

# Caminos, ensamblajes, circulación

## La Carretera Austral en Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (Chile, 1973-1990)

Autor:

Urrutia, Santiago Reveco

Tutor:

Hollmán, Verónica

2020

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctor de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Posgrado



Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Filosofía y Letras

Tesis de Doctorado

**Caminos, ensamblajes, circulación:**

**La Carretera Austral en Patagonia Aysén durante la dictadura  
cívico militar (Chile, 1973-1990)**

Tesista: Santiago Urrutia Reveco

Directora: Verónica Hollman

Co-Director: Andrés Núñez

Consejera de Estudios: Perla Zusman

**Buenos Aires, 2020**

## Resumen

Esta Tesis se pregunta ¿qué hace un camino? Planteada en estos términos, la investigación busca trazar y poner a disposición algunas alternativas provisorias referidas al modo en que pueden ser interrogadas y exploradas las infraestructuras desde las ciencias sociales, y más particularmente la geografía. A favor de este propósito, se proponen una serie de descentramientos epistemológicos con el fin de componer tanto como sea posible un entendimiento de las infraestructuras a partir de sus propias capacidades e incidencias en la vida social y el espacio.

De manera todavía más precisa, la pregunta que organiza y moviliza esta investigación es ¿qué hace la Carretera Austral en Aysén (Patagonia chilena) durante la dictadura cívico militar encabezada por Pinochet? Por un lado, interesa comprender cómo se construye sociomaterialmente la Carretera Austral. Es decir, el “qué hace” se dice en el sentido de los distintos elementos (humanos, no humanos, discursivos y materiales) que componen y que participan en el proceso de construcción del camino austral en el período de investigación. Por el otro lado, el problema “qué hace” se refiere a los nuevos agenciamientos territoriales que la Carretera Austral promueve, conecta o en los que participa activamente.

A partir de esta pregunta se organizan los seis capítulos de esta Tesis (sin contar la Introducción y las Reflexiones Finales), cada cual referido a un proceso espacial particular, hasta cierto punto independiente, pero siempre conectado e implicado en los otros a través del camino. Si bien cada proceso posee su cronología, sus actores y sus implicancias particulares, mirados en conjunto han potenciado o activado lo que en la Tesis se denomina la “verticalización” y “chilenización” de Aysén. Es decir, tanto una reestructuración y normalización de las moviidades al interior del territorio como la impresión sobre esta circulación ya canalizada de unas ciertas lógicas y dinámicas vinculadas al patrón dominante de lo que se considera lo “chileno” o nacional. De este modo, se pretende mostrar que, considerado en sus propias dinámicas, el camino puede comprenderse como una verdadera máquina que va a territorializar al Estado militar y proyectar (hasta el día de hoy) su impronta autoritaria (y neoliberal) en la sociedad y el territorio de Aysén.

## Abstract

This Thesis asks what makes a road? Put in these terms, the research seeks trace and make available some provisional alternatives referring to the way in which infrastructures can be interrogated and explored from the social sciences, and more particularly geography. In favor of this purpose, a series of epistemological lines are proposed in order to compose as much as possible an understanding of infrastructures based on their own capacities and incidences in life and social space.

More precisely, the question that organizes and mobilizes this research is what did the Carretera Austral do in Aysén (Chilean Patagonia) during the civic-military dictatorship headed by Pinochet? On the one hand, it is interesting to understand how the Carretera Austral is sociomaterially constructed. In other words, the “what it does” is said in the sense of the different elements (human, non-human, discursive and material) that compose and that participate in the construction process of the southern road in the research period. On the other hand, the problem “what does it do” refers to the new territorial assemblages that the Carretera Austral promotes, connects or in which it actively participates.

From this question the six chapters of this Thesis are organized (not counting the Introduction and Final Reflections), each one referring to a particular spatial process, to some extent independent, but always connected and involved in the others along the way. Although each process has its chronology, its actors and its particular implications, looked at as a whole they have enhanced or activated what in the Thesis is called the "verticalization" and "chilenization" of Aysén. In other words, both a restructuring and normalization of mobility within the territory and the impression on this already channeled circulation of certain logics and dynamics linked to the dominant pattern of what is considered "Chilean" or national. In this way, it is intended to show that, considered in its own dynamics, the road can be understood as a true machine that will territorialize the military state and project (to this day) its authoritarian (and neoliberal) imprint on society and the territory of Aysén.

## Agradecimientos

Cada parte mía sabe que sin el ejemplo y apoyo de estas personas hubiese sido imposible dar inicio y continuidad al proceso que, de alguna manera, termina con esta Tesis. Probablemente algunas de estas personas nunca podrán saberlo. En eso consiste la importancia de su gesto: en su naturaleza absolutamente inconsciente y desinteresada. Recuerdo, por ejemplo, que una de las últimas cosas que le dije a mi padre antes de que falleciera el año 2011, fue que leyera *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* de Fernand Braudel. Y si bien en el presente trabajo no hay ninguna otra referencia a esa obra y a ese autor, creo que de todas maneras sigue su estela más fundamental: la pregunta por la historia y el espacio, o más bien, la pregunta por la historia del espacio. Además, fue gracias a mi querido padre que en mi adolescencia tuve la suerte de conocer este maravilloso lugar llamado Aysén y recorrerlo a través de la Carretera Austral. Un año más tarde de su partida, mi primo hermano Felipe, muy querido por nosotros y particularmente por mi padre, falleció en un accidente mientras se encontraba navegando uno de los tormentosos ríos de Aysén como parte de una misión de trabajo a su cargo como geógrafo especialista en hidrología de la Dirección General de Aguas del Ministerio de Obras Públicas de Chile. A ellos dos va, en primer lugar, todo mi reconocimiento y homenaje: para mí estudiar las dinámicas históricas y espaciales de Aysén ha sido siempre un intento de (re)establecer el diálogo con ellos, de trazar algún puente, aunque sea en el pensamiento, que nos permita volver a encontrarnos en algún lugar.

Afortunadamente hay también personas a quienes sí puedo manifestarles directamente mi cariño y agradecimiento no tan solo por su apoyo incondicional en el desarrollo de esta Tesis, sino por ser un soporte cotidiano. Mi madre Marcela, mi hermano José, mi hermana Javiera y Waldo, nuestro querido hermano de cuatro patas, constituyen mi arraigo fuerte, la tierra más íntima, mi primer territorio. De aquí he aprendido lo esencial y he extraído las primeras herramientas para ir construyendo mis caminos. Han sido también indudablemente mi refugio. El lugar de descanso antes de echarse de nuevo a andar. Mis pocos amigos, verdaderos hermanos y compañeros para cada viaje. El territorio desplazándose. Juliana, compañera cariñosa y paciente. Siempre preocupada de que el viaje sea el mejor para ambos. A todas estas personas les agradezco profundamente y todos los días.

Sin duda también y muy entrañablemente, a Verónica Hollman, Perla Zusman, Andrés Núñez, Enrique Aliste y Rodrigo Booth. Maestras/os, colegas y grandes personas que he tenido la suerte

de ir conociendo en distintos momentos y lugares durante estos primeros pasos en el espacio académico. A cada una/o le agradezco muy sinceramente no solamente su valioso apoyo y todo lo aprendido en cada una de las circunstancias que hemos podido compartir, sino también, y por sobre todo, su compañerismo, amistad, solidaridad y humildad que hacen que verdaderamente sea agradable y gratificante trabajar en ámbitos, como el académico, que quizás en otras circunstancias podría resultar hostil

Agradecido también con todas las personas e instituciones que ayudaron con la logística mayor de este proyecto. Todas las personas con las que tuve la oportunidad de conversar durante mi trabajo de campo realizado casi a lo largo de todo el año de 2018 en la región de Aysén y me ayudaron a situar la temática de una manera distinta. Asimismo, a trabajadores y trabajadoras de los distintos archivos, bibliotecas y centros de documentación que tuve que visitar para recopilar la información o que me acogieron como lugar de trabajo: Biblioteca Nacional de Chile, Biblioteca Nacional Mariano Moreno de Argentina, Archivo Nacional de la Administración de Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Ministerio de Bienes Nacionales de Chile, Ministerio de Obras Públicas de Chile, Dirección de Vialidad de Aysén, Biblioteca Regional de Aysén, entre otros. Sobre todo, un agradecimiento muy especial a mis compañeros/as del Grupo Cultura, Naturaleza y Territorio y en general a todas las personas que conforman el Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, por su acogida y por hacerme sentir como en casa. Finalmente, y no por eso menos importante, al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) por haber confiado en mi proyecto y haberme entregado los recursos y el apoyo necesario para poder haber realizado mi investigación sin mayores presiones.

La historia de un arroyo, hasta la del más pequeño que nace y se pierde entre el musgo, es la historia del infinito (...) Todos los agentes de la atmósfera y el espacio y todas las fuerzas cósmicas, han trabajado en concierto para modificar incesantemente el aspecto y la posición de la imperceptible gota.

(Eliseo Reclus, *La historia de un arroyo*)

¡Sí! Después de todo, desde un cierto punto de vista, desde el punto de vista del ser, la piedra, el insensato, el razonable, el animal, valen lo mismo.

(Gilles Deleuze, *En medio de Spinoza*)

## 1. PREFACIO

¿Puede conocerse bien un territorio sin saber cómo se llega o se sale de él, o cómo se mueven las personas, las mercancías, cosas, ideas y energías en su interior? La historia nos muestra que siempre que hay personas, hay caminos. No es que existan por separado, de un lado, sociedades y territorios, y del otro, caminos, sino que se componen mutuamente: las sociedades siempre han necesitado vías para desplazarse por el territorio, y los caminos de gentes que los atraviesen.

De manera tal que los caminos sostienen una relación muy íntima con los humanos, pero también con los cerros, valles, ríos u hondonadas que atraviesan o rodean, así como con los materiales (tierra, ripio, asfalto) que los conforman y los tipos de tecnologías o vehículos que los recorren: del caballo al automóvil, pasando por el bote o la carreta. Siempre es un ensamblaje de relaciones, cuerpos, materiales y ritmos distintos. Existen, por ejemplo, caminos modernos para que vehículos modernos surquen los bellos paisajes promovidos internacionalmente por las grandes agencias turísticas, y otros trazados en lugares para la mayoría de nosotros inhóspitos construidos de las maneras más rudimentarias donde casi solamente los locales se desplazan por medio de los transportes más básicos en temporalidades absolutamente otras.

En este sentido, los caminos constituyen también valiosas fuentes históricas, antropológicas, arqueológicas y geográficas. Siempre que se sepa cómo leer los indicios, la capacidad expresiva de las rutas es riquísima. La historia de los grandes imperios es también la historia de sus vías: Calzada Romana, Ruta de la Seda del Imperio Chino, Camino del Inca. Por su parte, la Carretera Panamericana que cruza longitudinalmente todo el continente americano ha sido comprendida por algunos como la encarnación de los intereses imperialistas de Estados Unidos y por otros, como la reivindicación de un “sueño americano” de unidad y cooperación. En cualquier caso, la importancia del camino parece indiscutible.

Habitualmente en Chile la extensión de la Carretera Panamericana (Ruta 5) se considera hasta la ciudad de Puerto Montt, al sur de ese país, donde arribó bien entrado el siglo XX. Lo significativo de este punto es que, en varios sentidos, Puerto Montt marcó no solo el final de la carretera internacional sino del país en su totalidad. O al menos de aquél que se consideraba “integrante del conjunto de comunicaciones modernas, en visión panamericana, como parte de las naciones del globo” (Naranjo, 1971: 21).



De este modo, junto con el inicio de la construcción del Ferrocarril en el siglo XIX, el gran camino longitudinal ha sido una de las marcas territoriales más representativas del impulso normalizador que acompañó al avance del Estado y del capital para ocupar la “loca geografía” chilena durante el siglo pasado (Subercaseaux, 1940). De hecho, hace tiempo que el territorio de este país se articula y depende casi en su totalidad de los flujos a los que da vida el trazado longitudinal (del Ferrocarril primero y de la Panamericana después), estructurando así una “larga y angosta faja de tierra” como ha sido dicho tantas veces. Es como si Chile mismo fuera un camino que se despliega entre la cordillera y el mar, cambiando de aspecto en la medida en que se acerca a sus extremos. En el norte, caminos y huellas reseca, insoladas a pleno sol que son rodeadas de parajes áridos. En la medida en que se va avanzando hacia el sur su superficie contrasta cada vez más con el verdor y el follaje a causa de la lluvia que los va tiñendo de un gris oscuro y húmedo.

Pero, ¿qué ha sucedido con toda esa tierra que desborda por los extremos del longitudinal? Al final de la Ruta 5, al sur de Puerto Montt, está la Patagonia, y más particularmente, Aysén, donde la cordillera de los Andes va perdiendo altitud hasta desaparecer completamente mientras el territorio es fragmentado en numerosos fiordos, canales, archipiélagos, ríos y senos. Sus caminos se ocultan, se hunden con el continente y reaparecen intentando replicar una vía recta, longitudinal, que nunca puede ser tal a causa de las ‘cuestas’ o ‘portezuelos’ que superar, o los ríos que hay que vadear. En esta zona, el mar los penetra, el terreno los desorganiza: los caminos terminan abruptamente contra el agua, el barro y la piedra. Además, la nieve, la lluvia y los derrumbes los sepultan y esconden, razón por la cual el aire y el mar han constituido tradicionalmente el medio de acceso por excelencia, como ocurre en una isla. Por todo ello, en esta tierra, el camino longitudinal, los trazados transversales, las sendas y huellas de caballos, a veces, se confunden. No siempre se sabe bien cuál es cuál. Sobre todo, cuesta trabajo saber en qué sentido se avanza: pese al gran esfuerzo en hacer un camino recto, algunas secciones de la línea del longitudinal en realidad corren transversalmente.

Quizás sea este modo tan particular en que los caminos interactúan y se componen con el terreno la principal razón por la que, según se ha dicho, Aysén se “incorporó” tan lentamente a la nación (Ibáñez, 1972-1973). No por falta de caminos, puesto que si hay personas hay caminos, sino porque hasta hace muy poco (y en muchos casos todavía) la vida de este territorio ha fluido fundamentalmente en caminos, “huellas”, sendas o “picás” transversales. Es decir, ha basado en

estas rutas y también en la navegación de ríos, lagos y costas, un modo particular de habitar el territorio definiendo un horizonte transversal, oeste-este, y viceversa, con intercambios transfronterizos permanentes, que históricamente han contrariado a la organización vertical o longitudinal del país.

Por esto es tan notable la aparición de la Carretera Austral en el territorio de Aysén durante la segunda mitad del siglo XX. Sus implicancias, que quedan expresadas en lo que puede parecer una simple inscripción o cicatriz en la superficie, opera hasta en las esferas más sensibles de la vida cotidiana. En este sentido, vale la pena preguntarse ¿qué posibles conclusiones podríamos sacar si intentamos contar la historia a partir de lo que se mueve y no de lo que permanece estático o invariable en el territorio? Ese, quizás, sería el punto de inicio para comprender la geografía histórica de Aysén desde el punto de vista de sus caminos. En esta Tesis se pretende, tanto como nos permitan las fuentes, la metodología y el propio lenguaje, rescatar esa “expresividad” y “vitalidad” del camino.

## TABLA DE CONTENIDOS

Resumen .....	2
Abstract .....	3
Agradecimientos .....	4
1. PREFACIO.....	7
2. INTRODUCCIÓN .....	12
<b>Presentación del Tema</b> .....	12
<b>Estado de la Cuestión</b> .....	19
<b>Marco Teórico</b> .....	26
Del “espacio social” al “espacio ensamblado” .....	26
Movilidades y caminos .....	33
Territorio y circulación.....	39
<b>Planteamiento del Problema e Hipótesis</b> .....	44
<b>Metodología y Estructura de la Tesis</b> .....	45
3. DEL “PAÍS DE LAS CUENCAS” A LA “LARGA Y ANGOSTA FAJA DE TIERRA” ...	51
<b>La Carretera Austral: elementos para pensar los ensamblajes técnico-ambientales</b> .....	51
De los caminos transversales a la carretera longitudinal .....	54
La Carretera Austral entre lo humano y lo no humano .....	61
Consideraciones finales del capítulo .....	79
<b>Circulación y política: la Carretera Austral y la “verticalización” del territorio</b> .....	81
Caminos y circulación.....	84
¿Del “país de las cuencas” a territorio moderno? .....	88
Caminos para “verticalizar” Aysén.....	96
Consideraciones finales del capítulo .....	109
<b>Hacer camino al andar: Rally Austral y <i>performance</i> de la Carretera Austral</b> .....	112
Sueños, caminos, automóviles .....	113
La dictadura, el deporte y la “nueva” Federación de Automovilismo de Chile .....	115
Rally, paisajes, colonización .....	120
Consideraciones finales del capítulo .....	131
4. “HACER DE CHILE UNA GRAN NACIÓN”: LA CARRETERA AUSTRAL EN LA CHILENIZACIÓN DE PATAGONIA AYSÉN.....	133
<b>El poblamiento de Aysén: Carretera Austral, ritmos y encantamiento desde el litoral al continente</b> .....	133
Ritmo, temporalidades, territorio.....	136
La Patagonia chilena, su colonización y sus ritmos.....	140
Dictadura, población y Aysén: regularización de la tierra y las nuevas villas en la Carretera Austral .....	146
El camino, la casa y la colonización en el litoral: lo sedentario y lo nómada.....	155
Consideraciones finales del capítulo .....	177
<b>Carretera Austral y Parques Nacionales: componiendo una “naturaleza” para Aysén.</b> 181	
Naturaleza(s) ensamblada(s): más allá de Naturaleza y conservación.....	185
Dictadura, política ambiental, conservación: el caso de Aysén.....	189
La Carretera Austral entre ruta “escénica” y “ecológica” .....	195
Parque Camino Austral .....	202
Consideraciones finales del capítulo .....	207
<b>El lugar de las imágenes. Imágenes del lugar: la imagen en movimiento en la construcción de la Carretera Austral.</b> .....	209

<b>Imágenes como material de construcción</b> .....	211
<b>Televisión y paisaje en la dictadura cívico militar</b> .....	213
<b>Aysén, la carretera y la imagen en movimiento</b> .....	217
<b>Mapeo y territorialización: panorámicas, atlas y vistas aéreas</b> .....	225
<b>Consideraciones finales del capítulo</b> .....	236
5. REFLEXIONES Y PALABRAS FINALES.....	238
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	244

## 2. INTRODUCCIÓN

### Presentación del Tema

La Carretera Austral (Ruta 7 o Camino Longitudinal Austral) es una ruta de aproximadamente 1.240 kilómetros de largo que atraviesa verticalmente la Patagonia chilena entre Puerto Montt (región de Los Lagos) y Villa O'Higgins (región de Aysén), es decir, aproximadamente entre los 41,8° hasta los 49° de latitud sur, área conocida también como Patagonia Aysén.

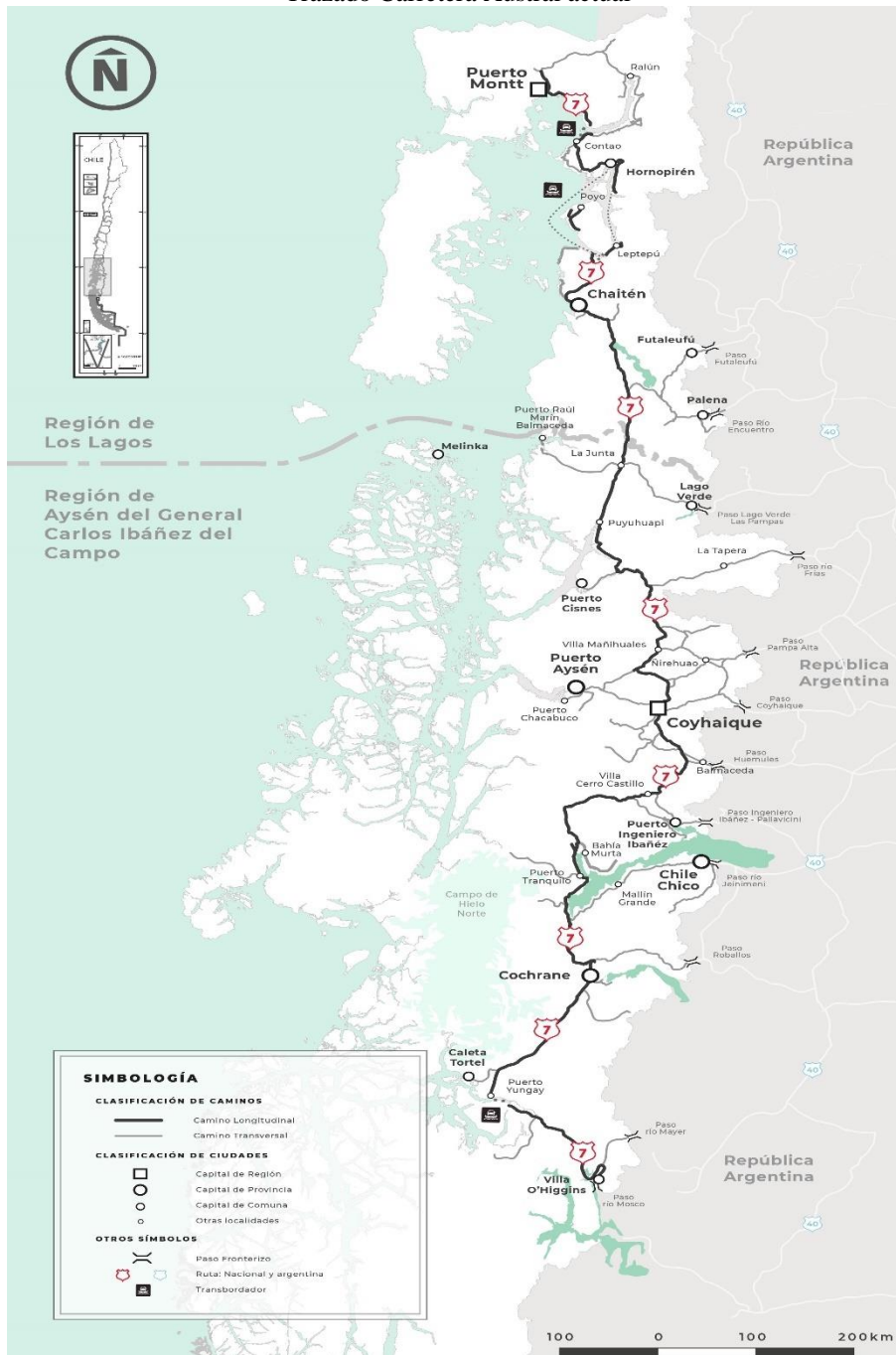
De modo general, se entiende que la Patagonia chilena está compuesta por la provincia de Palena (parte austral de la región de Los Lagos), la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y la región de Magallanes y la Antártica Chilena. Con Patagonia Aysén o simplemente Aysén nos referimos en la presente investigación a lo que actualmente son la región de Aysén y la provincia de Palena, área que es atravesada por el Camino Longitudinal Austral. Si bien en la actualidad Palena es administrativamente parte de la región de Los Lagos, históricamente se reconoce como parte de procesos de formación sociocultural similares con la región de Aysén (El Diario de Aysén, 15/09/1984; Martinic, 2014). Sumado a esto, para efectos técnicos durante la dictadura cívico militar que va desde septiembre de 1973 hasta marzo de 1990 (período en el que se evidencian algunos de los avances más importantes en la construcción de la Carretera Austral) esta área fue vista como una unidad administrativa para llevar adelante el proyecto caminero (El Diario de Aysén, 20/2/1982).

