). México: CIESAS.
- Flores, J. y Azócar, A. (2017). Mapas para el Estado. La representación de la Araucanía: 1836-1916. *Scripta Nova*, 21. <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18344>
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- González, J. y Bernedo, P. (2013). Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887. *Revista de Geografía Norte Grande*, (54), 179-198.
- González, J. y Sagredo, R. (2005). Geografía y república. El ordenamiento político administrativo del territorio Chile. *Anales de la Sociedad de Ciencias Geográficas*, pp. 345-355.
- León, L. (1991). *Maloqueros y conchavadores en la Araucanía y las Pampas, 1700-1800*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.
- López, E. (2014). *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)*. Santiago: Dibam.
- Mandrini, R. y Ortelli, S. (1992). *Volver al país de los araucanos*. Buenos Aires: Sudamericana.

- Mariman, P., Caniuqueo, S., Millalén, J. y Levil, R. (2006). ¡...Escucha, winka...! Cuatro ensayos de *historia nacional mapuche y un epílogo sobre el futuro*. Santiago: LOM.
- Núñez, A. (2014). Definiendo una geografía para la nación: la resignificación territorial de Chile, s XVIII-XIX. En Q. Bonastra y G. Jori (eds.), *Imaginar, organizar y controlar el territorio. Una visión geográfica de la construcción del Estado-nación* (pp. 167-195). Barcelona: Icaria editorial.
- O'Donnell, G. (Sin fecha). Acerca del Estado en América Latina contemporánea. Diez tesis para una discusión. Texto preparado para el proyecto «La Democracia en América Latina», propiciado por la Dirección para América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (DRALC-PNUD). Disponible en <http://www.unsa.edu.ar/histocat/instituciones/odonnell.pdf> [consultado el 25 de mayo de 2019].
- Oszlak, O. (2012). *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización social*. Buenos Aires: Ariel.
- Pinto, J. (2015). *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión y la exclusión*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.
- Sagredo, R., González, J. y Compan, J. (2017). *Política en el espacio. Atlas histórico de las divisiones político-administrativas de Chile. 1810-1940*. Santiago: Dibam.
- Sanhueza, M. La primera división político-administrativa de Chile, 1811-1826. *Historia*, (41), 447-493.
- Tilly, C. (1993). *Coerción, capital y los Estados europeos, 990-1990*. Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Urzúa, G. y García, A. (1971). *Diagnóstico de la burocracia chilena (1818-1969)*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
- Varas, A. (1849). Informe presentado a la Cámara de Diputados por don Antonio Varas, visitador judicial de la República, en cumplimiento del acuerdo celebrado en la sesión del 20 de diciembre del año de 1848, sobre la reducción pacífica del territorio araucano. En C. Saavedra (2008), *Documentos relativos a la ocupación de Arauco* (pp. 267-321). Santiago: Cámara Chilena de la Construcción-Pontificia Universidad Católica de Chile-Biblioteca Nacional de Chile.
- Verniory, G. (2001). *Diez años en la Araucanía, 1889-1899*. Santiago: Pehuén.
- Villalobos, S. (1992). *La vida fronteriza en Chile*. Madrid: Editorial Mapfre.