Como dijimos anteriormente, la Carretera Austral atraviesa longitudinalmente la provincia de Palena (15.302 km<sup>2</sup>) y la región de Aysén (108.494 km<sup>2</sup>), por lo tanto, recorre y conecta una superficie de 123.796 km<sup>2</sup>, lo cual constituye un 16,354% de los 756.950 km<sup>2</sup> de Chile continental. Las obras de construcción en torno a la Carretera Austral llevan casi medio siglo y todavía siguen en ejecución. En cuatro décadas han sido invertidos en ella más de US\$ 1.136 millones razón por la que ha sido catalogada como “La mayor obra pública del siglo XX en Chile” (El Mercurio, 14/2/2016).

Si bien, tal como su nombre sugiere, parte importante de su trazado es longitudinal, en realidad conforma un sistema vial complejo constituido por el mencionado trazado “troncal” que corre en

dirección norte-sur (y viceversa), al que se conectan una serie de rutas transversales (“ramales” desplegados en dirección oeste-este, y viceversa, que en su mayoría son, también, caminos internacionales o transfronterizos), sendas de penetración, puentes y transbordadores que, en conjunto, son la mayor red de comunicación y transporte local en la actualidad (Figura 1).

Figura 1  
 “Trazado Carretera Austral actual”



Fuente: Elaboración Propia<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Tanto este como los demás mapas de elaboración propia contenidos en la Tesis fueron realizados gracias a la información vectorial obtenida en la mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Chile disponible en la página: [https://www.bcn.cl/siit/mapas\\_vectoriales](https://www.bcn.cl/siit/mapas_vectoriales)

Sin embargo, durante gran parte del siglo XX, debido a la ausencia de una ruta longitudinal por territorio chileno, esta zona fue accesible principalmente por mar y por aire, mientras que por tierra sólo era posible hacerlo a través del mucho más complejo sistema de rutas argentinas que extendía su influencia a través de los caminos transversales dispersos en el lado chileno. Cuestión que, en el contexto de la dictadura chilena y de las tensiones limítrofes con Argentina que dificultaron el tránsito llamado ‘Chile a Chile’<sup>2</sup>, le significó ser considerada una “isla” en términos geopolíticos y de conectividad (García, 1989; Van Schouwen, 2003).

Pese a que había comenzado a construirse en la década de 1960, durante la dictadura la Carretera Austral se convirtió en una de las obras públicas más representativas del período. En poco más de una década se llevaron a cabo importantes avances del camino gracias a la acción conjunta del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, el Programa de Empleo Mínimo (PEM) y empresas constructoras privadas gracias a licitaciones realizadas por el aparato público.

Para 1988 se había inaugurado la conexión longitudinal entre Puerto Montt y Cochrane, es decir, aproximadamente mil kilómetros de camino (sin contar trazados transversales y considerando tres transbordos –seno Reloncaví, canal Comau y fiordo Reñihué-, si bien las expectativas del proyecto oficial era eliminar estos últimos para conseguir así una conectividad netamente terrestre) que constituyen el grueso de la actual infraestructura.

Ese mismo año los números oficiales indicaban una Red Vial de casi 2.400 kilómetros que incluían el trazado longitudinal más los caminos transversales, y la construcción de 118 puentes definitivos que sumaban una longitud total de 4.720 metros lineales sobre una superficie de aproximadamente 123.796 km<sup>2</sup>. A su vez, entre 1973 y 1988 se habían invertido \$37.500.000.000 pesos de la época y se consideraba que el avance físico representaba el 86% de lo estipulado (MOP, 1988). Con lo cual, la inversión pública (proveniente de distintas fuentes como el Fondo Nacional de Desarrollo Regional creado en la dictadura o de préstamos realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo) para su construcción fue de las mayores del período después de las obras del Metro

---

<sup>2</sup> Así se denominó al trayecto que debía hacerse para ir por tierra hasta Patagonia Aysén. Tradicionalmente para llegar a esta área se “salía” del territorio chileno por un paso internacional ubicado más al norte, generalmente, por el “Paso Cardenal Samoré” (Osorno – Villa La Angostura) y se volvía a “entrar” por cualquiera de los pasos hacia territorio chileno. (El Diario de Aysén, 15/2/1979).



(Subte) en la ciudad de Santiago y la inversión para la construcción de la central hidroeléctrica Colbún-Machicura (Rojas, 2000).

Complementario con estas cifras, las autoridades y los medios oficiales de comunicación afirmaron que la Carretera Austral era el “resultado de una iniciativa que es obra exclusiva del gobierno militar que preside el general Augusto Pinochet Ugarte” (El Diario de Aysén, 6/2/1978), y, coherente con esto, pasó a denominarse (informalmente al menos) Carretera Austral “Presidente Pinochet”. En este sentido, durante la dictadura el camino se consideró, tal como expresó en la época el profesor de la Academia de Guerra y teórico de la geopolítica nacional, “una de las realizaciones más importantes de nuestro actual gobierno y, sin duda, la obra predilecta de S.E el Presidente de la República (...) debido a su enorme trascendencia geopolítica” (Von Chrismar, 1986: 44) o como “el más importante de los proyectos de esta naturaleza que se hayan realizado en el presente siglo”, según el también profesor de geopolítica y subsecretario de Obras Públicas Germán García (García, 1989: 64).

Desde este punto de vista, el Camino Longitudinal Austral sería considerado explícitamente como una de las principales obras de infraestructura para “hacer de Chile una gran Nación”, objetivo fundamental que había expresado la Junta Militar en su Declaración de Principios de marzo de 1974. Esto porque se suponía que influiría en cuestiones claves como el fortalecimiento de la soberanía en espacios considerados fronterizos; el fomento al poblamiento de “espacios vacíos”; la integración física y articulación territorial del país; la defensa militar; la circulación de reglamentos, mandos y autoridades hacia zonas alejadas de los centros de poder; el desarrollo y explotación de recursos estratégicos, entre otros. Con lo cual debía “enorgullecer no sólo a nuestro supremo gobierno que la resolvió, planificó e impulsó, sino a todos los chilenos ya que satisfacen necesidades vitales de desarrollo y de seguridad nacional” (Von Chrismar, 1986: 44).

A partir del denominado “retorno a la democracia” (1990) las actividades de construcción caminera han seguido avanzando en la zona austral. A fines de la década de 1990 el trazado alcanzó el objetivo de Puerto Yungay (1996), y poco tiempo después, a Villa O’Higgins (1999) que constituye la localidad más importante y austral conectada al camino. Actualmente, el CMT y Vialidad se encuentran realizando trabajos de extensión en el linde de la región de Aysén con la de Magallanes, más otros trabajos de consolidación de caminos y trazados transversales. Para el futuro se proyecta que la conectividad alcance hasta Puerto Natales (región de Magallanes) completando una longitud

total aproximada de 2.175 kilómetros, que permitirán la integración vial definitiva de todo el territorio nacional.

Contrario al protagonismo que, como mencionamos más arriba, tuvo la construcción del camino longitudinal durante la dictadura cívico militar, es importante destacar que las primeras iniciativas públicas y privadas que datan de inicios del siglo XX estuvieron enfocadas principalmente en establecer una red de caminos transversales que siguiera el sentido este-oeste de los valles y afluentes que históricamente habían orientado la movilidad en esta zona con fluidas relaciones transfronterizas con las localidades patagónicas de Argentina (Baeza, 2011; Benedetti y Laguado, 2013; Saavedra y Mansilla, 2014; Núñez, Molina, Aliste y Bello, 2016b; Núñez, Baeza y Benwell, 2017b).

Las primeras propuestas formales relacionadas con un camino longitudinal de las que se tiene registro comenzarán a surgir recién a mediados del siglo pasado. Entre estas, las más significativas fueron las de Augusto Grosse, explorador de origen alemán contratado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para realizar estudios de colonización de la zona y la del regidor de la entonces provincia de Aysén, Baldo Araya Uribe. A grandes rasgos, la tesis de estos funcionarios (que con los años se cristalizará en el sentido común) sostiene que la fuente del subdesarrollo de la zona se debía a su “lejanía” y nula conexión terrestre con “Chile por Chile” y, por tanto, la deficiente presencia de los aparatos de Estado.

Con estas ideas como antecedente y con el apoyo de algunos integrantes del denominado “Block Parlamentario Austral” que se componía por los legisladores de la circunspección compuesta por las entonces provincias de Chiloé, Aysén y Magallanes, en el año 1967, el director de Planeamiento y Urbanismo de Obras Públicas, Juan Parrochia firma un acuerdo con el Instituto Geográfico Militar (IGM) para el reconocimiento aéreo de la zona con el objetivo de decidir de mejor forma el trazado para la ruta austral. Finalmente, en 1968 la Dirección de Vialidad elaboró y entregó a la Dirección General de Obras Públicas del MOP el proyecto para la construcción de la “Carretera Longitudinal Austral”.

La documentación disponible permite afirmar por tanto que el proyecto del camino longitudinal fue elaborado en la década de 1960, es decir, antes del Golpe Militar, aunque efectivamente es durante la dictadura que se avanzará en base a una planificación más o menos sistemática en la construcción de caminos priorizando los ejes norte-sur, acompañándose de una serie de discursos

relacionados a la integración, al desarrollo y ,sobre todo, a la defensa del territorio nacional. En todo caso, resulta importante señalar anticipadamente que pese a ser denominada como “Carretera”, en realidad, hasta por lo menos la década de 1990, gran parte del trazado longitudinal (salvo en las cercanías del eje transversal Coyhaique – Puerto Aysén) no era más que un camino ripiado de condiciones y características básicas en las que de hecho su ancho no permitía la circulación de dos vehículos simultáneamente. Con lo cual, el denominativo se corresponde más con la propaganda del régimen y con la importancia política y territorial que se le atribuía al proyecto, que con las características materiales del propio camino.

De todos modos, para comprender bien el sentido que adquiere en este contexto la Carretera Austral habría que reconocer, en primera instancia, la existencia de múltiples caminos de distintas características y tamaños en Patagonia Aysén antes de la dictadura (Saavedra y Mansilla, 2014), puesto que, como veremos, serán precisamente estos caminos (y sus movilidades) los más afectados al ser constreñidos o invisibilizados por el despliegue de un sistema de caminos articulado en torno a un longitudinal que permitiese replicar la estructuración vertical del territorio y la circulación del país.

Desde este punto de vista, como sostiene Richard (2013), para abordar las diversas cuestiones que nos plantean los caminos lo primero que necesitamos realizar es una torsión y una apertura epistemológica. Es decir, ver más allá de aquella red oficial o instituida de caminos; buscar cómo se articulan estas redes con las vías que escapan a su captura; cómo ordenan y organizan internamente sus flujos y qué expresa dicha distribución; cuáles quedan excluidos del sistema de vialidad y sus cartografías, y con qué otros procesos políticos y socioespaciales se va articulando el nuevo sistema vial.

A partir de esta visión conceptual ampliada se desglosa una primera formulación de la problemática central que atravesará esta investigación, a saber, ¿qué hace el camino austral en la Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar? En otras palabras, el objetivo general de la Tesis es analizar la construcción de la Carretera Austral en la Patagonia chilena durante la dictadura de Pinochet (1973-1990).

## Estado de la Cuestión

Pese al profundo impacto que tuvo y tiene la dictadura cívico militar en los variados ámbitos de la vida social chilena, este período no ha sido el más estudiado por la historiografía de ese país y recién comenzaría a ser considerado desde esta disciplina a fines de la década de 1990 y principios del 2000 (Valdivia, 2018). Hasta entonces, otras áreas de las ciencias sociales, como la sociología o la ciencia política principalmente, disputaron la “verdad” histórica construida durante el período. Buena parte de esta primera producción bibliográfica estuvo enfocada en comprender la composición ideológica de los grupos protagonistas del Golpe, específicamente las Fuerzas Armadas, luego de que se hiciera evidente tras los primeros años de dictadura, el corte neoliberal del nuevo régimen (Foxley, 1982) y analizar la influencia estadounidense y la Doctrina de Seguridad Nacional (Rojas y Viera-Gallo, 1977; Varas y Agüero, 1982).

Apartándose un poco de la visión preminentemente represiva que tenían estas lecturas de la Seguridad Nacional, están los primeros trabajos sociológicos que con énfasis en el carácter neoliberal y proyectual del régimen atendieron también la dimensión “refundacional” y civil del régimen (Moulian, 1997; Arriagada, 1998). Así, poco a poco, se fue trasladando la atención hacia aquellos elementos que constituyen los cimientos de la sociedad actual y que dan cuenta de las continuidades entre la dictadura cívico militar y la denominada “vuelta a la democracia”, como ha puesto en evidencia el denominado “estallido” o “revuelta” social iniciado en octubre de 2019. Desde la historiografía, esta lectura se encuentra, por ejemplo, en Gárate (2012) sobre los aspectos “revolucionarios” (en el sentido de transformaciones profundas y duraderas) del régimen, pero sin duda que el tema que ha concitado mayor interés para los historiadores ha sido el de los movimientos sociales (partidos y colectivos políticos, pobladores, sindicatos) antes, durante y después de la dictadura (Sandoval, 1990; Álvarez, 2003; Salazar, 2012; Acevedo, 2014).

Una perspectiva de estudio mucho menos explorada todavía pretende desentrañar “la naturaleza de la dictadura, el arraigo social del autoritarismo, entendiendo que las dictaduras son productos sociales y nunca se sostienen solo en la represión” (Valdivia, 2018: 182). Dentro de esta línea, Verónica Valdivia ha profundizado en las continuidades y rupturas del pensamiento militar demostrando que la imposición al interior de las Fuerzas Armadas del modelo neoliberal de Pinochet no fue una cuestión automática ni exenta de oposiciones “desarrollistas” (Valdivia, 2006).

Otros autores han analizado el arraigo y permanencia del régimen en importantes sectores de la sociedad a través de la aplicación de una “guerra social” o “total” cuyo fin fue consolidar la hegemonía mediante diversos medios dando cuenta simultáneamente del carácter “refundacional” o “creativo” del régimen y su dimensión represiva (Valdivia, 2010; Timmermann, 2012).

Siguiendo esta perspectiva, algunos trabajos se han centrado en el estudio de los mecanismos de legitimación del régimen por medio de lo que ellos denominan cultura o prácticas culturales. Desde la sociología, por ejemplo, José Joaquín Brunner analiza la producción de una “cultura autoritaria” (1981) y Giselle Munizaga (1983; 1986) se centra tanto en el “discurso pinochetista” como en las técnicas y tecnologías implicadas en su transmisión.

Luis Errázuriz (2009) caracteriza como “golpe estético” a las diversas acciones llevadas adelante por el régimen en relación con la cotidianidad para imponer un orden basado en los principios de la disciplina y autoridad a través de los más variados medios como el nombre de las calles, la moda, la música y los libros. Por su parte, la historiadora Karen Donoso sostiene que la producción cultural oficial en la dictadura articuló el discurso nacionalista con la promoción de valores neoliberales y consumo que, pese a que buscó la legitimación y consolidación del régimen, fue en gran medida causante del “apagón cultural” (2013, 2019). Isabel Jara aborda los mecanismos de legitimación social específicamente por medio del estudio de las imágenes que lo presentan como una “segunda independencia” (2011a), así como también aquellas que posibilitaron una “patrimonialización” y nacionalización del paisaje (2011b), mientras que Sergio Durán (2012) realiza una lectura similar a través del análisis de la televisión entendida como uno de los más importantes dispositivos de despolitización y difusión ideológica que tuvo el régimen.

Un campo de análisis a nuestro juicio muy fértil pero que se encuentra todavía vacante es el de la historia del espacio de la dictadura, donde, por supuesto, la geografía tiene mucho para aportar. Según Stuart Elden, la comprensión de las sociedades humanas requiere tanto de la historización del espacio como la “espacialización” de la historia. En este sentido sostiene que la “historia espacial” más allá de analizar cómo el uso y significado de la palabra espacio va cambiando con el tiempo (ejercicio hermenéutico necesario sin duda) debe reconocer cómo el espacio es un factor crucial para la comprensión histórica (2001: 3). Desde esta perspectiva, habría que reconocer que para nuestro período de estudio no existe una historia del espacio propiamente tal. Lo que existe en cambio es una escasa y temporalmente dispersa literatura que ha abordado cuestiones

particulares vinculadas al espacio y que tomada en conjunto ha resultado bastante iluminadora para esta investigación.

Uno de los trabajos pioneros es el artículo del geógrafo Roberto Santana que fue publicado en el número 5 de la *Revue Hérodote* durante el exilio del autor en Francia. La tesis que desarrolla es que durante el período dictatorial se dieron marcha a una serie de acciones geopolíticas atravesadas por la lógica de desarrollo capitalista y la Doctrina de Seguridad Nacional cuyo objetivo era ganar “la guerra al enemigo interno” mediante la (re)organización territorial ([1977] 2013). De este modo, Santana interpretó las primeras intervenciones de la dictadura como verdaderos movimientos de táctica militar que permitieron la estructuración de las condiciones para la reproducción y acumulación capitalista.

Desde la sociología, Jorge Chateau estudió el pensamiento geopolítico chileno, demostrando la importancia que tuvo éste en la composición ideológica del régimen de Pinochet (1978), sus vínculos indisociables con la Doctrina de Seguridad Nacional y el protagonismo que tuvo este bagaje teórico para el planteamiento de la guerra social interna (1983). Finalmente, también fue pionero en el entendimiento de que la geopolítica fue clave para el proyecto de “reconstrucción nacional” del régimen porque a través de ella comprendió al territorio como elemento clave para el control social y la proyección de un nuevo orden. En este sentido, Chateau se interesó por el vínculo entre geopolítica y regionalización entendida como una de las obras más significativas de la dictadura que implicó precisamente una reorganización política del territorio en una clave fuertemente centralista y autoritaria (1978).

El proceso de Regionalización es sin duda el tema más recurrente en cuanto al estudio de los fenómenos espaciales durante la dictadura. Los trabajos de Chateau fueron en cierta medida seguidos por los del economista Sergio Boisier (2000) o el geógrafo Federico Arenas (2009) quienes demuestran cómo parte de las inequidades y problemas de desarrollo económico en Chile tienen su base en este ordenamiento territorial de carácter fundamentalmente autoritario.

Por su parte, la historiadora Verónica Valdivia, muestra cómo el régimen operó mediante la regionalización y su corolario, la “alcaldización de la política” una despolitización social que supuso simultáneamente la socialización del proyecto autoritario (Valdivia *et al.*, 2012). Valdivia señala también la importancia que tuvo el pensamiento geopolítico a la hora de ensayar esta

socialización del proyecto del régimen en tanto, desde la perspectiva oficial, esta “ciencia” daba las directrices racionales para organizar un territorio para esos fines. Desde ahí que para esta autora tanto la regionalización como la reforma municipal “permitían imponer el autoritarismo y recuperar la centralización estatal” (2015: 173) de la siguiente forma: “mientras las decisiones proyectuales radicarían en el nivel nacional, en una elite reducida, su legitimación debería ocurrir en el escalón comunal, donde se materializaría la subsidiariedad estatal y la democracia dictatorial”.

De manera similar, el geógrafo Rodolfo Quiroz propone que una de las claves del arraigo social y político de la dictadura “se relaciona con la capacidad de intervenir política y estratégicamente el espacio social de la época” (2019: 324). En este sentido, coincide en la importancia que tuvo tanto el pensamiento geopolítico que habría activado “una serie de prácticas y políticas territoriales mediante una nueva malla de relaciones y autoridades en el espacio social” (Quiroz, 2019: 326), y, sobre todo, la Regionalización en tanto promovió la “homogenización y verticalización del régimen político” (Quiroz, 2019: 333).

En base a estas escasas pero significativas piezas podemos pensar en la configuración de una historia espacial durante la dictadura cívico militar en Chile y situar en este cuadro nuestra propuesta. Independiente del enfoque conceptual de cada caso particular es compartido el interés político en mostrar cómo la violencia y la herencia neoliberal-autoritaria no puede pensarse únicamente atendiendo los aspectos represivos o económicos tradicionalmente abordados, sino también a través de la producción espacial que sigue reproduciendo y multiplicando sus efectos en la actualidad (Moraes, 2005; Lefebvre, 2013; Colombo, 2017, 2018).

Desde esta perspectiva, las referencias son aún más escasas si se atiende específicamente Patagonia Aysén y la construcción de la Carretera Austral. Los libros de Hermes Oróstica (1988), Joaquín del Real (2014) y Claudia Andaur (2014) son valiosas piezas testimoniales para desentrañar la vivencia de la represión y violencia durante la dictadura a partir de las historias de detenidos, desaparecidos, torturados y asesinados de la zona austral, pero poco aportan para pensar nuestras problemáticas espaciales planteadas.

En este caso se da la peculiaridad de que pese a que la conectividad es una temática que se encuentra planteada de manera casi omnipresente en la historiografía (y política pública) de Patagonia Aysén, su abordaje no aparece como una problemática u objeto específico a ser analizado. Por ejemplo, Ortega y Bruning (2004) realizan un vistazo general a la historia local durante el siglo XX

enfaticando en los aspectos más importantes según los autores: su historia administrativa, la cuestión fronteriza con Argentina, su demografía, su geografía y “transportes y comunicaciones”. De manera similar, la obra de Mateo Martinic (2014), realiza una historia general del territorio abarcando desde las primeras etapas de poblamiento humano, pasando por el período de la Conquista, la Colonia y la era republicana, pero dedica todo un apartado al camino austral. Aunque útiles en su valor documental, ambos manuales de historia desarrollan la temática sin mayor cuestionamiento o problematización. De todos modos, estos trabajos evidencian la importancia histórica que ha tenido el tema de la conectividad y, en específico, el camino austral, para el desenvolvimiento de Patagonia Aysén. Cuestión similar ocurre con los trabajos de Aleuy (2012) y Barattini (2013), aunque con un estilo más ligado a la crónica y la literatura.

Con relación a los estudios referidos específicamente al camino austral podemos decir que la mayoría han sido publicados durante y/o se encuentran alineados con el legado histórico-político del régimen autoritario. Estos son los casos de Polloni (1982), Bascuñán (1984). Los artículos aparecidos en la Revista Chilena de Geopolítica de Von Chrismar (1986) y García (1989), en la revista *Trapananda* en sus ediciones de 1981, 1982 y 1985 y el número 12 de la Colección *Terra Nostra* del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile de 1988. Cabe advertir que la mayoría de ellos fueron escritos por funcionarios o adeptos de la dictadura. En términos generales, esta bibliografía se caracteriza, de un lado, por una escritura que enfatiza datos cronológicos y algunos aspectos técnicos de la obra, y de otro, por sostener la tesis de que la Carretera Austral puede ser entendida como una de las más complejas e importantes obras de la historia nacional y que, como tal, estaría comprendida en la propia naturaleza del régimen la capacidad que tuvo para realizarla. En síntesis, estos trabajos son más valiosos por su función documental que su capacidad heurística.

En el período posdictatorial, buena parte de los estudios dedicados al camino austral se encuentran también relacionados al legado militar y comparten algunas de las características mencionadas anteriormente. Tal es el caso de Peña (1993), Krebs (1997) y Vásquez de Acuña (1999) quien, por ejemplo, realiza una síntesis histórica sobre la vialidad austral desde la Colonia hasta el siglo XX y dedica un segmento a la ruta austral, su importancia y la visión geopolítica de Pinochet al proponerla. En la década del 2000 el Ejército de Chile reedita y expande el contenido del libro del coronel Guillermo Van Schouwen ([1996] 2003), cuya temática principal es la conectividad



nacional y los trabajos que esta institución, por medio del Cuerpo Militar del Trabajo, ha efectuado con el propósito de integrar el territorio. Como era de esperar, y debido a que Van Schouwen dirigió por décadas trabajos de construcción en algunos tramos de la Carretera Austral, esta ruta adquiere un rol protagónico como agente legitimante de la institución en tiempos de la dictadura cívico militar.

En síntesis, gran parte de la bibliografía referida al camino austral ha fortalecido, a partir de la descripción de los trabajos de construcción presentados como una constante lucha entre el humano y la naturaleza, un discurso heroico y trascendental en torno a la obra, su efecto geopolítico y modernizador, que tiende a legitimar no tan sólo la ruta en particular, sino también al régimen autoritario en su totalidad.

Recientemente, la temática ha ido cobrando mayor interés fuera de los ámbitos militares y más conservadores, dando lugar así a renovadas perspectivas. Una forma de constatar esta apertura es a través de las tesis universitarias. Por nombrar algunas, la tesis de licenciatura en geografía de Mariana Ávila (2012) revela un detallado trabajo de elaboración cartográfica y relevamiento de datos útiles para mostrar el avance espacio/temporal de la obra. El mismo año, la tesis de licenciatura en historia de José Román (2012) pese a estar centrada en el proceso de desarrollo económico capitalista en “Chiloé Continental” (provincia de Palena) dedica unas interesantes páginas a la Carretera Austral y su vínculo con los procesos de “acumulación por desposesión” en la zona. Años más tarde, en su también tesis de licenciatura en historia Manuel Ruiz (2016) se pregunta por la construcción del camino austral en el contexto autoritario, enfatizando el análisis de las decisiones y razones económicas que la habrían justificado. Por último, mi propia tesis de maestría en historia tuvo como propósito estudiar las representaciones oficiales de la Carretera Austral en el marco de la dictadura (Urrutia, 2016). De esta forma, pretendía mostrar que la ruta austral se había construido no sólo mediante la apertura de sendas, detonaciones de roca, superación de ríos y lagos, sino también a través de una serie de representaciones que arraigaron (o intentaron arraigar) un significado determinado en el sentido común en función de intereses (geo)políticos específicos.

Por su parte, en 2014 Sebastián Saavedra y Ximena Mansilla publicaron un libro en el que realizan una historia oral de la conectividad de la zona en un amplio arco temporal realizando un contraste entre la situación previa y posterior al camino en la que los habitantes locales, personas que han

tenido una vivencia directa con la construcción de la Carretera Austral, son protagonistas de la obra.

En términos de publicaciones académicas, Cecilia Quintana (2001) discute la retórica construida durante el régimen autoritario para legitimar las transformaciones espaciales que implicó el proyecto neoliberal en la provincia de Palena. En su análisis la ruta austral tiene rol protagónico en tanto fue promovida como agente dinamizador de la economía basada en un Estado subsidiario que asegurara las condiciones para el desarrollo de la actividad privada. El artículo concluye que el camino austral no implicó un efectivo desarrollo puesto que, en tanto palanca que profundizó las lógicas de la economía de mercado, lo que concretamente se incrementaron fueron las desigualdades espaciales y socioeconómicas.

Por su parte, Espinoza (2016), propone analizar el discurso relacionado con el camino austral desde la dictadura a la actualidad, concluyendo que 1990 sería un hito clave ya que el término de la dictadura y el retorno a la democracia marcaría un corte en el discurso sobre el camino austral. En una línea similar, Fulvio Rossetti (2018) ha publicado un trabajo en el que explora el cambio de significado que ha tenido Aysén a lo largo del siglo XX y señala la implicancia que tuvo en dicho proceso el camino austral. En estos trabajos, las representaciones oficiales en torno al camino austral durante la dictadura cívico militar quedarían circunscritas a la interpretación geopolítica y presentarían supuestamente un claro distanciamiento con relación a las representaciones que caracterizan al período posterior de “vuelta a la democracia”.

En síntesis, en relación con la bibliografía referida a la Carretera Austral podemos sostener que ya sea mediante el énfasis en los trabajos de construcción física o en sus representaciones colectivas ambos enfoques tienen en común hacer del camino austral un fenómeno o una “consecuencia” exclusiva y unilateralmente determinada por la agencia humana, representada en este caso principalmente por los altos mandos del régimen militar. El camino sería entonces, tanto en su sentido material como simbólico, un producto únicamente *social*. Dicho de otra forma, desde estos parámetros no puede pensarse el camino por fuera o independiente de la agencia humana. En todo caso, no se piensa el camino desde la perspectiva del camino. Sin subestimar la relevancia que tiene el campo histórico social, nuestro interés es, como ya hemos mencionado, comprender la agencia de los caminos, más específicamente sus capacidades de modificar el territorio y la vida humana.

En este propósito ha sido necesario reestructurar nuestro propio marco teórico encontrando en el concepto de ensamblaje una importante herramienta analítica para ello.

## **Marco Teórico**

### **Del “espacio social” al “espacio ensamblado”**

En 1967 Michel Foucault había expresado que “no vivimos en un espacio homogéneo y vacío, sino, por el contrario, en un espacio que está cargado de cualidades” (2010: 63), lo cual el filósofo francés operacionalizó tanto “espacializando” teóricamente su pensamiento mediante “metáforas espaciales” como produciendo una historia de los poderes en el espacio que quedó plasmada en algunas de sus obras.

Una historia, claro está, particular sobre todo por la manera en la que en ella se comprendía el poder ya no como la mera coacción y coerción ejercida por los aparatos de Estado, sino como inmanencia de toda relación social. En este sentido, en sus trabajos muestra cómo el poder queda encarnado en distintos soportes como los cuerpos de los individuos, los objetos cotidianos, las grandes obras ingenieriles, las instituciones, en fin, todas las manifestaciones que constituyen el medio social y que aseguran el funcionamiento continuado y automático del poder.

Es decir, en tanto el poder es para Foucault algo que produce, la “historia del espacio” que él proponía sería, según sus propias palabras, al mismo tiempo una “historia de los poderes que comprendería desde las grandes estrategias de la geopolítica hasta las pequeñas tácticas del hábitat, de la arquitectura institucional, de la sala de clase o de la organización hospitalaria, pasando por las implantaciones económico-políticas” (Foucault, 1980a).

Por su parte, Henri Lefebvre, en su clásico *La producción del espacio* de 1974, reprochaba que el espacio aún evocara “un concepto geométrico, el de un medio vacío” (Lefebvre, 2013: 63), por lo que en adelante dedicó su obra a demostrar cómo tanto el espacio como el tiempo no eran “<<hechos>> de la naturaleza más o menos modificada, sino como productos” (Lefebvre, 2013: 54). Con lo cual, el espacio ya no sería más un dato estático sino un proceso entendido simultáneamente como producto y productor de relaciones sociales.

Asumiendo esta complejidad, Lefebvre propuso un esquema dialéctico para explicar el fenómeno del espacio el cual, según su visión, transita entre lo material y lo imaginario, entre lo global, lo nacional, lo local y lo cotidiano. Para ello propuso que el espacio (social) estaba constituido por el espacio percibido (o de las prácticas espaciales), el espacio concebido (o de las representaciones del espacio) y el espacio vivido (o los espacios de representación). Con lo cual, en su elaboración teórica “El concepto de espacio liga lo mental y lo cultural, lo social y lo histórico” (Lefebvre, 2013: 57). En este sentido es que para Lefebvre el espacio (percibido, concebido y vivido) es dinámico ya que cambia con la sociedad, y, de este modo, habría “una *historia del espacio*, como la hay del tiempo, del cuerpo, de la sexualidad” (Lefebvre, 2013: 57), que es una historia aún por escribir.

Tanto la propuesta de Foucault como de Lefebvre, intentaron (re)situar al espacio en la discusión de la teoría social y sus reflexiones tuvieron grandes repercusiones en el “giro espacial” de las ciencias sociales y la conformación de lo que actualmente se conocen como geografías críticas y posmodernas (Soja, 1989). Aunque una lista exhaustiva sería casi inconmensurable, como ejemplos destacados de diálogo con la perspectiva de la producción (social) del espacio, en el ámbito anglosajón, se puede mencionar el “materialismo histórico geográfico” de David Harvey y su teoría de “acumulación por deposición” (2004); Edward Soja y su dialéctica ontológica y espacial (1989), la geografía humanista de Derek Gregory y sus imaginaciones geográficas (1994), o Doreen Massey y su propuesta relacional (2005). En Latinoamérica, autores brasileños como Milton Santos (1993; 2000) y sus lecturas sobre la naturaleza del espacio en el contexto de la globalización o Antonio Carlos Robert Moraes (1987; 2005) sobre los procesos y mecanismos de valorización del espacio e historia territorial son paradigmáticos dentro de la tradición de geografía crítica. En países como México, Argentina o Chile el supuesto teórico de la producción social del espacio ha tenido resonancia principalmente en los trabajos sobre imaginarios geográficos y geografía histórica de Alicia Lindón (2012), Perla Zusman (2013), Verónica Hollman (2017), Andrés Núñez y Enrique Aliste (2017), entre otros.

Sin desconocer las particularidades de cada propuesta, en líneas generales se puede decir que desde esta perspectiva constructivista en primera instancia el espacio es entendido como *producto social*. Es decir, como consecuencia de la serie de relaciones sociales y transformaciones del medio que efectúa cada sociedad. En segundo lugar, el espacio debe comprenderse como un *proceso social*

dinámico y activo fundamental para comprender la realidad social, al igual que el tiempo (historia), y ya no como el continente vacío, aséptico y pasivo sobre el cual transcurre la historia. Es decir, el espacio no es solamente producto social sino a su vez es productor de realidad social, por ende, constituye un agente *histórico y dinámico*. En tercer lugar, *la espacialidad* (al igual que la historicidad y la socialidad) se entiende como un elemento constitutivo de la realidad social y también de cada sujeto, es decir, opera en un nivel, si se quiere, más general o estructural, pero también individual y ontológico. En cuarto lugar, en la comprensión del espacio no puede aislarse lo material de lo discursivo pues concretamente el espacio es el producto del entrecruzamiento continuo de ambas dimensiones. Por último, el espacio, al ser un producto social, está atravesado por las relaciones de poder que infiltran y operan en toda sociedad. Más aún, el espacio no solo tiene la característica de manifestar estas relaciones de poder, sino que también las reproduce. El espacio es, por tanto, también político.

Sobre esta base, y a partir de otros “giros” operados al interior de la geografía y las ciencias sociales en general, en recientes trabajos algunos autores se han cuestionado si acaso el espacio es solamente *socialmente* producido. Dicho de otro modo, ¿la sociedad (vale decir, lo humano) es lo único que produce espacio? Para atender esta cuestión resulta necesario (re)definir primero *lo social*. Como Bruno Latour ha expuesto a lo largo de distintas obras (1992; 2008; 2017), las ciencias sociales hace décadas han naturalizado lo social “como un tipo de material o dominio” que permite dar explicaciones a fenómenos diversos sin nunca definirse previamente cómo, precisamente, se compone y comprende dicho término. De este modo “lo social” ha pasado a constituir “un ‘pegamento’ que puede arreglar todo, incluyendo lo que otros tipos de pegamento no pueden arreglar” (2008: 1).

Para Latour, cuando lo social es usado indistinta e irreflexivamente como “orden social”, “práctica social”, “dimensión social”, “contexto social” o “estructura social” funciona como marco estabilizador y explicación preconcebida para diversos tipos de análisis, mientras que en realidad “lo social no es un tipo de cosa visible o que deba ser postulada. Es visible sólo por los rastros que dejan cuando se está produciendo una nueva asociación entre elementos que en sí mismos no son ‘sociales’ en ningún sentido” (2008: 23). Es decir, desde esta óptica es necesario comprender lo social “no como un dominio especial, un reino específico o un tipo de cosa particular, sino como un movimiento muy peculiar de reasociación y reensamblado” (Latour, 2008: 21).

Ensamblajes que tendrán dos grandes características: por un lado, la importancia que tienen los movimientos, los flujos que conforma cada uno de estos conjuntos y, por otro, que se componen por elementos de distinta naturaleza. Fundamentalmente, esta perspectiva supone analizar también “el rol preciso que se le reconoce a los no humanos”, entendiéndolos como “actores y no simplemente los infelices portadores de una proyección simbólica” (Latour, 2008: 26). De esta manera, la perspectiva de los ensamblajes establece, por un lado, la imposibilidad que tiene “lo social” de explicar un estado de cosas sin mayor problematización de lo que implica en cada caso particular. Por otro lado, plantea la necesidad de ir más allá de los modelos de dispersión y deconstrucción de lo social, es decir, se propone, siguiendo a Latour, no como una “taquigrafía” de las prácticas sociales, sino como una “escritura de las asociaciones” (2008: 27). Su principal cuestión es, por tanto, ¿cómo volver a articular aquello que hemos “deconstruido”?

En una línea similar, en su estudio particular sobre la bahía de St. Briec, Michel Callon ha demostrado que “la Sociedad no es más obvia ni menos controvertible que la Naturaleza” (1995: 3), por lo tanto, “lo social” no puede operar como fundamento sólido, sino precisamente como aquello que se define a partir de sus complejos ensamblajes como “incierto y discutible”. En definitiva, lo que esta perspectiva propone no es tanto una renovada teoría sociológica, sino que más bien una nueva ontología en la cual tanto lo humano como lo no humano sean reconocidos como agentes o “actantes” que poseen agencia, es decir, participación activa en los procesos de producción de lo social (Latour, 2008).

Por lo tanto, uno de los desplazamientos más significativos de la perspectiva de los ensamblajes con la teoría social precedente es darle movilidad y dinamismo a la comprensión de lo social, es decir, romper con las nociones que tienden a fijar, estabilizar y, en definitiva, simplificar su conocimiento. De este modo, el enfoque está puesto en comprender cómo se (re)construyen las asociaciones o ensamblajes entre lo humano, lo no-humano (orgánico e inorgánico), las prácticas y los discursos que producen al mundo, y no cómo la sociedad, o más bien dicho, cómo desde “lo social”, cual supuesto fundamento universal, se explican los diversos fenómenos que hacen al mundo. En palabras de Latour, implica acercarse a “lo social como un fluido circulante que debía seguirse con métodos nuevos y no un tipo de organismo vivo” (Latour, 2008: 3).

En definitiva, lo social no explica nada por sí mismo porque no conoce fundamentos ni estabilidad universales, sino articulaciones específicas y contingentes. Según Gilles Deleuze, filósofo que inspiró algunas de las reflexiones de Latour y sus colegas de la Teoría del Actor Red, lo social no es más que una intercepción de flujos “un punto de partida para una producción de flujos y un punto de llegada para una recepción de flujos” (2005: 19) que pueden ser de distinta naturaleza. Es decir que, desde esta perspectiva, ni la sociedad (ni la naturaleza ni nada que conforma la realidad) está compuesta precisamente por personas o individuos, sino más bien por una heterogeneidad de flujos, cuerpos e intensidades “asubjetivas” que hacen emerger conjuntos o ensamblajes espacio-temporalmente situados<sup>3</sup> (Deleuze y Guattari, 2002). Esto implica asumir entonces que las agencias humanas no son ni más importantes, ni más dinámicas, ni más complejas que las no humanas. Es decir, no solamente el ejercicio epistemológico de “distribuir” la capacidad de agencia en la diversidad de elementos que componen al mundo, sino hablar de una “ontología plana”, no jerárquica, que caracterizaría la “morfogénesis” del mundo (De Landa, 2006; 2011).

Estas aproximaciones teóricas están en la base de algunos de los “giros” dados recientemente al interior de las ciencias sociales. Específicamente en el área de la geografía se encuentran resonando en lo que ha sido denominado el “retorno material” (*material return*) y los enfoques “no representacionales”, “más-que-humanos” (*more than human*) y “de los ensamblajes” (*assemblages*), que tienen en común la crítica a la noción canónica de “lo social” (y “lo natural”) que venimos describiendo, a la centralidad otorgada a las agencias humanas y proponen la comprensión del espacio como proceso contingente de ensamblado.

En su artículo “Objects and Spaces”, John Law desarrolla tres argumentos para llevar esta perspectiva relacional de los ensamblajes a la comprensión del espacio y su vínculo con la materialidad de los objetos (Law, 2002: 91). El primero es que la fabricación de los objetos tiene implicancias espaciales y que existen múltiples formas de espacialidad. El segundo es que los objetos, a su modo, agencian también el espacio. Y el tercero es que cuando entre objetos y espacios se producen “inconformidades” se generan transformaciones tanto en los objetos como en la red que los sostienen.

---

<sup>3</sup> Es decir que si bien no son las personas o individualidades las protagonistas de los procesos sociales, porque lo importante es cómo estas funcionan y se desenvuelven en un determinado agenciamiento, sí pueden existir (y de hecho existen) procesos de subjetivación.

De este modo, Law habla de “*immutable mobiles*” para referirse a la vida de ciertos objetos como por ejemplo un barco o un automóvil, que si bien tienen un desplazamiento físico, también sostienen y mantienen en dicho movimiento los vínculos con los distintos elementos de la red que los hacen ser lo que son. Asimismo, existen diversos tipos de espacios. Por ejemplo, el desplazamiento físico del barco ocurre en el espacio euclidiano común a nuestra concepción espacial, pero también existen modos de espacio en red en el que el mismo fenómeno puede ser leído de otra forma (Law, 2002: 96-97).

De manera más particular, en el área de la geografía uno de los trabajos pioneros en plantear estas nuevas perspectivas fue el libro *Hybrid geographies* (2002) de Sarah Whatmore. Según la autora, tres virajes caracterizarían el descentramiento de lo humano, o dicho en sus palabras, el “retorno” a lo material en las geografías culturales. En primer lugar, el traslado de la atención desde el discurso a la práctica, es decir, la relocalización de la agencia social en las prácticas y *performances* antes que en los enunciados sociales (2006: 604). Luego, un movimiento que va desde la interpretación sobre el significado hacia el análisis de los afectos de las cosas. Dicho en sus palabras, “desde lo que las cosas significan hacia lo que las cosas hacen” (2006: 604) [traducción del autor]. Finalmente, un último viraje hacia enfoques “más-que-humanos” que reconozcan la capacidad y agencia de lo no humano (orgánico o inorgánico) para comprender la co-fabricación sociomaterial del mundo (Bennett, 2004).

Por su parte, para Anderson y Wylie (2009), una geografía rigurosamente materialista que vaya más allá de las posturas *naive* marcadas por sus críticos posestructuralistas debería revisar críticamente lo que hasta ahora se ha entendido por materialidad, de modo tal que sería imposible hablar de un “retorno” a lo material, en tanto a lo que se aspira es precisamente a repensar lo material por completo.

En esta dirección, los autores proponen como alternativa comprender la materialidad en términos de turbulencia, interrogación y exceso. Desde este punto de vista, la noción de materialidad se encontraría en todos los estados y no solo en lo sólido o concreto como comúnmente se asocia. Está, de hecho, constantemente cruzando estados (sólido, líquido, gaseoso) y elementos (aire, fuego, agua, tierra). Por otro lado, la materialidad sería autónoma respecto de la fenomenología del sujeto. Es decir, trascendería a la experiencia e interpretación subjetiva, movilizandando sus propias



capacidades de hacer “vibrar” al mundo (Bennett, 2010). En definitiva, la materialidad, según Anderson y Wylie, estaría además en un estado de permanente exceso, no sólo con relación al sujeto al que trasciende, sino también con relación a sí misma, es decir, “está perpetuamente más allá de sí misma” (2009: 332) [traducción del autor], por lo que la mejor forma que tenemos para estudiarla es interrogando su capacidad de afectar su entorno en un determinado contexto.

En líneas generales, acompañando este “retorno” o “giro” material coexisten diversas perspectivas más o menos reconocibles (y complementarias) entre sí según si su énfasis está mayormente puesto en el nivel *performativo* y “no representacional” de las prácticas cotidianas (Thrift, 2007; Anderson y Harrison, 2010); en los procesos de ensamblajes compuestos de agencias humanas y no humanas (Robbins y Marks, 2009; Farias y Bender 2010; Anderson y McFarlane, 2011; Anderson *et al.*, 2012; Muller, 2015) o en la capacidad de las agencias no humanas para modificar el mundo (Panelli, 2010; Greenhough, 2014; Choi, 2016).

Los enfoques más que humanos en geografía han conceptualizado las agencias no humanas (animales, plantas, infraestructuras, objetos, etcétera) como vectores creativos implicados en la producción espacial (Greenhough, 2014), ya sea en dinámicas relacionadas con la naturaleza y la ecología política (Choi, 2016) o en problemáticas propias de la geografía social (Panelli, 2010). Por su parte, las “*assamblage geographies*” (“geografías de ensamblajes” o “geografías de agenciamientos”) se desempeñan en torno al supuesto de que la geografía y las ciencias sociales en general en lugar de centrar sus análisis en nociones “puras” o esencialistas como las de Sociedad, Naturaleza, Cultura o Espacio, debiesen estudiar la complejidad y “contaminación” de los ensamblajes que “están compuestos de elementos heterogéneos que pueden ser humanos y no humanos, orgánicos e inorgánicos, técnicos y naturales” (Anderson y Mcfarlane, 2011: 124) [traducción del autor]. De este modo, según Anderson *et.al.*, el pensamiento de los ensamblajes aportaría cuatro importantes elementos a la teoría socioespacial: en primer lugar, un realismo experimental orientado a procesos de composición; la teorización de un mundo de relaciones y de aquello que excede el campo de las relaciones actuales; el replantamiento de la agencia en términos distribuidos y en una causalidad en términos inmanentes, no lineales y, finalmente, la capacidad para expresar la continua transformación de los ensamblajes (Anderson, *et.al.*, 2012).

Por ende, en esta perspectiva hay un explícito interés en remarcar la naturaleza procesual, fluida y contingente de la realidad: comprenderla como un ensamblaje es, necesariamente, comprenderla

como un “está siendo” (verbo no sustantivo) en un contexto espacio temporal específico. Asimismo, ya que “el ensamblaje nunca es un bloque sólido sino un proceso abierto” (Anderson, *et.al.*, 2012: 181) [traducción del autor], esta perspectiva tiene también intereses en mostrar que el espacio no constituiría una causalidad lineal que pueda ser explicada unívocamente en su materialidad o sus representaciones, o como consecuencia única de agencias humanas ni tampoco no humanas, sino como “emergencias heterogéneas” ensambladas y desensambladas en procesos concretos y contingentes que entremezclan prácticas y discursos a la vez que agencias humanas y no humanas (Anderson, *et.al.*: 182). En definitiva, esta perspectiva supone el propósito ético y político de dislocar la razón antropocéntrica que se encuentra en la base de nuestro conocimiento para, desde el reconocimiento de las agencias no humanas y la materialidad de las relaciones cotidianas, pensar nuevas formas de convivir espacialmente con la diferencia (Hinchliffe, 2007; Robbins y Marks, 2009; Bennett, 2010; Lorimer, 2015; Muller, 2015; Morton, 2019).

## **Movilidades y caminos**

Como señala Nikhil Anand, las infraestructuras (tales como carreteras, represas, parques eólicos, sistemas de transporte o redes de agua potable, por ejemplo) constituyen ensamblajes particulares que afectan tanto nuestra vida cotidiana como los paisajes contemporáneos en la que se inscribe. Las infraestructuras conformarían así “un conjunto socialmaterial, un proceso inestable de relaciones entre imaginarios sociales, instituciones, cuerpos humanos y cosas que siempre está en formación y siempre se desmorona” (Anand, 2015: 325) [traducción del autor]. De este modo, en el marco de nuestra propia investigación no sólo importaría dotar de agencia a la Carretera Austral, sino también comprender la historicidad y tendencia constante al cambio del ensamblaje que teje en su devenir con el entorno, las personas, los materiales, tecnologías, energías, las representaciones, y todo su contexto histórico espacial.

En este sentido, el dinamismo y contingencia que caracterizan la perspectiva del espacio como ensamblaje es altamente compatible con algunas aproximaciones del denominado “nuevo paradigma de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006; 2018). En los últimos años se ha escrito bastante sobre la distinción conceptual entre transporte y movilidad. En general, se ha dicho que los

enfoques hasta la década de 1970 estuvieron influenciados principalmente por la economía política de matiz neoclásico que ponía énfasis en la infraestructura y el transporte, entendidos como contenedores pasivos que hacen posible el desplazamiento desde un origen a un destino. Luego, la teoría marxista amplió estas explicaciones desde la economía política y otras disciplinas como la geografía, hacia una lectura más crítica y social, visualizando las desigualdades y las injusticias de los sistemas de transportes entendidos como manifestación de los conflictos sociales propios del sistema capitalista. Desde la primera década del siglo XXI, con la expansión de perspectivas impulsada por los diversos “giros” en las ciencias sociales (lingüístico, cultural, espacial, entre otros) la temática del transporte ha sido problematizada principalmente desde las disciplinas de la sociología urbana y la geografía humana (Gutiérrez, 2012).

El “nuevo paradigma de la movilidad”, derivado de este último viraje, ha permeado a las ciencias sociales y humanidades en general proporcionándoles una batería de conceptos y metodologías útiles para comprender un mundo, como el actual, que es más que nunca, móvil. Entre las principales razones esgrimidas para explicar este fenómeno contemporáneo se considera el desarrollo de nuevas tecnologías informáticas y de transporte que han permitido un incremento en la velocidad, cantidad y calidad de la circulación (de bienes, personas, información, enfermedades, modas, etcétera) sin precedentes (Cresswell y Merriman, 2011; Zunino, Giucci y Jirón, 2017).

De este modo, por citar algunos ejemplos, Jacques Levy (2001) propone hablar de “movilidad” para estudiar no tan sólo los aspectos materiales y cuantitativos de los desplazamientos, sino también lo relacionado con las experiencias y expectativas de los sujetos. Más recientemente, Georges Amar (2011) acuña el concepto de *homo mobilis* para referirse a la sobre estimulación en cuanto a movilidad en las sociedades contemporáneas. Vincent Kauffman (2004) postula la noción de “motilidad” entendida como un capital social, es decir, como potencial o capacidad que tienen los sujetos individuales o colectivos de moverse en el espacio condicionada por sus propias circunstancias y guiados por la satisfacción de sus deseos.

Desde el área de la geografía y en el ámbito latinoamericano, Jorge Blanco propone que uno de los principales aportes que ha hecho la disciplina geográfica a la problemática del transporte y la movilidad es su atención a la cuestión territorial (2010). En su visión, para comprender el vínculo entre transporte y territorio habría que atender una serie de prácticas como la de movilidad, comprendida como una relación social y práctica cotidiana que remite a procesos de uso y

producción del territorio; las redes como “conjunto de objetos (...) articulados con otros objetos y solo aprehensibles cuando son vistos en esa articulación en una cadena de actores y tecnología” (Blanco, 2009) y la “regulación, gestión y operación” (Blanco, 2010: 177) enfatizando que estas acciones sobre los transportes se inscriben en realidad en políticas territoriales más amplias.

Según Sheller y Urry, una de las principales características del enfoque de la movilidad sería la crítica al “sedentarismo” tanto en los objetos de estudio como en la perspectiva teórica de gran parte de las ciencias sociales, con lo cual se trataría no solamente de estudiar procesos relacionados con la movilidad, sino que también “movilizar” y “dinamizar” los enfoques utilizados. Es decir, aunque perfectamente complementarios, se puede distinguir entre “la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como un enfoque, marco teórico o perspectiva para comprender procesos sociales, territoriales, ambientales, económicos y políticos” (Zunino, Giucci y Jirón, 2017: 15).

De este modo, se abordan temáticas contingentes relacionadas con la movilidad (la cual a su vez puede ser desagregada en distintos enfoques –de género, fenomenológicos, “más que humanos”, subalternos, decoloniales, marxistas- y con atención a diversos fenómenos como la circulación, el caminar, el transporte, los pasajeros, el viaje o las migraciones), y se configura un campo del conocimiento móvil y dinámico, reflejado en su característica transdisciplinareidad (Cresswell, 2010; Sheller y Urry, 2018). Asimismo, pretende una apertura hacia una diversidad de movilidades (la circulación material de objetos y personas; los flujos virtuales a través de distintas plataformas de comunicación como internet; los viajes potenciales y los imaginarios, etcétera) y a las agencias capaces de movilidad (grupos subalternos ya sea por raza, género, clase, color pero también animales, cosas, información, energías, es decir, humanas y no humanas).

Algunas versiones de este “nuevo paradigma” atienden, de este modo, “sistemas híbridos” de materialidades y movilidades que combinan personas, objetos, tecnologías que producen y reproducen espacios, con lo cual, otra de las características principales es que los espacios mismos, según esta perspectiva, son entendidos como “viajes” o “movilidades”. Es decir, como fenómenos dinámicos con velocidad y distancia que son agenciados por redes compuestas por humanos y no humanos (Sheller y Urry, 2006: 214). Es así que se hace evidente la importancia que ha tenido para el desenvolvimiento de este “nuevo paradigma” el cruce con diversas fuentes teóricas como el de las perspectivas “híbridas”, “más que humanas” y “de ensamblajes” descritas más arriba.

En síntesis, según Sheller y Urry “el nuevo paradigma de las movilidades aspira a una reformulación fundamental de la ciencia social” (2018: 334), ya que implica, en primer lugar, el rol del movimiento al interior de las instituciones y prácticas sociales, entendidos como “ensamblajes contingentes”. En segundo lugar, implica una variedad de movilidades: “desplazamientos de cuerpos de personas; movimientos físicos de objetos; viajes virtuales a menudo en tiempo real trascendiendo las distancias; circulación comunicativa a través de mensajes entre personas; y viajes imaginarios” (335). Luego, “métodos móviles” para poder pensar estos problemas. En cuarto lugar, que las movilidades están constituidas por “complejas combinaciones de movimientos y anclajes”. En quinto lugar, se basa en una visión de causalidad no lineal, es decir, “este paradigma enfatiza cómo prácticas sociales pueden emerger de consecuencias no planeadas” y, por último, la propuesta del espacio no como contenedor fijo, sino que como producto de “redes, relaciones, flujos y circulación”.

En una línea similar, Tim Cresswell, se enfoca en fortalecer una perspectiva que comprenda las implicancias y efectos políticos de la movilidad y, desde ahí, permita un acercamiento histórico-geográfico del fenómeno (2011). De esta manera, el autor propone una visión holística de la movilidad para la cual acuña el concepto de *constellations of mobility* (“constelaciones de movilidad”) comprendida como la articulación entre patrones de movimiento físico, representaciones sociales sobre el movimiento y las prácticas de movilidad que varían histórico-geográficamente y que se encuentran implicadas en procesos de producción de poder y relaciones de dominación (2010).

En este sentido, según Cresswell, habría tres niveles de análisis para comprender la movilidad. En primer lugar, ¿quién se mueve más lejos o rápido?, luego, ¿Qué narrativas se construyen alrededor de la movilidad? Y, por último, ¿cómo es vivenciada esa movilidad? Asimismo, en cada uno de estos niveles operarían distintos aspectos que harían de la movilidad un fenómeno particularmente político: ¿por qué una persona o cosa se mueve?, ¿cuán rápido se mueve?, ¿a qué ritmo?, ¿qué ruta toma?, ¿cómo se siente? Y por último, ¿cuándo y por qué se detiene?

En América Latina, este “nuevo paradigma” ha venido desarrollándose sostenidamente en los últimos años mostrando interesantes cruces disciplinares, perspectivas teóricas y temas de investigación. Desde enfoques más consolidados como la historia cultural de la automovilidad y prácticas turísticas -Anahí Ballent (2005; 2008) Melina Piglia (2014; 2018) o Rodrigo Booth (2013;

2014)-, los estudios sobre redes y transportes -Milton Santos (2000), Leila Dias (2005) o Jorge Blanco- o los estudios fronterizos – Dorfman y Benedetti (2013), Sylvian Guyot (2013), Benedetti (2015), Porcaro (2018)- hacia nuevas temáticas y perspectivas como las de género -Jirón (2007), Lazo y Contreras (2009)-, performance -Wright, Moreira y Soich, 2010, Aguilar (2016)- y “más que humanas” - Tironi y Valderrama (2016), Lazo y Carvajal (2017; 2018).

Dentro de estas últimas, los estudios sobre los caminos comprendidos como redes que facilitan el flujo e intercambio de bienes, energías, personas o ideas y, de este modo modelan y agencian tanto las movilidades como el espacio han tenido un desarrollo importante principalmente en el área de la antropología (Masquelier, 2002; Harvey y Knox, 2012; Dalakoglou, 2012). Retomando la propuesta de Cresswell, el interés en los caminos trataría un aspecto sumamente político de la movilidad vinculado al control y la normalización, es decir, la “producción de una movilidad correcta” (2010: 24-25) a través de canales (rutas) designadas. Proceso de normalización o gobierno (que afectaría tanto a las movilidades como al espacio) que sería comprendido no tanto como el efecto de las personas “sobre” las cosas, sino como la capacidad (política) que tienen de actuar las cosas (los caminos, en este caso) en el mundo (Larkin, 2013).

Desde este punto de vista Henare *et.al.* (2007), propone, por ejemplo, “pensar a través de las cosas” para borrar el binarismo tajante entre personas y objetos, materia y significado, realidad y representación, trasladando así la atención del “significado” asignado socialmente a las cosas al análisis del desenvolvimiento propio de ellas. La materia (orgánica e inorgánica) tiene, en este sentido, una “vitalidad” (Bennett, 2010) y por lo tanto afecta y, a su modo, transforma lo que le rodea. Es decir, posee la capacidad no solo de “impedir” la voluntad o diseño de los humanos, sino que de actuar como “fuerzas con trayectorias, propensiones o tendencias propias” (Bennett, 2010: viii) [traducción del autor].

En términos concretos, este desplazamiento “ontológico” implica interrogarse cuestiones como ¿qué puede un camino? O, como hemos hecho en esta investigación retomando la pregunta de los antropólogos Cristóbal Bonelli y Marcelo González, “¿qué hace un camino?”, en lugar de insistir en la centralidad del principio antrópico y el análisis de las representaciones sociales (Bonelli y González, 2016: 21). Bonelli y González consideran los caminos como una “infraestructura ambiental”, para poder pensar política y ontológicamente las rutas como sistemas relacionales conformados por una gran cantidad de “materiales políticos” humanos y no humanos (orgánicos e

inorgánicos) que se unen de maneras creativas y contingentes y dan forma al mundo (Bruun, 2015: 11-12). En este sentido, en su caso de estudio particular, los autores demuestran que los caminos construidos por el Estado (chileno) chocan y desplazan “ontológicamente” a los antiguos caminos locales (mapuche). Si estos últimos, actualmente nombrados como “huellas”, se caracterizan por ser “libres, en tanto su construcción personal puede o no estar influenciada por el trazo de las huellas anteriores, siendo siempre posible la creación de un sendero completamente nuevo”, los nuevos “caminos chilenos” “están hechos para permanecer y normar los movimientos, haciendo inviable la emergencia de construcciones personales de ‘huellas’ alternativas” (Bonelli y González, 2016: 25).

Por su parte, Nicolás Richard (2013) ha planteado un acercamiento a la temática desde lo que él propone llamar, retomando un antiguo término en desuso, una “odografía” u “hodografía”, la cual metodológicamente consideraría a los caminos como verdaderos documentos o archivos para comprender las movilidades y el territorio. Según Richard, una de las condiciones que implicaría esta perspectiva sería comprender la multiplicidad de caminos y de movilidades y, por ende, que “la fenomenología del camino no se agota en los conceptos de ‘vialidad’ o ‘red de comunicaciones’” (2013: 51) que tendrían en común la definición estatal y hegemónica de los caminos, es decir, que son producto de la acción programada de un poder monopólico y centralizado.

Si bien nuestro trabajo se concentra precisamente en aquellos caminos de definición estatal, y más aún, construidos durante un régimen autoritario como el que nos convoca, nos interesa esta perspectiva porque devela que aquellos no son los únicos caminos ni las únicas movilidades que existen, sino que se encuentra operando un juego de fuerzas que define y establece una determinada red de caminos y un tipo de movilidad como la oficial, la permitida. Entender de esta forma los caminos permite a nuestro juicio comprender el proceso de “codificación” del territorio, es decir, las operaciones de racionalización y cálculo que hay detrás de estas redes y los efectos de control y disciplina que implican las rutas. En definitiva, su expresividad política.

Para Richard, los caminos son una constante antropológica pero eso no quiere decir que podamos circular por cualquiera de estos. De hecho, hay muchos que son “invisibilizados” por los grandes trazados y codificadores de territorio del Estado; aquellos caminos “oficiales”, los nombrados y cartografiados (Ruta 5, Ruta 7 chilenas o la Ruta 40 argentina), que determinan la configuración

de los flujos a través del territorio (2018b: 165). De este modo, al igual que Bonelli y González, Richard enfatiza en la capacidad que tienen los caminos para desplegar agenciamientos territoriales más allá de los sujetos involucrados, sus representaciones y sus prácticas (aunque todo esto no desaparece, sino que queda articulado con los demás procesos que rodean y definen al camino).

Por su parte, Mezoued, Amcha y Decleve (2018) llaman “espesor del camino” a la “concentración de construcciones, personas y actividades, así como a flujos de intercambios de bienes y significados en torno del y por el camino” (Mezoued, Amcha y Decleve, 2018). Es decir, esta noción daría cuenta de “las relaciones territoriales” que instituye cada camino con su entorno, las cuales, según las autoras, tendrían la capacidad de multiplicar las rugosidades, generar procesos inéditos tanto como configurar horizontes de sentidos asociados a determinados proyectos territoriales.

En definitiva, estas perspectivas reseñadas tienen en común comprender al camino no solo como un ensamblaje, sino también como poseedor de una agencia propia y, por tanto, como activo participante en los procesos de configuración territorial. Por lo mismo, siguiendo a Brian Larkin, pueden ser comprendidos como una “arquitectura para la circulación” en el sentido de operar como ensamblajes espaciales ontológicamente definidos como relación entre cosas (en tanto permiten el movimiento de otras cosas), cuyo sentido político queda definido, de un lado, por la forma y el contenido de lo que circula y, por otro, en los afectos que esta nueva circulación activa en los paisajes cotidianos (2013: 336). Dicho de otro modo, una de las principales formas de agenciamiento territorial de los caminos está vinculada con la circulación.

## **Territorio y circulación**

De la manera en que lo plantearon Michel Foucault y Henri Lefebvre, (contrario al uso más tradicional, es decir, como noción fundamental y más abstracta en la “constelación geográfica de conceptos” (Haesbaert, 2014)), el concepto de espacio resulta indispensable para la elaboración de una particular noción de territorio que atienda tanto el carácter histórico como la importancia



determinante que tiene en este la cuestión del poder<sup>4</sup> (Elden, 2013a; Crampton y Elden, 2007; Brenner y Elden, 2009).

De manera esquemática, podemos situar dentro de las interpretaciones críticas o “enfoques relacionales” en torno al territorio (Benedetti, 2011), una tendencia que principalmente pretende historizar y deconstruir la noción “naturalista”<sup>5</sup> más extendida en la cual encontraríamos a autores principalmente anglosajones vinculados a la geografía del poder y la geopolítica crítica -Claude Raffestin (2012), Neil Brenner y Stuart Elden (2009), Gearoid O’Tuathail y Simon Dalby (2006)-. Por otro lado, una perspectiva más enfocada en la reapropiación y resignificación cultural del término llevada a cabo por intelectuales vinculados a la ecología política y los debates sobre el desarrollo que están en fuerte diálogo con los movimientos de comunidades indígenas, de

---

<sup>4</sup> Para Foucault, el espacio es producto/productor de relaciones de poder. Las formaciones espaciales se encuentran atravesados por formas de poder/saber cuyo propósito es gobernar y producir sujetos según determinadas condiciones de dominación. En este sentido, Foucault ha analizado diversos espacios tales como hospitales o cárceles desde los discursos que se materializan en ellos. De esta manera, la vida social ya no transcurre sobre un espacio entendido como escenario neutral, sino como una compleja red de relaciones de poder. En síntesis, se puede decir que para Foucault, el espacio es la manifestación de un cierto tipo de sociedad en el cual prevalece una forma particular de poder que varía históricamente (Crampton y Elden, 2007).

Por su parte, los análisis de Henri Lefebvre dedicados al vínculo entre espacio y poder se centran fundamentalmente en el estudio del proceso de producción del Estado moderno al cual él denomina “modo de producción estatal” ([1978], 2009). De este modo, su objetivo es identificar dónde o quiénes tienen el poder de configurar un determinado orden socioespacial y hacer que este sea naturalizado. Para Lefebvre el espacio concebido (nivel de las representaciones del espacio) es el dominante “en cualquier sociedad (o modo de producción)” (Lefebvre 2013:92) por lo que la historia del espacio debe intentar desnaturalizar aquellos saberes y discursos para desentrañar las lógicas y dinámicas del poder que tiene toda formación socioespacial.

En definitiva, si los análisis sobre el poder efectuados por Foucault son herramientas útiles para ver cómo los discursos son espacializados, es decir, cómo el complejo saber poder queda inscrito en diversas formaciones espaciales; los análisis del Estado, el poder y el espacio de Lefebvre ayudan a entender cómo el espacio es producido por procesos históricos que involucran relaciones económicas, políticas y socioespaciales en las cuales los aparatos de Estado procuran instalar representaciones espaciales uniformantes y carente de diferencias (Brenner y Elden, 2009). Dicho en sus propios términos, el modo de producción estatal, conjuga la expansión capitalista y los objetivos de control político, a través de un proceso de homogeneización, fragmentación y jerarquización del espacio.

<sup>5</sup> Estas lecturas estarían asociadas, a su vez, al paradigma de geopolítica clásica que interpreta al Estado desde una visión organicista. En términos muy esquemáticos, este enfoque podría ser caracterizado al menos por los siguientes elementos: i) ser estadocéntrico, es decir, tener como objeto de análisis básico al Estado; ii) comprender el poder como una facultad constitutiva del Estado quien es a su vez su principal administrador (monopolio de la fuerza); iii) comprender al Estado como un organismo vivo constituido por una serie de elementos “naturales” tales como el poder, las fronteras, el territorio, la población, como la base de su propia vitalidad.

Concordamos con Benedetti con relación a que aquí la noción de territorio se entiende como elemento fundante y soporte material del Estado, incluso como un supuesto “natural” (más que como producto histórico), motivo por el cual se evidencia una exigua teorización del término en este tipo de abordajes. Siguiendo a este autor podemos mencionar que algunos de los aspectos característicos de esta perspectiva serían 1) la visión marcadamente estadocéntrica; 2) un entendimiento realista y prescriptivo (mucho más que teórico); 3) una comprensión racista y etnocéntrica del territorio y, por último, 4) sin función heurística (Benedetti, 2011).

afrodescendientes y campesinos contra el neoextractivismo en América Latina - Carlos Walter Porto Goncalves (2009), Arturo Escobar (2010) o Milson Betancourt (2017).

De modo general, en esta segunda propuesta el territorio se entendería como categoría (y práctica) que ha sido históricamente cooptada y monopolizada por el Estado y el capital, pero que estaría entrando en crisis en conjunto con toda la civilización occidental por lo que se hace indispensable prestar atención “a los nuevos territorios de existencia material”, tanto como a las “nuevas formas de significar nuestros estar-en-el-mundo, de grafiar la tierra, de inventar nuevas territorialidades, ultimadamente, de geo-grafiar” (Porto Goncalves, 2009: 39). De este modo, los territorios, en plural, podrían ser entendidos como fuentes ontológicas para nuevas y distintas maneras de entender la vida respecto del capitalismo.

Ambas lecturas son sumamente útiles a la hora de evidenciar los vínculos entre espacio y poder, y elaborar nuevas formas de pensar la producción del territorio. En todo caso, y sin desconocer la riqueza teórica y política de esta última perspectiva, nos interesaría profundizar en algunos aspectos de la primera línea teórica porque nos parece más atinente a nuestros propósitos.

Lo primero que podemos decir con relación al territorio es que, al igual que otras tantas nociones que se nos aparecen como dadas, como certezas que escapan al tiempo, éste tiene su propia historia. Genealógicamente, siguiendo a Stuart Elden, estaría íntimamente ligado al surgimiento de los estados modernos, y más precisamente a las nuevas concepciones del poder, formas de gobernar y producción de saberes que llevaron a su emergencia alrededor del siglo XVIII (Elden, 2013a).

En *Terror and Territory. The spatial extent of sovereignty* (2009), Elden analiza los vínculos históricos entre Estado, el poder y el terror a partir de una reflexión crítica y geográfica y propone que, de hecho, el territorio está íntimamente ligado a los procesos de producción de fronteras nacionales y la construcción del espacio de la nación a través del miedo y la violencia. De este modo, su propuesta se emparenta con la de Paul Virilio quien en *La inseguridad del territorio* ([1978] 1999) plantea que, contrario a lo que ya empezaba a proponerse entonces, desde la segunda mitad del siglo XX ni el nacionalismo ni los procesos de territorialización estatal han disminuido. Por el contrario, tras la Segunda Guerra Mundial, la polaridad ideológica de la Guerra Fría, los procesos de descolonización y el desarrollo de las tecnologías se ha ido instalando una “paz total” (contrapartida y eufemismo de “guerra total”) sobre la base del miedo, el terror y la inseguridad de

la población que ha facilitado la imposición de mecanismos de control, dominación y vigilancia socioespacial, renovados y aún más intensos por parte del Estado.

En este sentido entonces, nos parece acertada para nuestra investigación la noción de territorio pues, tal como sostiene Haesbaert (2014), tiene como eje central la dimensión política y del poder. Según Elden, el territorio es una cuestión histórica: “se produce, es mutable y fluido” (2016: 54), geográfica “no solamente porque es una de las maneras de ordenar el mundo, sino también porque es profundamente desigual en su desenvolvimiento” (2016: 54), y también de poder, razón por la que debe ser abordado analíticamente entrecruzando todas estas dimensiones.

Lo importante será, por tanto, comprender los diversos procesos de composición que intervienen en el territorio entendiendo que su dinamismo no implica necesariamente una fugacidad puesto que él mismo relanza nuevas condiciones para su propia existencia. Por este motivo, entendido como ensamblaje de agencias “más que humanas”, sería preciso efectuar el análisis del territorio no solo a partir del accionar de los sujetos, sino también de la materialidad de las infraestructuras o la influencia de diversos agentes no humanos que también lo componen. Más precisamente en las intersecciones sociomateriales que hacen de él un fenómeno sumamente complejo, activo y relativamente perdurable (Muller y Schurr, 2016).

Como indicamos más arriba, el origen de la noción moderna de territorio lo emparenta a un período clave y específico de la historia de la organización y las ideas políticas de occidente: recién durante el nacimiento de los estados modernos, ganando relevancia en los debates de teoría política en torno al siglo XVII y XVIII. En este contexto el territorio, al igual que la circulación, surgen como objetos de saber/poder justo cuando las condiciones históricas precisan del despliegue de renovadas tecnologías que sustenten otras maneras de gobernar donde la racionalización, normalización y el cálculo van a constituir ejercicios fundamentales (Foucault, 2006; Elden, 2007, 2009, 2016).

De este modo, siguiendo a Elden, para comprender los procesos de composición del territorio resultaría útil identificar la relación intrínseca (pero no esencial ni reductible) que tiene con el Estado y las técnicas desarrolladas por sus organismos para medir la tierra (en su acepción político-económica) y controlar el terreno (en su acepción político-estratégica) (Elden, 2016). Además, es preciso señalar que como sea que definamos a las técnicas de control espacial, estas no se ejercen *sobre* un territorio (que de este modo ya estaría dado), sino que las mismas son parte constitutiva del proceso de configuración territorial. Es decir, si comprendemos al territorio como un

ensamblaje implicado por relaciones de poder, no se lo puede reducir a un simple escenario de la acción política ni tampoco a un objeto pasivo de disputa, sino una formación sociomaterial configurada y, al mismo tiempo, configuradora de procesos de control, normalización y gobierno (Painter, 2010).

Regularmente se dice que el control ejercido por el Estado es, sobre todo, con relación a los distintos flujos que lo componen, así como también a “la observancia de las posturas y movimientos no adaptados del cuerpo social pero al mismo tiempo del cuerpo territorial” (Virilio, 2006: 38). De este modo, la organización y vigilancia por parte de los aparatos de Estado de la circulación de los distintos elementos que se desplazan a través de un determinado espacio una operación básica en la conformación del territorio (López, 2017). En esta lógica, en su capítulo “La circulación” del libro *El suelo y el Estado*, Camille Vallaux, sostiene que la circulación ha sido comprendida tradicionalmente como un fenómeno económico, pero que en realidad constituye fundamentalmente un fenómeno político asociado a la acción y configuración del Estado.

Para Vallaux, esto sería particularmente cierto con relación la circulación que se da sobre las vías terrestres para las que considera “preciso que haya en alguna medida un pensamiento colectivo y una fuerza social capaces de hacer y de mantener el camino” (269), ya que el Estado se ha constituido históricamente como un gran constructor de caminos y regulador de la circulación para garantizar soberanía y seguridad al interior de su territorio.

Vallaux afirma incluso que “la circulación terrestre tiene un carácter político, hasta cuando se propone fines puramente económicos” (272), ya que ellos constituyen la manifestación material del Estado “cuando se propone transmitir el pensamiento y la voluntad colectivas sobre todos los puntos de un territorio, y cuando pone en movimiento, para los fines de ataque y defensa, la riqueza nacional y las fuerzas militares” (272).

Ciertamente existe toda una tipología de caminos (menores, “de penetración”, senderos, huellas) que escapan y funcionan como líneas de fuga de estos sistemas viales de control (Richard, 2013), pero precisamente por este motivo, al menos desde la aparición de los Estados modernos, uno de los principales problemas de gobierno lo ha constituido la circulación (Foucault, 1980a; 2006; Elden, 2007: 565). Es por esto que los tradicionales lugares de la circulación se han convertido también en los principales hitos del control. En tanto, “para la constitución de cierto centralismo

estatal sobre un inmenso territorio para gobernar primero hay que penetrar y luego comunicar” (Virilio, 2006: 98), las plazas, los mercados, las carreteras o las fronteras han constituido históricamente “los puntos críticos en el territorio que la policía marcará y controlará” (Pasquino, 1991: 111) [traducción del autor].

Como demuestran trabajos recientes este tipo de lógica es replicada en distintos territorios y períodos. Por ejemplo, Carlos López (2013) estudia la regulación del tráfico al interior de la ciudad de Londres, y demuestra que, en plena explosión urbana de la segunda mitad del siglo XIX las autoridades londinenses desplegaron una serie de políticas cuyo fin era el control de la circulación y de la congestión urbana. También desde los estudios urbanos Mark Usher analiza un proyecto de ingeniería referido al flujo de agua en Singapur contemporáneo para demostrar cómo la circulación sigue siendo un fenómeno político en la actualidad y concluye que “[e]l nacimiento de la circulación, tanto urbana como anatómica, estuvo íntimamente entrelazado con la consolidación del poder soberano, y continúa interviniendo en el funcionamiento del Estado moderno” (2014: 551).

En síntesis, si bien el foco de nuestra investigación está particularmente puesto en la identificación de las capacidades que tiene el camino y sus agenciamientos territoriales (aunque sin perder de vista la “inteligencia” estatal detrás de los sistemas de circulación), estos enfoques nos resultan útiles por cuanto muestran las implicancias políticas de la circulación que, como hemos dicho, constituye la forma más clara en que el camino expresa su agencia. En este sentido, estas perspectivas nos permiten comenzar a pensar la política desplegada por los caminos, desde el punto de vista de los caminos.

### **Planteamiento del Problema e Hipótesis**

De manera tal que ensamblajes, caminos y circulación constituyen, como hemos venido definiendo, los conceptos fundamentales sobre los que instalamos nuestra problemática central: qué hace la Carretera Austral en Aysén, Patagonia chilena, durante la dictadura cívico militar. Pero por muy sencilla que parezca la cuestión planteada ella refiere en realidad a dos acontecimientos e interroga

por tanto al camino en dos sentidos que se encuentran íntimamente ligados, pero que son analíticamente heterogéneos.

Por un lado, nos interesa comprender cómo se compone sociomaterialmente la Carretera Austral. Es decir, el “qué hace” se dice en el sentido de los distintos elementos (humanos, no humanos, discursivos y materiales) que “hacen” o que participan en el proceso de construcción del camino austral durante la dictadura cívico militar. Es aquí que las nociones de ensamblajes y agencias no humanas resultan fundamentales. La participación de los ríos, la lluvia, el suelo, los bosques, pero también las imágenes o las prácticas deportivas intentan ser captadas desde el punto de vista de sus propias fuerzas y capacidades para crear y transformar el mundo.

Por otro lado, nuestro problema refiere a las transformaciones espaciales que pone en marcha el camino austral. En este sentido, el “qué hace”, en cambio, dice relación con los nuevos agenciamientos territoriales que la Carretera Austral promueve, conecta o en los que participa activamente. A grandes rasgos reconocemos dos importantes efectos que hemos nombrado como “verticalización” y “chilenización” de Aysén. Si bien creemos que en el fondo responden a un único y mismo agenciamiento, diremos que la “verticalización” se refiere fundamentalmente a la organización y normalización longitudinal o “vertical” de la circulación patagónica, mientras que la “chilenización” tiene que ver con la impresión sobre esta circulación ya canalizada de unas ciertas lógicas y dinámicas vinculadas al patrón dominante de lo que se considera lo “chileno” o nacional.

### **Metodología y Estructura de la Tesis**

La estrategia teórico-metodológica planteada fue dinámica, exploratoria y, como toda investigación, sujeta a cambios. No obstante, fue un ejercicio necesario para operacionalizar los planteamientos e ir verificando la factibilidad del trabajo de indagación. En este sentido, ha resultado útil una concepción tridimensional de la metodología en la cual teoría, método y técnicas se van influyendo y modificando mutuamente, pero también guiando el desarrollo de la investigación (Escolar, 2000). En definitiva, siguiendo a Bourdieu *et al.*, creemos que “un objeto de investigación, por más parcial y parcelario que sea, no puede ser definido y construido sino en

función de una problemática teórica que permita someter a un sistemático examen todos los aspectos de la realidad puestos en relación por los problemas que le son planteados” (2002:54).

El Marco Teórico propuesto ha sido comprendido como el plano sobre el cual, a través de los conceptos más importantes, se fue haciendo inteligible el fenómeno estudiado y delineando los contornos y abordajes del problema de investigación. Por su parte, el método se entiende como el recorrido intelectual necesario para resolver tanto los problemas teóricos planteados por la investigación como también algunos imprevistos derivados de la misma y, por último, las técnicas como aquellas estrategias más concretas definidas para intervenir y obtener información sobre el fenómeno de estudio (Escolar y Besse, 2011).

La imagen de pensamiento que Deleuze desarrolló para comprender la realidad resultó particularmente útil a la hora de formular nuestro abordaje del problema y su posterior exposición. En especial aquella visión que traza sobre la superficie del campo histórico espacial una multiplicidad de líneas de diferente naturaleza que se conectan, bifurcan, fugan o superponen. Como ya mencionábamos para Deleuze siempre se trata de una cuestión de flujos e intensidades. Flujos de todo tipo que corren de un punto a otro por la realidad que de este modo componen. Es por esto que una función esencial para toda formación social sería la codificación de sus flujos. Es decir, la captura, constreñimiento, clasificación y organización de todo lo que se mueve por el campo social: “impedir que sobre ella, sobre sus espaldas, corran flujos que no puedan codificar y a los cuales no pueda asignar una territorialidad” (2005: 21).

Este es el sentido de su conocida y bella frase “lo más profundo es la piel” puesto que es en la superficie de las cosas donde es posible captar la complejidad de las redes tramadas por las líneas que las componen. Según Deleuze “cada cosa tiene su geografía, su cartografía, su diagrama. Lo interesante de una persona son las líneas que la componen, o las líneas que ella compone, que toma prestadas o que crea” (2014: 55). Es esta especie de método “cartográfico” el que está en la base de la elaboración junto con Félix Guattari del concepto de rizoma que supone una radical ruptura epistemológica: más que escarbar en las profundas raíces para encontrar el significado de todo fenómeno, comprender el cómo funcionan, qué conexiones hacen y qué flujos activan los acontecimientos. En este sentido, para Deleuze-Guattari “el rizoma se remite a un mapa que debe producirse, construirse, siempre desmontable, invertible, modificable, con entradas y salidas múltiples, con sus líneas de fuga” (1977: 51-52).

Ahora bien, ¿qué son estas líneas que hacen los rizomas, estos trazados sobre la cartografía que, en definitiva, es nuestra realidad? Según hemos dicho, remiten a los más diversos tipos y naturalezas: enunciados, organizaciones económicas, espaciales y de poder, formaciones sociales pero también animales o vegetales, acontecimientos referidos al arte, las ciencias, el pensamiento, las luchas sociales o los eventos medioambientales. De este modo se comprende que para Deleuze-Guattari “escribir no tiene nada que ver con significar, sino con medir, cartografiar, incluso las comarcas por venir” (1977: 11). Metodológicamente hablando esta cuestión nos resultó fundamental por cuanto si el mapa se encuentra “enteramente dirigido hacia una experimentación derivada de la realidad” es decir, si se comprende que “es abierto, es conectable en todas sus dimensiones, desmontable, reversible, susceptible de recibir constantemente variaciones” (1977: 31), ello implica asumir un método profundamente experimental: lo que importan son las líneas y cada línea remite a acontecimientos contingentes no a esencias absolutas. Del mismo modo, cada capítulo de esta Tesis supone una línea, un fenómeno concreto y particular que cuenta con sus propias características y condiciones, pero que se conecta y resuena en las demás líneas que conforman al ensamblaje de la Carretera Austral.

Cuando Deleuze elaboró su propia definición de los dispositivos foucaultianos en realidad aplica la imagen del rizoma al señalar que para comprenderlos es preciso desenredar sus líneas, “levantar un mapa, cartografiar, recorrer tierras desconocidas (...) instalarse en las líneas mismas” que lo componen, arrastran y atraviesan (Deleuze, 1990: 150). Siguiendo con esta estrategia cartográfica podemos decir que los principales elementos orográficos del mapa que pretendemos construir en esta investigación lo constituyen los distintos procesos presentados en cada capítulo con el propósito de comprender concretamente lo que hace la Carretera Austral en Aysén durante la dictadura cívico militar chilena. De este modo nos cuidamos de no reducir su análisis de manera compartimentada separando lo material de lo discursivo o lo humano de lo no humano, sino precisamente enfatizando la articulación y mezcla de estos aspectos, en definitiva, aprehendiendo la naturaleza heterogénea, híbrida y compleja de todo ensamblaje donde no hay determinaciones de lo uno sobre lo otro sino coexistencias y mutuas afectaciones.

Asimismo, el proyecto se concibe a partir de un enfoque cualitativo para la elaboración de datos que permitan abordar las problemáticas planteadas y el objetivo general formulado, combinando, a su vez, recursos del método historiográfico para el trabajo con fuentes de archivo (Dosse, 2009)



y el tratamiento con imágenes y cartografía no solo por su valor documental, sino también como herramientas para pensar ciertas cuestiones espaciales.

El desarrollo y escritura de la tesis se basó en una red de datos configurados en función de los objetivos de investigación y enfoque conceptual planteados, y a partir de la recopilación, revisión, comparación y análisis de: i) material documental y de archivo (prensa -principalmente el periódico local El Diario de Aysén, o el Llanquihue aunque apoyándose también con la información obtenida en diarios de escala nacional como El Mercurio o La Nación-, boletines y discursos oficiales, anuarios y documentos ministeriales, correspondencia, leyes y reglamentos, sesiones de la Junta de Gobierno, publicaciones institucionales, entre otros); ii) entrevistas realizadas a informantes claves (oficiales del Cuerpo Militar del Trabajo, funcionarios regionales del Ministerio de Obras Públicas, funcionarios de la Intendencia y ex autoridades locales) durante el trabajo de campo realizado en Aysén el año 2018; iii) bibliografía afín que fue dividida en temática (subdividida a su vez en: relacionadas directamente al camino austral y a la historia de Aysén y, por otro lado, sobre la dictadura cívico militar) y teórica interdisciplinar (la cual ha sido definida a grandes rasgos en el Marco Teórico) e iv) imágenes (tanto fotográficas como cartográficas y audiovisual).

Como ya mencionamos, la investigación se desarrolló en función de una metodología exploratoria aplicada a un estudio de caso particular en el entendido de que en la investigación cualitativa el enfoque más localizado, tomando los resguardos correspondientes, puede ser igualmente esclarecedor que una muestra más amplia. Ello porque, en cierto sentido, la profundidad a la que es posible llegar en términos de producción de conocimiento en un estudio de caso más acotado permite identificar la pertinencia y utilidad (o no) del marco teórico que ha sido definido para abordar la problemática planteada (Taylor y Bogdan, 1984), desde donde puede incluso plantearse como “indicio” para comprender una realidad histórica espacial o discusión teórica más amplia (Ginzburg, 2008).

En términos concretos, se ha decidido abordar la problemática en cuestión a partir de la revisión de una serie de procesos específicos vinculados entre sí por la Carretera Austral. De este modo, si bien el camino austral puede entenderse como el ensamblaje de estos procesos diversos, no se plantea como la sumatoria de cada uno de ellos sino como la vinculación contingente pero relativamente autónoma y no dependiente de ellos. Acá resultan nuevamente útiles las recomendaciones metodológicas de Deleuze en el sentido de plantear estrategias pragmáticas y

funcionalistas que fijen la atención en el devenir particular de los diversos procesos socioespaciales (y cómo éstos se van entrelazando, pero también bifurcando), es decir, desde una perspectiva inmanente y no a partir de una suerte de razón/explicación metahistórica o trascendente que los guiaría desde fuera.

Tal como la hemos venido definiendo, la Metodología ha condicionado fuertemente la propia Estructura de la Tesis, razón por la que hemos decidido presentarlas en conjunto y no por separado (con la Estructura detallada en la Introducción) como de costumbre. En efecto, a partir de la línea metodológica comentada en este apartado, la Tesis fue estructurada en base a seis capítulos (sin considerar la Introducción ni Palabras Finales), cada cual referido a un proceso particular, hasta cierto punto independiente, pero siempre profundamente conectado e implicado en los otros. Es decir que los capítulos no están organizados según una sucesión cronológica, sino como una multiplicidad de trayectorias simultáneas e interconectadas (Massey, 2005).

De manera más específica, la primera sección corresponde a la Introducción en la cual, en una primera instancia, se describe la temática general de la investigación. Posteriormente se plantea el problema central y objetivo. Luego, una breve definición del marco teórico, planteamiento de algunas hipótesis de trabajo y la estrategia metodológica de la cual deriva la organización final del trabajo de Tesis. De este modo, esta sección está destinada a introducir y definir una serie de factores (temáticos, teóricos, metodológicos) claves para el desarrollo del texto.

La segunda sección está dividida en tres capítulos. En términos generales, se enfoca principalmente en el acontecimiento que hemos denominado “verticalización” de Patagonia Aysén desde el punto de vista de la Carretera Austral. El primer y segundo capítulo se concentran en el cambio de la matriz caminera desde una lógica transversal a otra longitudinal materializada en la construcción de la Carretera Austral. De manera más particular, en el primero se realiza un breve recorrido histórico por los caminos australes durante el siglo XX y las principales características técnicas que tuvo la construcción de la Carretera Austral, mientras que el segundo centra su análisis en las implicancias políticas y territoriales del camino longitudinal durante la dictadura cívico militar. El capítulo tres, por su parte, reflexiona en torno a la “verticalización” de este territorio a partir de las competencias automovilísticas llamadas Rally Austral “Presidente de la República” entre 1982 y 1988, enfatizando el carácter performativo que tuvieron. Interesa mostrar en esta sección cómo en

la construcción del camino austral y la verticalización territorial que éste impulsó participan diversas agencias y procesos.

La tercera sección, también subdividida en tres capítulos, se centra en el acontecimiento que llamamos “chilenización” del territorio patagónico impulsado por el camino austral. Al igual que en la sección anterior, cada capítulo aborda un fenómeno específico que, articulado con los demás, permite comprender el proceso más general que se pretende encarar en la sección. El primer capítulo (cuarto capítulo de la Tesis) explora la participación que tuvo la construcción de la Carretera Austral en el proceso de poblamiento de la zona, entendido como forma de “chilenizar” el territorio por medio de la población. El capítulo siguiente estudia el vínculo entre la Carretera Austral y la emergencia de lo que vamos definiendo como una “patrimonialización” de la naturaleza vinculada, entre otras cosas, a la fundación de Parques y Reservas Nacionales. Por último, el capítulo seis de la Tesis, reflexiona sobre el rol de las imágenes (específicamente audiovisuales) en el proceso de construcción del camino longitudinal.

Finalmente, la sección número cuatro corresponde a la exposición de resultados, conclusiones y reflexiones finales de la investigación cuyo propósito es tanto sintetizar lo desarrollado a lo largo del trabajo, identificar sus puntos nodales así como aquellas zonas menos exploradas y nuevas preguntas con proyecciones de ser abordadas en otros trabajos.

## PRIMERA PARTE:

### 3. DEL “PAÍS DE LAS CUENCAS” A LA “LARGA Y ANGOSTA FAJA DE TIERRA”

#### CAPÍTULO I:

##### **La Carretera Austral: elementos para pensar los ensamblajes técnico-ambientales**

(...) no sólo son las plantas y los animales, las orquídeas y las avispas las que cantan o se expresan, también lo hacen las rocas e incluso los ríos, todas las estratificaciones de la tierra.

(Gilles Deleuze y Félix Guattari, *Mil Mesetas*)

Como adelanta su título, en este primer capítulo se presentan algunas herramientas teóricas y empíricas que permitan pensar y discutir el proceso de construcción de la Carretera Austral durante la dictadura cívico militar.

En términos genéricos, es importante insistir en que existe cierta correspondencia entre la visión construida oficialmente durante este período por los medios masivos de comunicación o, de modo más general, todo tipo de manifestación pública por parte de las autoridades que mostraban al camino austral como obra exclusiva del régimen (negando así un largo recorrido histórico anterior), y gran parte de la bibliografía referida al camino austral que ha desplegado un discurso heroico en torno a la obra operando no tan sólo como vector de legitimación de la misma, sino también de la dictadura en general (véase por ejemplo, Peña, 1993; Van Schouwen, 1996; Krebs, 1997; Vásquez de Acuña, 1999). De hecho, son escasos y recientes los trabajos que se han alejado y desnaturalizado estas visiones conservadoras enfocándose en el nivel de las representaciones vinculadas al camino y las implicancias políticas y culturales que dicha imaginación moviliza en el marco de la producción territorial (Espinoza, 2016; Urrutia, 2017; Rossetti, 2018; Urrutia, Núñez y Aliste, 2019).

No obstante, ya sea mediante el encuadre positivista en las labores de construcción y sus grandes personajes de los primeros trabajos o en las perspectivas constructivistas centradas en las

representaciones sociales de los más recientes, ambos enfoques comparten lo que podríamos definir como un sesgo antropocéntrico en el sentido de hacer de la Carretera Austral una consecuencia exclusiva de la acción e inteligencia humana, en este caso, encarnada principalmente en los altos mandos del régimen militar. En el fondo, epistemológicamente ambas propuestas comparten el supuesto de que, después de Dios, el Humano (también con mayúscula), es el principal agente activo en el mundo y el “resto”, lo no humano, es decir, las plantas, los animales, los ríos, las rocas o las cosas, esperan pasivamente a ser utilizadas, transformadas o pensadas por nosotros.

Sin negar la complejidad y relevancia política que tiene la producción social y discursiva de todo proceso dado en el campo histórico espacial, es necesario señalar también que Aysén presenta características específicas que lo convierten en un espacio particularmente irrigado (por ahí corre el río Baker -el más caudaloso de Chile- que lleva las aguas del lago General Carrera -el más grande de Chile- hacia el océano Pacífico que baña los casi 4.300 kilómetros de largo del territorio nacional) y relativamente insular (posee más de treinta mil islas de diversos tamaños dispersas en el territorio). Condición que, muy por fuera de una renovada fórmula de determinismo geográfico, creemos que constituye un hecho significativo para comprender la lógica e historicidad de su *hodografía* u *odografía*<sup>6</sup> local, es decir, del modo particular que tiene el espacio de componerse con los caminos que lo recorren.

En primer lugar, en Aysén la cordillera de los Andes (Andes Patagónicos) constituye la macroforma de mayor magnitud desarrollándose en forma continental (siendo “ocupada” en grandes extensiones de superficie por los campos de hielo norte y sur) como también insular (sobre todo al sur del golfo de Penas donde la cadena montañosa se hunde y se fragmenta conformando archipiélagos rodeados de canales, fiordos y estrechos) lo cual permite un fenómeno desconocido para la “zona central” o “Chile tradicional”: el asentamiento de población chilena en territorio nacional al oriente de los Andes. En segundo lugar, la “depresión intermedia” o “valle longitudinal” que, junto con la “zona central”, ha constituido históricamente el área fundacional y representativa de la nación (Núñez, 2009), acá tiene una significación menor y no constituye un

---

<sup>6</sup> Según Nicolás Richard (2013), la odografía u hodografía, término antiguo actualmente en desuso, permitiría una descripción más histórica y abierta a la “cuestión de los caminos”. Desde su perspectiva, puede comprenderse a los caminos “como un archivo, una matriz de comprensión, el esquema primero de conexiones sobre el cual vienen más tarde a organizarse la posición e identidad de las gentes y las cosas”. De modo que la óptica odográfica se centra en la lectura de los caminos como verdaderos documentos históricos para comprender sus agenciamientos y la implicancia de estos en la configuración del territorio.

terreno apto para grandes asentamientos: atravesada por ríos, canales y fiordos desaparece definitivamente en el golfo de Penas, debido a la actividad glaciar. En último lugar, la cordillera de la Costa se presenta solamente entre el golfo de Corcovado y punta Tres Montes de manera interrumpida como una franja escueta y desmembrada mayormente hundida y visualmente perceptible gracias a sus mayores alturas en forma de islas y archipiélagos (como los de Las Guaitecas y Chonos).

Estas características se relacionan a su vez con un clima típicamente frío, con altas precipitaciones, fuertes vientos y mucha humedad, aunque con sus particularidades dependiendo del lado de los Andes en que se encuentre. Del lado occidental, el territorio compuesto de archipiélagos y pequeñas islas desparramadas presenta un clima frío oceánico con abundantes lluvias, fuertes vientos provenientes del Oeste y altísima humedad. Por su parte en la ladera oriental de la cordillera, el clima podría clasificarse mejor como de estepa fría donde las precipitaciones son considerablemente menos en comparación con el sector de los archipiélagos debido a la acción del cordón montañoso, aunque son frecuentes los intensos vientos, las bajas temperaturas y la nieve.

Es importante señalar desde el comienzo que, a partir del enfoque teórico de los ensamblajes (De Landa, 2006; 2016) y las perspectivas “más que humanas” en el área de la geografía (Robbins y Marks, 2009; Whatmore, 2006; Anderson, *et.al.*, 2012; Greenhough, 2014), estas condiciones que hemos descrito sucintamente tendrán particular relevancia en el proceso que abordaremos en este capítulo y para nada constituyen algo banal o accesorio. En este sentido, desde el marco conceptual propuesto y a partir de la revisión de material de prensa, declaraciones gubernamentales, documentación oficial, bibliografía especializada, pero sobre todo los estudios y relatos de ingenieros, geólogos, topógrafos y demás técnicos involucrados en los trabajos de construcción, se propone que la Carretera Austral es concretamente el resultado siempre inacabado de un proceso sociomaterial. Es decir, el efecto de la co-producción permanente, de la acción ensamblada de agencias humanas y no-humanas que van determinando tanto los aspectos técnicos, económicos e incluso estéticos en la medida en que conjuntamente van componiendo el trazado de la obra.

## **De los caminos transversales a la carretera longitudinal**

Como mencionamos en la introducción, desde la perspectiva dominante instalada por los aparatos estatales Aysén se ha desenvuelto durante gran parte del siglo XIX y XX como frontera o periferia de la nación debido a su geografía “abrupta”, “desgarrada” o “compleja” que lo aísla respecto del territorio del país, sus mecanismos de control y de los procesos de desarrollo nacional (Núñez, Aliste y Bello, 2017a). Es por ello que, desde esta óptica, la conectividad, y más específicamente la construcción de una adecuada red de caminos, ha sido históricamente concebida como un factor indispensable para salvar los principales problemas sociales y económicos supuestamente determinados por su condición geográfica marginal.

Sin embargo, como mostraremos a lo largo de este y el siguiente capítulo, al realizar un paneo histórico general a los caminos de esta zona, lo primero que aparece es que las vías terrestres han estado siempre presentes ahí, solo que siguiendo unas lógicas que no siempre han sido coincidentes con las que ha pretendido imponer uniformemente el Estado nacional. En efecto, un vistazo general a las rutas de Aysén muestra que ellas han hecho posible la preponderancia durante mucho más tiempo que en otras partes del territorio chileno de una circulación transversal (y transfronteriza) propia del “país de las cuencas”, contradiciendo de este modo el orden territorial, la lógica de la movilidad y la circulación rectora desde el proceso de racionalización y configuración del espacio de la nación en su etapa de conformación en el siglo XIX (Núñez, 2009).

Según Andrés Núñez, el “país de las cuencas” hace referencia a “la existencia histórica de una racionalidad territorial múltiple y diversa, característica de los siglos XVIII y XIX, cuyo sentido espacial se encauzó y canalizó en una posición oeste-este (y viceversa) a partir de cada cuenca o región fluvial del llamado reino de Chile, primero, y luego, de la nación en construcción” (Núñez, 2012: 3). La orientación transversal de estas cuencas sustentaba, por lo tanto, un sentido territorial y una lógica para la circulación que era “horizontal en contraposición a la que posteriormente se impondrá, y que se mantiene hasta hoy, cuyo eje será vertical, es decir, de norte a sur o viceversa” (Núñez, 2012: 3)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> De manera más precisa, el autor va a plantear que en realidad el “país de las cuencas” nunca desapareció, solo quedó invisibilizado bajo el orden político y territorial del Chile vertical. Aysén, en este sentido, sería un ejemplo representativo de dicha persistencia.

Esto último resulta relevante puesto que, siguiendo al mismo autor, cada cuenca operaba “una cosmovisión o sentido espacial particular” que obstaculizaba el proyecto de homogenización y unificación territorial del Estado nación. Proceso que de todos modos fue impuesto a gran escala a lo largo del siglo XIX, entre otros mecanismos, mediante la guerra (del Pacífico entre 1879 y 1883 en el norte o en la Araucanía entre 1861 y 1883 en el sur) y la construcción del Ferrocarril “que hizo que el país de las cuencas se desdibujase”. De este modo, “las diversas ciudades y asentamientos ribereños dejaron de orientarse hacia el Pacífico y comenzaron a hacerlo hacia el norte, fundamentalmente con Santiago como órgano principal de centralidad” (Núñez, 2012: 6).

Lo interesante de notar es que frente a esta situación generalizada Aysén constituye una excepción ya que, como decíamos, durante buena parte del siglo XX la principal característica de los caminos en esa zona es que estos son fundamentalmente transversales<sup>8</sup>. Marca territorial e histórica que evidencia que tradicionalmente en Aysén las dinámicas de circulación consistían en movilizar recursos, personas, bienes y energías en el mismo sentido que lo hacían la mayoría de los cursos de agua y valles locales. Es decir, en dirección este a oeste, desde los enclaves productivos situados “al interior” hacia aquellos cercanos al océano Pacífico para, desde ahí, vía marítima, comunicarse con el resto del territorio nacional. A la inversa, los asentamientos más “orientales” recibían sus pertrechos gracias a “pilcheros”<sup>9</sup> y carretas que transportaban por estos mismos caminos lo que llegaba a los enclaves costeros desde el norte o, en mucha mayor medida, desde caminos o “huellas” transversales que los comunicaban, por el este, con la sección argentina de la Patagonia.

En definitiva, durante casi todo el siglo XX e incluso hoy, para la mayoría de los habitantes de zonas como Futaleufú, Palena, Lago Verde, Chile Chico o Villa O’Higgins ha sido mucho más fácil y común moverse horizontalmente para abastecerse de víveres, acceder a servicios de salud, educación y oferta de trabajo en territorio argentino que, como suele decirse, “ir a Chile” (Núñez, Aliste y Bello, 2017). De hecho, es imposible comprender la historia de los caminos y circulación en Aysén sin reconocer que uno de los caminos más antiguos e importantes de esta zona es precisamente una ruta transversal. A saber, el eje Puerto Aysén – Coyhaique<sup>10</sup>, cuyo origen se

---

<sup>8</sup> Si bien el proceso del que damos cuenta constituye una “excepción” al régimen dominante de circulación en el contexto específico de análisis, es necesario advertir y subrayar que procesos similares se han identificado en otras épocas y con relación a otros espacios. Véase, por ejemplo, Bandieri (1999; 2010), Núñez (2012) y Flores (2012).

<sup>9</sup> Caballo de carga denominado así por llevar las “pilchas” que podían ser alimentos, vestimenta o cualquier tipo de cosa.

<sup>10</sup> Este camino atraviesa transversalmente el sector centro de Aysén. Originalmente conectaba a Coyhaique en la planicie oriental con Puerto Aysén en el litoral mediante un trazado aproximado de 65km. Actualmente el camino se ha extendido tanto hacia el oeste, a Puerto Chacabuco, debido al embancamiento de la bahía de Puerto Aysén



remonta a 1901 aunque debido a las condiciones climáticas, características del relieve, la escasa inversión y la baja capacidad técnica su construcción fue lenta y fluctuante, razón por la que durante la década de 1970 todavía no estaba terminado (El Diario de Aysén, 12/10/1979).

El eje Puerto Aysén – Coyhaique, tenía como principal función no solo conectar horizontalmente el territorio a partir de los dos poblados más relevantes de Aysén durante el siglo XX, sino, como la mayoría de estos caminos transversales, servir de ruta transfronteriza para comunicar con el territorio argentino y sus más activos mercados mediante la ruta 40. En efecto, tal como relata Julio de Kinkelin en la Revista Geográfica Americana en la década de 1930, este tramo era fundamental para el eje de circulación transversal de toda la Patagonia en su sección central ya que permitía darle salida directa al Pacífico a toda esta zona que por el oriente llegaba hasta el Atlántico a la altura de Comodoro Rivadavia (De Kinkelin, 1934).

Otro eje transversal que fue importante para la circulación local previa construcción del camino longitudinal fue el que uniría el poblado costero de Chaitén con el fronterizo de Palena. Las obras de construcción serán particularmente activas durante la década de 1950 en pleno período de conflictos limítrofes con Argentina. A pesar de que estos caminos eran quizás los más transitados de Aysén, en términos concretos no eran mucho más importantes que un sinnúmero de sendas precarias, “picás” y huellas menores construidas por los lugareños con técnicas, herramientas y materiales básicos sobre aquellos pasos consuetudinarios que marcaban la movilidad cotidiana y que debían reescribirse temporada a temporada luego de que la lluvia, la nieve y las crecidas lo borrarán durante el largo invierno.

De este modo, en paralelo a los trabajos en el sector Puerto Aysén-Coyhaique y Chaitén-Palena se llevó a cabo en la década de 1950 otras conexiones transversales ejecutadas por el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) tales como el camino entre Puerto Cisnes y estancia Cisnes o el tramo Ñireguao a Puerto Aysén. Por otro parte, en el sector del lago General Carrera se llevaban adelante los trabajos de Puerto Murta hacia Bahía Erasmo y Vista Hermosa a Puerto Ibáñez, mientras levemente hacia el sur oeste se ejecutaban obras en la zona lago Bertrand - Estancia Valle Chacabuco y Vista Hermosa a Puerto Ibáñez.

---

provocada por la quema de amplias de superficie de bosques para implantar la ganadería en la primera mitad del siglo XX, y también hacia el este, hasta el poblado fronterizo de Balmaceda, incrementando su longitud 135 kilómetros.

Como veremos en el siguiente capítulo, la lógica transversal de este conjunto de caminos sin vías que los unieran dentro del territorio chileno impedía que se generara un verdadero sistema unificado de caminos y una excesiva jerarquización del territorio que recorrían. Ciertamente, la preponderancia de la circulación horizontal y transfronteriza, era común no solo a las prácticas locales cotidianas sino también a la opinión técnica y gubernamental de entonces. En este sentido, por ejemplo, el ingeniero Fernando Sepúlveda Veloso señalaba en la década de 1930 que:

*Por la configuración geográfica, la provincia de Aisén no necesita un camino longitudinal: le basta un solo trazado de caminos transversales que estén en estrecha relación con los puertos de embarque y desembarque de productos de la región: maderas, lanas, etc (...) Todo este trazado de caminos transversales dejarían a Aisén en condiciones de comunicarse sin necesidad de pasar al lado argentino, como actualmente se hace, ocasionando molestias tanto a los chilenos como a las autoridades argentinas (citado en Mansilla, 1946: 114-115) [énfasis del autor].*

En un sentido similar, una década más tarde, el entonces senador de la República por Valdivia, Chiloé, Llanquihue, Aisén y Magallanes, Salvador Allende, publica en 1948 un folleto denominado *Aysén, presente y futuro* en el que reflexiona sobre las posibilidades económicas de Aysén y la necesidad de construir caminos transversales para su conexión con el resto del territorio nacional. Ahí señala que “[p]or su importancia decisiva para la colonización, es imperioso construir caminos que den salida a los valles ya poblados de Río Blanco y de Mañihuales, lo mismo que terminar el camino de Puerto Cisnes a la frontera” (Allende, 1948: 13). En resumidas cuentas, podríamos sostener, tal como lo hacía un periódico local en la década de 1980, que en términos generales “en aquel entonces no se soñaba con una carretera longitudinal. *Lo único que quería el país era hacerlos de este a oeste. Había una mentalidad de transversalidad*” (El Diario de Aysén, 09/05/1981) [énfasis del autor].

Por lo mismo, esta orientación transversal de la circulación estuvo vigente casi sin contrapeso por lo menos a lo largo de toda la primera mitad del siglo XX, e incluso tuvo sus adeptos mientras se construía el camino longitudinal durante la dictadura. Así, por ejemplo, en mayo de 1976, mientras se realizaban los estudios para el trazado de la futura carretera, el secretario regional de Obras Públicas en Aysén, ingeniero Carlos Brunning, afirmaba que la estrategia regional se elaboraba en función de sacar los enclaves del interior al mar mediante caminos transversales, pues “[e]s lo más

lógico, lo más expedito para luego utilizar barcazas, transbordadores, ferry, etc., para viajar al norte” (El Diario de Aysén, 08/05/1976). Según el funcionario, los caminos transversales tenían prioridad y crearían cuatro grandes áreas de influencia con sus respectivos polos de desarrollo que, mediante el longitudinal, se unirían a Puerto Montt.

En todo caso, desde al menos la década de 1960 distintos sectores venían lentamente sembrando la idea de que la prioridad la debía tener el trazado longitudinal por sobre los caminos transversales. Una de las figuras importantes en este proceso fue Augusto Grosse, ciudadano alemán que llegó a Chile en las primeras décadas del siglo XX para colonizar el sur del país y al poco tiempo fue contratado por el Ministerio de Obras Públicas para realizar exploraciones con el fin de elaborar un proyecto fiscal de colonización de Aysén. En función de este cargo, entre 1940 y fines de la década de 1950 realizó una serie de viajes que quedaron plasmados en algunos de sus escritos donde aparece esbozada la posibilidad de trazar un camino longitudinal que permitiera unir esta zona al país y facilitar así su colonización. Más precisamente, en su libro *Visión de Aysén* de 1955 describe un itinerario tentativo que, como veremos en el próximo capítulo, influyó notablemente la proyección del camino definitivo y de hecho coincide con este en algunos tramos.

Otro de los sucesos que preparó las bases para la instalación del paradigma longitudinal ocurrió también en la década de 1950. Más precisamente en 1958 cuando la temática de los caminos y las comunicaciones tuvo un lugar central en el *Seminario Aisén* llevado a cabo en la Universidad de Chile para tratar los principales “problemas” de la zona. Si bien el texto que resume la reunión hace referencia a la escasez de caminos y la dificultad de mantenerlos operativos durante el año debido a las condiciones climáticas y topográfica de la zona, esboza, al menos como proyecto futuro, la posibilidad de realizar un trazado longitudinal. Según el documento “debido a que la cordillera corta por la mitad de la provincia de Aisén, hace muy difícil y sumamente costosa la construcción de un camino longitudinal en la provincia, *aunque en un futuro lejano tal camino se construirá*” (citado en Bascañán, 1984: 94) [énfasis del autor].

A los pocos años, Baldo Araya, quien durante el período 1963-1967 fue regidor de la municipalidad de Coyhaique, comenzó a ser llamado el “loco de la carretera” por insistir, a contracorriente, en la posibilidad y necesidad de construir un trazado longitudinal (El Aisén, 07/08/1969). Entre otras acciones, se entrevistó con el ministro del Interior de la época, Sótero del Río quien le sugirió realizar, en Santiago, y en la mayor parte del país una campaña para convencer a las autoridades

de la necesidad del camino. Para ello realizó una charla en la Universidad de Chile, “para hacer prender el fuego de la carretera a los estudiantes” (El Diario de Aysén, 29/7/1978), y llevó impreso para repartir un folleto titulado “Ayudemos a Aysén ahora para que Aysén nos ayude después”, editado artesanalmente el 27 de julio de 1963.

El texto declaraba explícitamente que su propósito era impulsar una “[e]xpedición de exploración de estudio técnico-científica” para “determinar la manera de *prolongar la Carretera Panamericana al sur de Puerto Montt por territorio desconocido*, aportando además la clarificación de la situación socio económica para la elaboración de futuras planificaciones estatales en el extremo sur” (El Diario de Aysén, 31/07/1978) [énfasis del autor]. Según el mismo documento, “en la mayor parte de este rincón chileno, el Fisco no ha podido llegar con el aporte de sus servicios”, lo cual quedaba manifestado en que “las pocas sendas existentes son obras de los mismos pobladores”. Por lo mismo, la exploración propuesta debía, en primer lugar, resolver “definitivamente la incógnita de si se puede o no encarar la apertura de un camino longitudinal, cualquiera sea su naturaleza: bien directamente por tierra o combinando la obra vial con embarcaciones en forma de transbordadores” (El Diario de Aysén, 31/07/1978), y, de ser posible, alentar su construcción.

La campaña culminó con la elaboración de un informe oficial remitido al Ministerio de Obras Públicas que, revisada la propuesta, emitió, a través del Departamento de Estudios de Caminos y Aeródromos de la Dirección de Vialidad un contrainforme a modo de respuesta. En el mencionado documento discute los dichos de Araya afirmando que “[l]a Dirección de Vialidad durante muchos años ha estado explorando la región patagónica chilena y el Ministerio de Obras Públicas, en el año 1955, publicó el libro *Visión de Aysén*, de que es autor el técnico explorador señor Augusto Grosse Ickler”, y agrega que:

La ruta propuesta por el señor Grosse hasta Riñihue es de un costo muy elevado y de ahí hasta Puerto Montt no es posible considerar siquiera su posibilidad por ahora. *Las rutas naturales de esa región atravesada por profundos ríos y cañadones transversales son la aérea y la marítima, con la complementación de caminos transversales.* Es el mejoramiento de estos medios a los que deben tender los esfuerzos que se pueden aplicar en esa región y no a soluciones impracticables, geográfica y económicamente (El Diario de Aysén, 2/8/1978) [énfasis del autor].

De esta forma, el principal órgano encargado de las obras viales del Estado dejaba en claro que, a principios de la década de 1960, seguía considerando “natural” el sentido transversal de la circulación patagónica y, por ende, insostenible un camino longitudinal. De este modo, lo que debía hacerse era mejorar y fortalecer el sentido transversal junto con las comunicaciones marítimas y aéreas.

Es importante reiterar que esta visión oficial que naturalizaba el sentido horizontal de la circulación en Aysén estaba también anclada en las prácticas cotidianas de los lugareños. Entre los diversos relatos y documentos que lo constatan podemos citar el realizado por el Comité Patria y Soberanía en 1966 cuando señala que mientras “en el Departamento Palena el Cuerpo Militar del Trabajo ha hecho trabajos camineros que facilitan esta intercomunicación longitudinal (...) desgraciadamente en el tramo de unión entre Chaitén y Ralún no se ha hecho nada, *porque la gente considera, en forma muy anticuada, que sólo el mar es medio natural de comunicación*” (citado en Bascuñán, 1984: 95) [énfasis del autor].

Como queda en evidencia, la década de 1960 fue compleja con relación al proyecto del longitudinal. De un lado, la práctica consuetudinaria de la movilidad horizontal de los habitantes locales, del otro, una tensión al interior de los órganos estatales que se debatían entre la defensa de la “naturalidad” de la movilidad transversal y los primeros avances en la visión longitudinal<sup>11</sup>. Tan paradójico y contradictorio fue este proceso que la misma Dirección de Vialidad que había calificado de “impracticable” la propuesta de Araya por contrariar el sentido presuntamente “natural” de la circulación años después presentó el proyecto *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aysén. Antecedentes del proyecto*, cuyo propósito principal era “*construir un camino longitudinal, que a partir de Puerto Montt, en la provincia de Llanquihue, se desarrolle a través de las áreas de mayores posibilidades de explotación y de los centros poblados de dichas provincias, hasta la ciudad de Aysén*” (Dirección de Vialidad, 1968: 1) [énfasis del autor].

El diseño del trazado expuesto por Vialidad había sido definido tentativamente a partir de los estudios que surgieron de la firma, en 1967, de un acuerdo entre el director de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas, Juan Parrochia y el Instituto Geográfico Militar y

---

<sup>11</sup> Esta tensión puede ser leída, siguiendo a Henri Lefebvre (2013), como los desajustes y controversias existentes entre los distintos niveles que componen al espacio social. En este caso particular, el espacio *concebido* por tecnócratas y agentes de Estado, y el espacio vivido cotidianamente por las personas.

posteriormente la consultora alemana *Salzgitter* para el reconocimiento aéreo del área. En base a estos estudios, la carretera comenzó a construirse “desde el kilómetro 20 hasta Campo Grande, en un trecho de 46 kilómetros y desde el sector de Ensenada hasta Ralún”, aunque sus avances no serán verdaderamente significativos hasta que los trabajos fueran retomados e impulsados sostenidamente por el régimen autoritario a partir de 1976 (El Diario de Aysén, 23/01/1982).

### **La Carretera Austral entre lo humano y lo no humano**

Durante el siglo XX muchas autoridades de gobierno, técnicos y militares como el coronel y jefe del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), Guillermo van Schouwen, estimaban que Aysén “por sus características morfológicas, se puede considerar insular y por el extremo aislamiento al que estuvo sometida, puede decirse que fue doblemente insular” (Van Schouwen, 1996: 234). Esta tendencia se radicalizó durante la dictadura cívico militar en que diversos factores como los lineamientos represivos de la Doctrina de Seguridad Nacional, las diversas crisis socioeconómicas que trajo consigo la instalación abrupta y violenta del modelo neoliberal y particularmente las tensiones diplomáticas con Argentina por la cuestión limítrofe, lo redefinieron como un área potencialmente peligrosa y subdesarrollada o, según las categorías oficialmente ocupadas en la época, una “frontera interior”<sup>12</sup> y un “espacio vacío”.

En este contexto, la necesidad de una red terrestre de comunicaciones en Aysén será redefinida por las autoridades militares de entonces desde el punto de vista geopolítico considerando conjuntamente cuestiones vinculadas a la defensa territorial como al desarrollo económico y comercial de la zona. En esta dirección, en marzo de 1976 Pinochet ordena al CMT y a la Dirección de Vialidad que realicen estudios para volver a evaluar y retomar las labores de construcción del camino austral que habían quedado paralizadas durante los primeros años después del Golpe.

---

<sup>12</sup> Pinochet había dicho con respecto a Aysén que constituía un “enclave inmenso dentro de Chile continental” que se había mantenido hasta entonces “prácticamente aislada dentro de sí misma y del resto de la nación” (Pinochet, 1993). Lo cual coincidía plenamente con su definición de “frontera interior” como “aquellos espacios terrestres -bajo la soberanía de Chile- no vinculados total y efectivamente a la acción del gobierno central y/o regional”, a causa de “su distancia del núcleo vital y geohistórico del país; la ausencia de vías de comunicaciones; la influencia económica y cultural extranjera y la percepción ciudadana colectiva -en cada uno de esos espacios geográficos- de constituir un ente diferente, separado y/o postergado del resto de la población nacional” (Pinochet, 1993: 9).

Si desde el punto de vista económico era común argumentar que la construcción del trazado estaba determinada por el “excedente de producto” consistente en la valorización de las potencialidades del camino a partir de las posibilidades de explotación futura (Horvath, 1985) y desde el punto de vista geopolítico se insistía en que había que cubrir y conectar las zonas despobladas y más cercanas a la frontera (García, 1989), lo cierto es que el camino se concretó finalmente, como afirmara en su estudio un antiguo jefe del departamento de geología aplicada del Servicio Nacional de Geología y Minería, Arturo Hauser de la siguiente forma:

En una primera etapa, se analizaron los antecedentes y elementos disponibles: cartográfica, geológica y topográfica a distintas escalas, fotografías aéreas, catastro y evaluación de caminos, huellas y sendas existentes y otros. Basado en ellos, fue posible esbozar algunos trazados tentativos a través del estudio de las más variadas alternativas, como una forma de encontrar las soluciones finales más favorables. Con posterioridad, resultó necesario recorrer *en el terreno* las alternativas más atractivas con el fin de establecer cuál de ellas cumplía mejor con los requisitos de pendiente, desarrollo en planta, movimiento de tierras, seguridad de operación, longitud mínima y otros. De este análisis, surgieron recomendaciones globales, en orden a establecer el número y tipo de las obras de arte, características del terreno en cuanto a condición geotécnica de los suelos y sus principales rasgos topográficos, perfil transversal, tipo de camino, capacidad de soporte del terreno natural, erosionabilidad, disponibilidad y carácter de empréstitos; tipo, número y localización preliminar de puentes y obras de arte (Hauser, 1993: 19) [énfasis del autor].

De manera particular, lo que se pretende desarrollar en las siguientes páginas son las alteraciones, perturbaciones y dificultades que acontecieron en la etapa “en el terreno” del proceso descrito por el ingeniero Hauser, con el fin de demostrar que, por un lado, entre el trazado longitudinal “ideal” y el que efectivamente se concretó, no hay una absoluta correspondencia, sino que una serie de reevaluaciones y modificaciones. Y por el otro, que estas variaciones al diseño inicial fueron en buena parte agenciadas por el medio en el que se ejecutaban los trabajos. Al respecto, los estudios técnicos de ingenieros, topógrafos, geólogos son fuentes especialmente privilegiadas para

comprender no solo las condiciones de trabajo, sino también la multiplicidad de cuerpos y energías que participaron en las obras de construcción del camino.

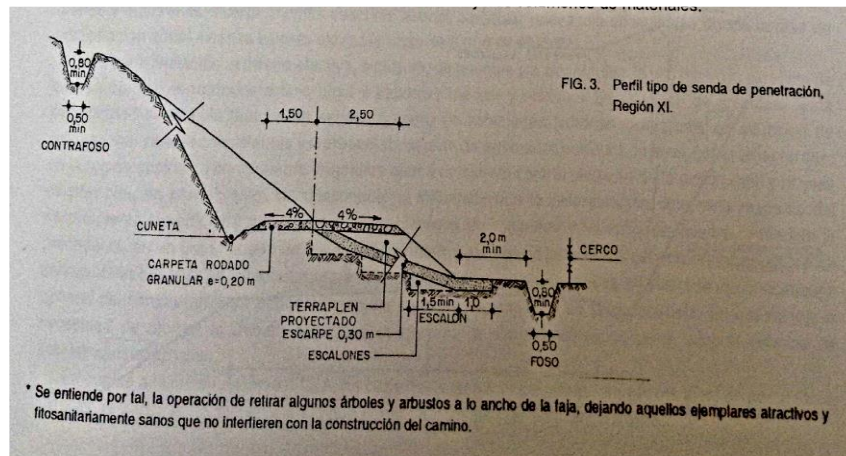
En esta dirección, Hauser va a señalar más adelante en el mismo texto que los trayectos definitivos eran determinados “sólo a través de numerosas campañas de reconocimiento y estudio *en el terreno* con la participación de topógrafos de amplia experiencia”, ya que a este nivel era posible reconocer los denominados “*puntos obligados*” es decir, “aquéllos por los cuales el trazado del camino *necesariamente* debía pasar por la cima de un relieve, por la ladera acantilada de un canal, por la ribera de lago o río, por zonas pantanosas y otros” (Hauser, 1993: 20) [énfasis del autor]. De esta manera, evitando las lecturas macro que proyectan las estructuras o narrativas humanas predominantes, la frase de Hauser resulta muy interesante a nuestros propósitos precisamente porque se infiltra bajo éstas y circula por el campo concreto en el que se llevaron a cabo las operaciones para así captar y admitir la multiplicidad de formas y cuerpos que participaron, “en el terreno”, en la construcción del camino.

En términos técnicos, las características principales de la ruta se ajustaban a lo dispuesto en el *Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas para Caminos de Desarrollo* vigente en la época. Según este, en vista de las características predominantes de la zona y las demandas de tránsito proyectadas, los perfiles tipo del camino deberían tener propiedades geométricas adecuadas a zonas montañosas con alta precipitación pluvio-nival (Figura 2). En este sentido, se consideró un camino para velocidades de entre 40 y 60 km/h. En la sección más septentrional se proyectó una plataforma de 8-10 metros de ancho, con una apertura de faja de 30 metros y pendientes máximas de 10%, solamente en tramos cortos de hasta 200 metros, mientras que en el sector centro-sur del camino los valores eran levemente menores teniendo la plataforma entre 5 y 7 metros de ancho y la faja de 20 metros.



Figura 2

“Perfil senda de penetración”



Fuente: Arturo Hauser (1993)

En términos constructivos, a la tradicional técnica del “envaralado”<sup>13</sup> (Figura 3) ocupada en la construcción de los primeros caminos de esta zona, se le sumaron otras como la del “cachorro” para abrir sendas por rocas de la siguiente forma: “se limpiaba la roca colocando sobre ella gran cantidad de leña, a la cual se le prendía fuego; una vez consumida ésta, se le arrojaba abundante agua fría, con lo cual se lograba agrietarla, facilitando su quiebre y ruptura por medio de combos o ‘machos’ de fierro de 25 libras, manejadas a pulso por los conscriptos” (Van Schouwen, 2006: 208). A estas tecnologías locales se sumaron después los “taludes de cortes” y una serie de soluciones “ambientales” como fue el caso del “raleo selectivo” o la “extracción de material en lechos de ríos” que se detallarán en el Capítulo V.

<sup>13</sup> Solución caminera que se utilizó desde los tiempos coloniales y que en la zona se les adjudica principalmente a los hermanos Sanhueza, posiblemente traída por chilotos que llegaron a colonizar. Consistía en la disposición alineada de troncos sobre terrenos pantanosos o “mallines” que, rellenos posteriormente con otros materiales, servían de base para la construcción de las sendas de ripio. Debido a su comprobada efectividad, posteriormente, esta tecnología local será fundamental en la construcción del camino austral tanto por su bajo costo, como por sus características sustentables y de poca contaminación.

Figura 3  
“Envaralado”



Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1986)

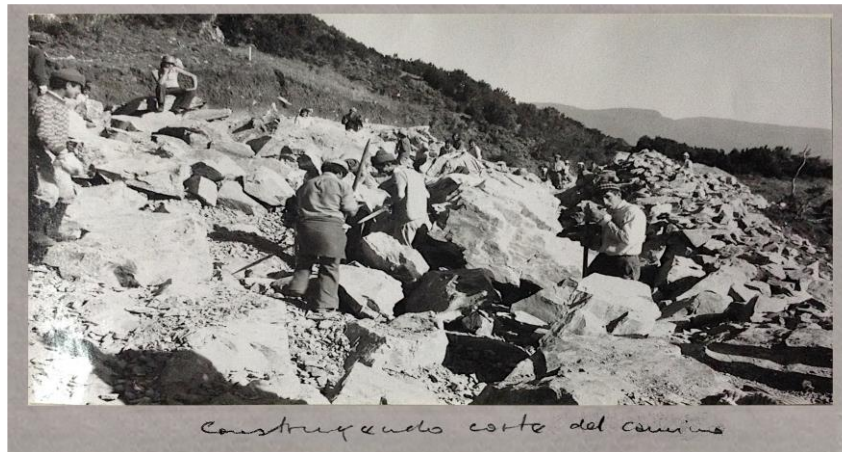
De este modo, puede decirse que la “gran obra del siglo”, como fue llamada a partir de entonces, fue llevada a cabo, al menos en una primera etapa, en gran medida a través de técnicas locales relativamente simples, artesanales y muchas veces improvisadas, pero no por ello menos efectivas. De hecho, en base principalmente a estas, al terminar el régimen autoritario, las cerca de dos mil personas que en promedio cada año participaron en los trabajos, habían removido aproximadamente 3,5 millones de metros cúbicos de tierra y 1,5 millones de metros cúbicos de roca, gracias a la utilización de cerca de 1.200 toneladas de explosivos, pero fundamentalmente a “pulso”, es decir, “a pala y picota<sup>14</sup>” (Peña, 1993; Hauser, 1993) (Figura 4 y Figura 5).

---

<sup>14</sup> Gracias a la forma particular -de un extremo la parte metálica termina en punta y del otro es plano con borde ancho y cortante- la picota, conocida en la Argentina como “pico”, es una herramienta manual y básica utilizada para para cavar en terrenos duros y remover piedras.

Figura 4

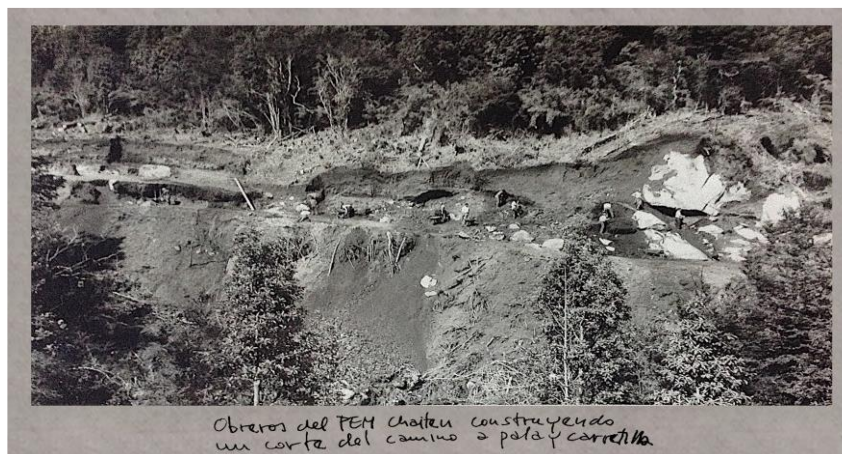
“Construyendo corte del camino”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)<sup>15</sup>

Figura 5

“Obreros del PEM Chaitén construyendo un corte del camino a pala y carretilla”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)

---

<sup>15</sup> Como estudiante universitario de la carrera de arquitectura, Peter Hartman asistió en los veranos de 1977 y de 1978 a los trabajos de construcción de la Carretera Austral en pleno período de construcción donde tomó registro escrito y fotográfico de todo el proceso. Todas las imágenes de este autor corresponden a su archivo personal al cual tuve acceso con su permiso durante el trabajo de campo durante el año 2018. Las inscripciones que aparecen bajo las fotografías son de su puño y letra.

A partir de los estudios realizados entre abril y julio de 1976 para reiniciar los trabajos de construcción se elaboró el Plan de Caminos de Penetración que delineó, a grandes rasgos, el proyecto para la construcción de la Carretera Austral (El Diario de Aysén, 15/04/1977). El trazado definido, que debía ser entregado en 30 meses, contaba con tres transbordos, puentes y al menos cuatro transversales desde Puerto Montt hasta Puerto Yungay (Van Schouwen, 1996)<sup>16</sup>.

Por cuestiones logísticas, este trazado general fue dividido en dos grandes secciones, y estas secciones, a su vez, fueron subdivididas en tramos más acotados, posibilitando que se llegara a trabajar simultáneamente en 28 puntos distintos (Ramírez, 1978). La sección norte, correspondiente a la región de Los Lagos, tenía una extensión total de 258 kilómetros y estaría a cargo de la Municipalidad de Puerto Montt (tramo Puerto Montt – Cochamó); Municipalidad de Chaitén (Leptepú a Chaitén) y la Unidad Fundamental (UF) del Regimiento de Ingenieros n°4 ‘Arauco’ de Osorno (tramo Puerto Cárdenas a límite regional). Por su parte, la sección centro sur (que correspondía a la región de Aysén), consistía en el trazado desde el límite regional hasta Coyhaique (capital regional), y estaría a cargo de la Intendencia Regional de Aysén en colaboración con las Municipalidades de Coyhaique, Aysén y Puerto Cisnes.

De acuerdo con el mismo proyecto, la prioridad la tendría el tramo Chaitén (región Los Lagos) – Coyhaique (región Aysén) de 420 kilómetros. Posteriormente debía ser extendido en dirección norte hasta Puerto Montt (región Los Lagos), para finalizar con la consolidación del tramo más austral, que debía unir Coyhaique a Puerto Yungay.

A pesar de que gran parte de las obras fueron llevadas a cabo mediante técnicas poco modernas y a menudo improvisadas, las operaciones que debían llevarse a cabo fueron catalogadas técnicamente de difíciles debido principalmente a tres factores: 1) gran presencia de sectores con acantilado rocoso y fracturamiento negativo (Piedra El Gato, canal Puyuhuapi, lago Las Torres) (Figura 6); 2) taludes inestables (cuesta Moraga, lago Risopatrón, cuesta Queulat) y 3) terrenos pantanosos (en los valles del Yelcho, Frío, Palena, Risopatrón, Queulat, Cisne Medio, Picaflor, entre los más complicados). Además, los trabajos podían realizarse solo entre los meses de octubre y marzo “debido a la crudeza del clima, las dificultades de traslados y de abastecimiento entre otras” (Van Schouwen, 1996: 173).

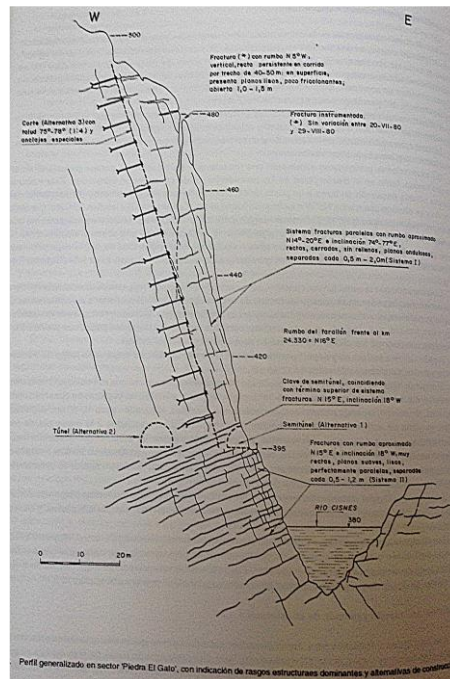
---

<sup>16</sup>En un inicio el proyecto proponía Caleta Tortel, la cual debía ser capital de la Provincia Capitán Prat, como fin de la obra. Finalmente Tortel nunca fue capital y por cuestiones logísticas el fin de la ruta se fijó en Puerto Yungay.



Figura 6

“Perfil camino en Piedra El Gato”



Fuente: Arturo Hauser (1993)

Es muy importante señalar que dichas condiciones constituyeron mucho más que diversos escenarios pasivos sobre los que se desplegaba la acción humana. De hecho, lejos de ser marcos decorativos, cada cual constituía un campo animado por fuerzas no humanas activas y creativas, es decir, morfogenéticas, que los técnicos sensiblemente percibían “en el terreno”.

De este modo, sobre los trabajos en la década de 1970, el topógrafo Emilio Rauch comentaba que

Aquello era toda una aventura o una epopeya. Nos tocó hacer la senda de penetración. Era monte cerrado total y había que buscar la brecha. Y con esa misma madera que cortábamos hacíamos los campamentos (...) Lo peor de todo era el clima. Llovía permanentemente en esa selva de coigues y alerces. Andábamos llenos de barro. Nunca pensamos que en realidad se iba a abrir un camino. Era una tarea imposible, casi titánica (...) Teníamos que luchar contra toda clase de adversidades porque estábamos internándonos en el bosque virgen (Peña, 1993: 46).

Si bien las faenas se siguieron ejecutando de manera independiente en cada sección, al poco tiempo cambiaron las instituciones a cargo de cada una de ellas. En el caso de la sección septentrional, los trabajos pasaron a cargo del comando unificado y centralizado del CMT en conjunto con el Programa de Empleo Mínimo (PEM)<sup>17</sup>, mientras que en la sección centro-sur, los trabajos fueron realizados mediante contratos efectuados por empresas constructoras privadas con la Dirección de Vialidad correspondiéndoles dar cuenta de sus actividades directamente al Ministerio de Obras Públicas.

Mientras la sección norte a cargo del CMT había sido redefinida en dos grandes tramos, a saber, Puerto Montt – Leptepú (169 kilómetros) y Leptepú – Chaitén – límite regional (181 kilómetros), más tres transbordos (5 kilómetros en la entrada del estuario Reloncaví; 62 kilómetros río Negro a Caleta Porcelana y 5 kilómetros en el fiordo Reñihué), la sección centro - sur no consideraba ningún transbordo, aunque sí tuvo que enfrentarse a una serie de “portezuelos” (Queulat, Mano Negra, Ibáñez, Cajón Brazo, Yungay) que demoraron y dificultaron los trabajos.

Otra cuestión que diferenció, en una primera etapa, la construcción por secciones fue que mientras los caminos realizados por el CMT eran consolidados y entregados para la circulación de manera inmediata, los construidos por empresas constructoras fueron realizados por etapas (Polloni, 1982: 30).

La primera etapa consistía en la “huella” o “senda de penetración” que era la forma más básica apta para carretas, caballos y otros tipos de vehículos menores. La segunda era el “camino de penetración”, ruta de una sola vía, todavía precaria pero apta para la circulación de vehículos de mayor envergadura. Finalmente, los “caminos consolidados” radicaban en el ensanchamiento del trazado de “penetración” para permitir la circulación de todo tipo de vehículos y en doble vía (Horvath, 1985).

---

<sup>17</sup>Tanto el PEM como el Programa de Ocupación para Jefes de Hogar (POJH) surgieron como respuesta a los altos índices de cesantía que el mismo régimen había provocado con su programa de liberalización económica. Ante esta situación, el PEM -y posteriormente el POJH- se levantaban como “el sistema menos costoso posible” que permitía, por un lado, “garantizar la reproducción del ejército de reserva y, por otra, de someterlo efectivamente al control autoritario” (Santana, [1977]2013: 21). El hecho de que los trabajos de construcción del camino austral llevados a cabo entre el CMT y el PEM surgieran de convenios firmados por el Ministerio del Interior y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, evoca que estos planes estuvieron efectivamente pensados como una cuestión de seguridad interna. Ello quedaría puesto en evidencia a partir del mismo decreto ley que creó el PEM para emplear a la gente cesante en las actividades que “les asignen los municipios u otras autoridades” (Decreto Ley 603 del 10 de agosto de 1974).

En la opinión de los técnicos ligados a Vialidad, esta metodología por etapas implicaba varios beneficios. En primer lugar, económicos ya que, por un lado, requería una menor inversión inicial y, por otro, la obra iba creciendo en la medida en que también aumentaba su uso y se comprobaba su utilidad. En este sentido, según el director regional de Vialidad a cargo del proyecto, ingeniero Antonio Horvath, en sus inicios estos caminos tenían un “carácter experimental” que permite hacer correcciones económicas, la mantención es menor y la etapa de ensanche es más sencilla.

Desde el punto de vista técnico, “favoreció la posterior incorporación de modificaciones en términos de mejorar el trazado, relocalizar y redimensionar algunas obras civiles como puentes y alcantarillas (...) Normalmente las obras construidas en una primera etapa respaldaron eficientemente la construcción de etapas siguientes, facilitando la definición de criterios de diseño, construcción y costo” (Hauser, 1993: 35). En este sentido, la construcción por etapas permitía adaptar las faenas y el trazado mismo de mejor manera a las condiciones e imprevistos que presentara el medio, como si de esta forma reconocieran su propia dinámica, sus propios ritmos y fuerzas que se encontraban en constante manifestación. De este modo, también se consideró beneficioso para las empresas constructoras implicadas ya que les permitió “calibrar mejor sus requerimientos y rendimientos de equipos para las siguientes etapas de la construcción del camino” (Hauser, 1993: 35).

Muy relevante también en la consideración de los aspectos positivos de esta metodología por etapas por parte de los organismos técnicos del Estado, fue que “permite graduar el efecto que produce una obra nueva sobre el medio ambiente” (Horvath, 1985: 120), lo cual ciertamente constituía un enfoque novedoso para la época. En efecto, la preocupación ambiental y valorización del paisaje fue, como mostraremos en el Capítulo V, una cuestión notoriamente presente durante el proceso de construcción del camino austral.

En palabras de Hauser, en la evaluación de los trazados se centraron los esfuerzos “en minimizar el impacto que la construcción del camino pudiera inducir, eventualmente, en el entorno: deforestación, modificación de esquemas de drenaje, eliminación de la cobertura de suelos e incremento de la erosión” (Hauser, 1993: 35). Podemos intuir que dichas recomendaciones no solamente eran el eco de una consistente conciencia ambiental de hecho todavía inexistente, sino principalmente del reconocimiento de las consecuencias que dichos “impactos” ambientales podían

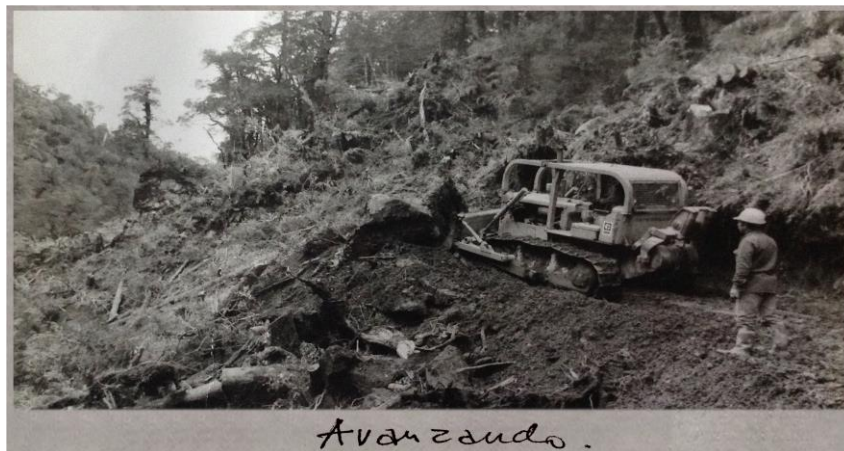
tener en la obra misma: los bosques servían para evitar desprendimientos y derrumbes mientras que la cobertura del suelo para absorber la humedad en sectores de muchas precipitaciones.

De esta manera, junto con las experiencias todavía demasiado silenciadas de miles de personas empobrecidas y desempleadas que durante la dictadura participaron en condiciones sumamente precarizadas de la construcción de la ruta austral por medio del PEM (y posteriormente el POJH), los relatos de los técnicos constituyen interesantes fuentes primarias para constatar que en el terreno el tipo de suelo, los ríos y las rocas lejos de ser meramente presencias o decorados de un paisaje indiferente donde se construía la ruta, constituían, en cambio, agentes que participaron del proceso desplegando sus capacidades y fuerzas mecánicas condicionando, de este modo, la constante redefinición del trazado.

De hecho, es de común acuerdo entre quienes participaron en las faenas de construcción decir que la “densa vegetación”, la “rigurosidad climática”, los “ríos torrenciales”, la “geografía desmembrada”, o la “topografía adversa” actuaron como protagonistas en la definición de la ruta. Tanto así que hubo trechos específicos en que tuvo que cambiarse drásticamente el diseño original y ensayarse (e improvisarse) las más diversas tácticas para poder concretar la obra “por una geografía considerada entre las más difíciles del planeta” (García, 1989: 67) (Figura 7 y Figura 8).

Figura 7

“Avanzando”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)



Figura 8

“Selva de coigües y tepas por la cual luego cruzará el camino”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)

A lo largo del trazado del camino abundan las pruebas de ello: en el desagüe del lago Yelcho (que implicó finalmente construir un puente de 150 metros ante las dificultades para vadearlo); la técnica de los “envaralados” para estabilizar los tramos de terrenos “mallinosos” (pantanosos y lodoso) que impedían la construcción al hundir los cimientos del camino o del “cachorro” para los acantilados pedregosos en el sector La Lobada, la cuesta Moraga (de unos 650 metros); la costa del lago Risopatrón, el paso por portezuelo Queulat (que dejó marginado a Puerto Cisnes del paso directo del camino como estaba proyectado), entre Puyuhuapi y su aeródromo (El Diario de Aysén, 19/01/1980), o en las zonas de fuerte empinamiento y gran altura de promontorio como la Piedra El Gato, Paso a Zaranda, Paso las Llaves que implicaron una serie de ensayos, errores, técnicas alternativas.

El clima, particularmente las lluvias, sin duda que también participaron activamente en las obras. Literalmente Hauser reconoce que “[e]n cuanto a la construcción del Camino Longitudinal Austral, no cabe duda respecto del condicionamiento ejercido por el factor climático regional,

especialmente en lo que compete a los niveles de precipitaciones” (1993: 23). Por su parte, según el coronel Ignacio Bascuñán

Diversos factores adversos han tenido que ser combatidos por los ejecutantes de esta obra, especialmente la lluvia, que en esta zona tiene un promedio de 2.000 m/m al año lo que significa un 30% de tiempo inactivo. Las bajas temperaturas también son obstáculos que dificultan las faenas ya que en invierno superan los 15 grados bajo cero, produciendo congelamiento de combustible y lubricantes y algunos deterioros en las maquinarias (Bascuñán, 1984: 106).

En general estamos muy acostumbrados a suponer que estas condiciones constituyen meramente fuerzas reactivas, es decir, factores “neutrales” del clima o características naturales del espacio que se ajustan pasivamente a la actividad social, pero estos relatos nos permiten imaginar que en realidad los trabajos de construcción del camino se dieron en el marco de una mutua afectación entre cuerpos, materias y energías humanas y no humanas.

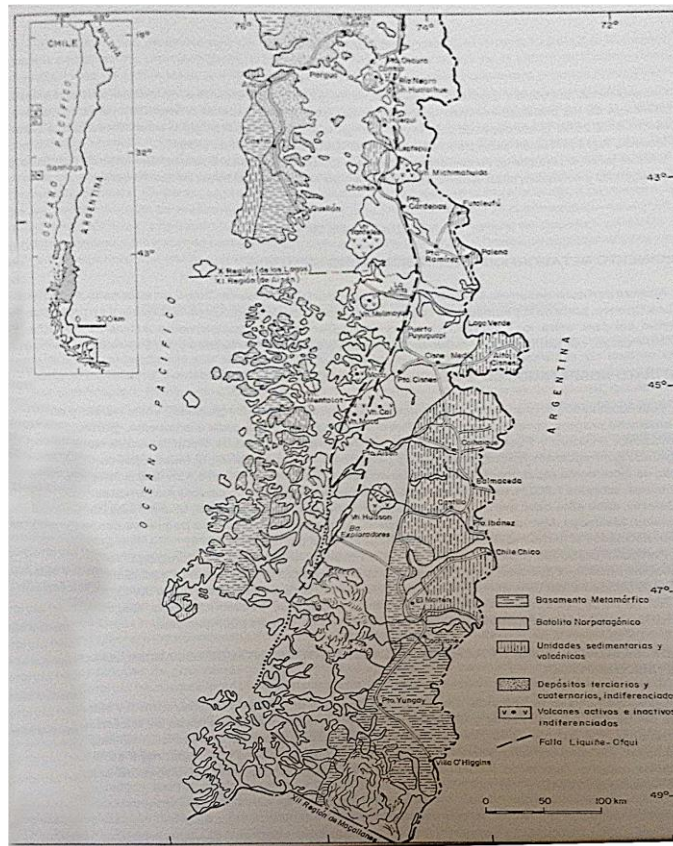
Ciertamente que el medio podía expresarse “facilitando” las faenas como cuando las “secuencias discontinuas de morrenas y potentes depósitos fluvioaluvionales, junto con proporcionar condiciones de fundación apropiadas para apoyar los terraplenes y plataformas, posibilitaron la extracción de materiales de empréstito de buena calidad”. Pero también, y así fue en la mayoría de los casos, podía “dificultarlas” como cuando, por ejemplo, “la presencia de rocas intensamente fracturadas y parcialmente alteradas en torno a la Zona de falla Liquiñe-Ofqui<sup>18</sup>, en cuesta Moraga y ribera occidental del lago Risopatrón” complejizaron el diseño y construcción de cortes. O también en otros casos en que los “potentes depósitos detríticos de cobertura, genéticamente relacionados con esta estructura” obligaron a realizar modificaciones significativas a los taludes del proyecto (Hauser, 1993: 6) (Figura 9).

---

<sup>18</sup> Esta recorre casi la totalidad de Aysén con sus aproximadamente 900 km de longitud con sentido norte sur. Su traza está asociada a una variedad de conos volcánicos de distinta naturaleza y tamaño, a extensas zonas de rocas cataclásticas y/o milotinizadas, así como al control estructural del relieve regional (quebradas, valles, fiordos y lagos).

Figura 9

“Geología de la Carretera Austral”



Fuente: Arturo Hauser (1993)

Dentro de los tramos en los que fueron más reconocibles las fuerzas activas del medio se pueden mencionar el portezuelo Queulat y la Piedra El Gato. De hecho, para la década de 1980 ambos sectores contaban con el triste reconocimiento de ser las zonas más complicadas y que más vidas habían costado: “han fallecido 9 personas, 4 pertenecen a la Empresa Edeco y 3 de ellos perecieron en sector piedra El Gato y el otro en Queulat, los restantes fueron de la Empresa Maule, Elki y del C.M.T” (El Diario de Aysén, 03/03/1988).

En términos generales, estos sectores se caracterizaban por la “presencia de relieve abrupto, densa cobertura de suelo y vegetación, terreno natural formado por materiales de dudosa condición geotécnica (suelos finos, sueltos, heterogéneos, con baja capacidad portante, extremadamente inestables en cortes); limitaciones morfológicas para mejorar trazado por desplazamiento de eje” (Hauser, 1993: 37) que obligaron a los técnicos encargados a redefinir los trabajos de construcción.

En los estudios de 1976 el sector La Junta – Cisne Medio fue uno de los que presentó mayores discusiones en torno a la definición de su trazado definitivo. Se debatía la mejor alternativa entre la variante La Junta – Puyuhuapi – Puerto Cisnes – Cisne Medio y La Junta – Puyuhuapi – Cisne Medio (por portezuelo Queulat). En el primer caso, los argumentos a favor eran que, por un lado, integraría directamente al troncal longitudinal la localidad de Puerto Cisnes “que es un pueblo con más de 1.000 habitantes con equipamiento urbano, municipal y es cabeza de la región entre Las Juntas y Mañihuales” (Polloni, 1982: 35) y, por otro, evitar el arriesgado paso sobre los 500 msnm de la cuesta Queulat.

Con relación a la segunda opción, el principal argumento a favor, y que resultó victorioso, fue la imposibilidad de desarrollar el trazado por el borde costero debido a las particularidades morfológicas del suelo. Además, se ahorraban entre 25 y 32 kilómetros de recorrido y, por último, pero no menos importante, que se proyectaba que “[e]stos terrenos prestarán mayores beneficios para el país como parques y áreas de estudios que lo que pudiera dar su explotación” (Horvath, 1985), idea que fue materializada un par de años después con la creación, en el año 1983, del Parque Nacional Queulat por la zona donde se trazó el nuevo camino.

Las principales características de esta pequeña depresión en medio de una cadena montañosa de laderas abruptas ubicada entre los valles del río Cisnes y Queulat, eran, por un lado, la vegetación “selvática” y, por otro, las peligrosas cuestas, que, en conjunto imponían sus propias condiciones a las faenas de construcción, así como también al traslado de maquinaria y personal hacia los frentes de trabajo. Sumado a esto, debido al tipo particular de roca, el clima y la pendiente, el trazado tuvo que recomenzarse una y otra vez cada vez que los desprendimientos y deslizamientos de material rocoso lo iban borrando. De todos modos, se logró trazar finalmente una ruta de 4, 5 kilómetros que “permitió salvar el relieve mediante un desarrollo particularmente complejo en planta, recurriendo a numerosas curvas de retorno” (Hauser, 1993: 42), lo cual demuestra que, en este tramo como en muchos, la roca no solo demoró los trabajos, sino que, en definitiva, modeló la forma (irregular) del camino.

A pocos kilómetros de este portezuelo se encontraba el tramo que “ofreció las mayores dificultades desde el punto de vista de la construcción del camino” (Hauser, 1993: 45). Este trayecto, como muchos otros, constituía una antigua huella de tránsito local. De hecho, el paso de la Piedra El Gato había sido usado desde principios de siglo XX por los colonos del valle del Alto Cisnes para acceder

a la zona litoral, particularmente, la localidad de Puerto Cisnes, aunque la circulación por este sector era muy riesgosa e incluso exigía realizar tramos a pie aferrado a la dura roca.

En este caso, el fuerte empinamiento, la elevada altura del promontorio y las rocas de gran dureza fracturadas hicieron muy difícil crear taludes estables y obligó a que los obreros del sector tuvieran que trabajar amarrados a cordeles clavados con estacas a la roca. Sus faenas comenzaron en enero de 1980 a cargo de la empresa EDECO. Al igual que en portezuelo Queulat, las obras no solo se veían interrumpidas por acción de la lluvia, la nieve y las bajas temperaturas sino por el continuo desprendimiento de bloques de roca que caían y destruían las rutas trabajadas obligando a ensayar permanentemente distintas alternativas para el trazado.

En 1978 un accidente en faenas de construcción cobró la vida de dos personas. Las condiciones de trabajo que exigía el medio y las precarizadas condiciones de trabajo eran las siguientes:

Hay sectores donde se está trabajando con acantilados y rocas donde los hombres, colgando a 30 y 50 metros de altura, realizan su misión desafiando la posibilidad de deslizamientos de rocas, tratando de cumplir el programa que se ha fijado para lograr la vía antes de 1980 (...) hay terrenos pantanosos, de muchos kilómetros (...) En estos sectores se está trabajando mediante fosos y posteriormente 'envalado' con varas y troncos del ancho del sector por donde pasará el camino que luego deberá ser cubierto con ripio (...) En el Aeródromo Puyuhuapi, entrada seno Queulat, en un tramo de 17 kilómetros están trabajando en cuatro frentes diferentes cerca de 100 personas. En algunos tramos, la roca está siendo despejada a mano (El Diario de Aysén, 04/11/1978).

Finalmente, en diciembre de 1981 se habían terminado las faenas y fue entregado al servicio en enero de 1982, es decir, semanas antes de la inauguración oficial del primer tramo de camino austral efectuada en febrero de ese año. En estos dos años de trabajo se habían removido 144.992 metros cúbicos de roca (un gran porcentaje completamente a mano) en un corte de 120 metros de altura con un costo de US\$ 2,5 millones (Figura 10 y 11).

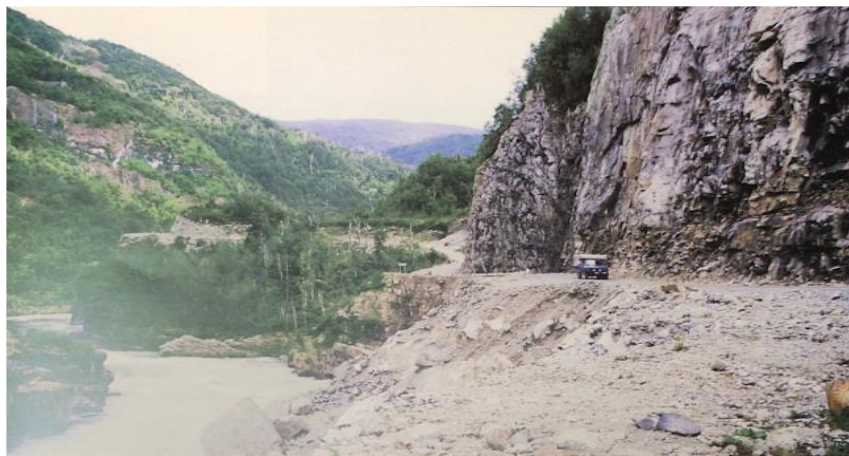


Figura 10  
“Sector Queulat”



Fuente: Dirección de Vialidad (1982)

Figura 11  
“Sector Piedra El Gato”



Fuente: George Munro (1997)

De este modo, al nivel más directo y concreto de las obras de construcción, es decir, “en el terreno”, el medio revelaba su vitalidad y sus capacidades morfogenéticas expresando su participación (y exasperando las condiciones de explotación laboral) en el proceso de construcción del camino austral. De manera bastante particular relató esta situación un testigo de la época, el alcalde de Chaitén, Pietro Bastasin, inmigrante italiano que había llegado a la zona en 1955

(...) yo había participado en la Segunda Guerra Mundial haciendo zanjas, pero nunca había visto gente tan abnegada. Nosotros luchábamos denodadamente porque estábamos en guerra y debíamos avanzar en suelo enemigo. Pero aquí era distinto. Aunque no tanto, porque esto era una verdadera guerra contra la naturaleza (...) Aquí se trabajaba con el mismo tesón en la guerra en Europa en aquellos años (Peña, 1993: 52).

En términos similares, para el subsecretario de Obras Públicas teniente coronel Germán García, el camino constituía “el esfuerzo más trascendental que Chile ha hecho, en su lucha por vencer y modificar a la naturaleza, en todo el presente siglo” (García, 1989: 52), mientras que para el Ministerio de Obras Públicas el camino austral constituía también una victoria no solo en el sentido político y propagandístico de haber integrado longitudinalmente “un territorio de complicadísima geografía (...) proporcionando redes de comunicaciones terrestres por donde circula ahora el progreso”, sino fundamentalmente técnico ya que para ello se había logrado “penetrar la dura roca y vencer pantanos, quebradas, ríos torrentosos; en fin, transformar una naturaleza hostil” (MOP, 1988: 5).

De esta manera, resulta evidente que el medio o “la naturaleza” fue considerada por testigos y quienes participaron de la construcción del camino como ente activo (aunque, en muchos casos, valorada negativamente como “enemiga”<sup>19</sup>) de los trabajos. Es por ello que cuando se llevaban a cabo las ceremonias de inauguración oficial del camino, la prensa local afirmaba que

Hoy, cuando vemos cumplido un sueño acariciado por años, cuando sólo el canto del hacha y el martillo del colono de ayer se escuchaba en la inmensidad y soledad de esta Patagonia, *cuando la naturaleza salvaje y agreste parecía no ceder para dar paso a la vía y al progreso, la visión de un hombre, de un soldado, ha vencido nuevamente en una lucha tenaz, constante, fuerte e inteligente y aquello que parecía imposible es hoy una realidad (...)* porque la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’. Fue primero un sueño, luego una caricia y hoy una hermosa realidad (El

---

<sup>19</sup> En el número 43 de 1988 de la publicación periódica del Ejército llamada *Armas y Servicios* aparece un artículo titulado específicamente “Carretera Austral. Guerra contra la naturaleza” donde se señala que “El eco retumba a través de la montaña, cruzando mallines, ventisqueros, lagos, ríos y mar...son los ingenieros del Ejército de Chile que están en guerra con su maquinaria y temple, doblégan día a día al enemigo, un enemigo que emplea armas, pero a la fecha ha dado de baja silenciosamente a más de cien hombres, es la naturaleza”.

Diario de Aysén, 24/02/1982) [énfasis del autor].

## Consideraciones finales del capítulo

Más allá de la identificación de los imaginarios que en estos y otros casos posicionaron a la naturaleza como oposición u obstáculo, como una “enemiga”, de lo que se consideraba idealmente “progreso” o “modernidad” (Urrutia, Núñez y Aliste, 2019), ha sido nuestro interés en este primer capítulo destacar las fuerzas no humanas del medio que intervinieron de una forma u otra en el proceso de construcción del camino austral. De este modo, hemos querido desplazar su comprensión desde el ámbito de las representaciones al de las participaciones activas en un determinado proceso socioespacial.

Desde nuestro punto de vista, el camino austral es el efecto en constante redefinición tanto de las prácticas, intereses y discursos desplegados por humanos, como de la acción de las máquinas, las rocas, los ríos, la lluvia y demás elementos que estuvieron y están presentes en su composición. En este sentido, el camino constituye un ensamblaje técnico-ambiental en el que participa una multiplicidad de cuerpos y agencias humanas y no humanas.

Es por esto que, como se detallará en el próximo capítulo, el camino no constituye una línea puramente longitudinal o recta. Su forma *zigzagueante*, irregular, “imperfecta” (perceptible, como veremos, a través de los mapas o las vistas aéreas) es el indicio más claro que se construyó no solamente donde se quiso, sino donde se pudo. De este modo, podemos sostener que su trazado no es el reflejo transparente de una inteligencia humana, pero tampoco una decisión unívoca del medio o la naturaleza.

Dicho de otra manera, a pesar de que existió una razón económica y fundamentalmente (geo)política operando tras la decisión de hacer un trazado “longitudinal” en un terreno en que las supuestas “vías naturales” eran las transversales, éste pudo realizarse solamente en la medida en la que el entorno lo permitió. Este es el motivo por el cual el camino no solamente presenta quiebres, desvíos e incluso importantes hundimientos en el mar, sino que también, como señaló en su momento Antonio Horvath, “[d]ada la configuración y orientación de los valles australes en varios sectores el trazado de caminos transversales coincide con tramos del camino longitudinal” (Horvat, 1985: 80).



Los antiguos caminos de Aysén eran huellas y sendas precarias, eventuales e incluso indescifrables para una mirada, como la nuestra, acostumbrada a los caminos estables, pavimentados y codificados. Era común que, a causa de las lluvias, las crecidas de ríos o los desprendimientos los caminos se tuvieran que reescribir cada tanto, sin importar mucho si se hacía un poco más al este o al oeste puesto que se trazaba donde las circunstancias del momento lo permitieran. Con la llegada de la Carretera Austral se comienza a hacer más estable y permanente la estructura vial. Es cierto que todavía deben realizarse mantenimientos al camino cada año después del invierno, pero ahora se hacen sobre el mismo trazado. En este sentido, el *mantenimiento* no implica sólo preocuparse por el estado material de la vía, sino porque la ruta se *mantenga* indefectiblemente en el mismo lugar haciendo de la marca trazada casi un elemento “natural” del territorio.

## CAPÍTULO II:

### Circulación y política: la Carretera Austral y la “verticalización” del territorio

(...) el troncal en sí mismo es ya un fabuloso negocio: todo el territorio fluyendo por una misma línea.

(Nicolás Richard, *Aproximación al problema de los caminos*)

Recorrer la Carretera Austral constituye en la actualidad una de las principales razones para visitar Aysén en la Patagonia chilena, al punto que para muchos turistas resulta difícil imaginar esos 123.796 km<sup>2</sup> compuestos de ríos, bosques, fiordos, valles y campos de hielo sin el camino que lo atraviesa longitudinalmente. Sin embargo, como se mostró en el capítulo anterior, tradicionalmente la circulación de Aysén había transcurrido, hasta al menos la segunda mitad del siglo XX, principalmente a través de los caminos dispersos que surcaban horizontalmente la Patagonia argentina y chilena (Saavedra y Mansilla, 2014).

En efecto, para el año 1976 en que Pinochet ordena reactivar los trabajos camineros dándole prioridad al sentido longitudinal, había aproximadamente 1.177,8 kilómetros de caminos en Aysén, de los cuales 830,1 kilómetros eran transversales, mientras que sólo 347,7 km. correspondían al trazado longitudinal (MOP, 1986). Dichos datos correspondían a una realidad histórica que, como mostraremos en este capítulo, estaba por cambiar: para 1988, dos años antes de terminar el régimen, se había inaugurado la conexión longitudinal entre Puerto Montt y Cochrane, es decir, cerca de mil kilómetros de camino (sin contar trazados transversales y considerando tres transbordos: seno Reloncaví, canal Comau y fiordo Reñihué) que constituye el grueso de la actual infraestructura.

Desde el punto de vista de la formación del Estado lo anterior constituye un fenómeno de radical importancia, ya que implicaba subordinar la lógica horizontal de la circulación aysenina al orden territorial “moderno” de Chile el cual, como señala Andrés Núñez (2009; 2012), está directamente relacionado con su “verticalización” y, en el período de la dictadura, además con el proceso de Regionalización. Dicho de otra manera, implicaba un proceso político y territorial de normalización que consistía en convertir, por medio de sus caminos, esta “tierra de entremedio” (Bandieri, 2011) o fronteriza (Núñez, Aliste y Bello, 2017) en parte constitutiva del Estado nación.

La noción de “tierra de entremedio” con relación a Aysén tiene que ver con el hecho que tanto al norte (desde Puerto Montt hasta Arica) como al sur (Punta Arenas) el Estado chileno ya había asentado su soberanía por medio de sus aparatos de control durante el proceso de conformación de la nación en el siglo XIX y principios del XX, mientras que Aysén se seguía viendo como un espacio social y culturalmente “argentinizado”. Dicho de otro modo, se concebía como una zona vaciada de nacionalidad y control estatal directo, o como una “frontera interior”, según la terminología de la dictadura. De esta manera, el ex regidor y cronista local, Baldo Araya, expresaba que

Chiloé, Aysén y Magallanes deberían formar un conjunto ensamblado, dada su colindancia; sin embargo, como piezas de un rompecabezas, no ajustan. *Crecieron ambos extremos, quedando la parte central subdesarrollada*. Un problema de desnutrición parcial ¿Es que las regiones vecinas han tenido mayor energía social? (...) ¿Es que el atraso puede atribuirse exclusivamente a la falta de rutas de comunicación con el resto del país? Para dar respuesta a estas interrogantes hay que remitirse a la historia: *Aysén demoró más de la cuenta en ser asimilada al contexto del territorio nacional* (2011: 41) [énfasis del autor].

Por tanto, como ya hemos venido exponiendo, desde la perspectiva de los caminos, el territorio de Aysén ha constituido una excepción, o más bien un obstáculo, al *canon* normativo de la circulación nacional. Por esto mismo, por lo menos hasta la década de 1970 se ha considerado también como una “isla” puesto que en gran parte de su historia ha sido accesible solamente por aire o por mar, mientras que por tierra ha dependido del tránsito por territorio argentino<sup>20</sup> (García, 1989; Van Schouwen, 1996).

En otras ocasiones, de hecho, ni siquiera se le reconoció. Por ejemplo, en un libro titulado *Chile y sus caminos. Geografía de las comunicaciones* del año 1971, la descripción del país y sus vías de

---

<sup>20</sup> En términos cotidianos, para saciar la necesidad de servicios de educación, salud, trabajo y alimentación el cruce hacia el lado argentino fue (y en muchos casos sigue siendo) constante, lo cual quedó reflejado en la configuración de una identidad sociocultural más “argentina” que “chilena” y en relaciones de parentesco de uno y otro lado de la frontera (Baeza, 2009; Núñez, *et al.*, 2017; Rodríguez, Gissi y Mandujano, 2018). En términos de circulación por territorio chileno, resulta claro que el transporte de carga para dar salida a la producción se realizaba casi exclusivamente a través de los puertos marítimos (Chaitén, Puerto Cisnes, Puerto Chacabuco), fluviales (Puerto Aysén, Puerto San Carlos, Puerto Nuevo, Puerto Alegre) o lacustres (Puerto Cárdenas, Puerto Ramírez, Puerto Ibáñez, Chile Chico, Puerto Guadal, Puerto Bertrand, Puerto Herradura). Asimismo, particularmente esta zona contenía una concentración de pequeños aeródromos relativamente mayor a la de otras áreas del territorio nacional: en Chaitén, Puyuhuapi, Balmaceda, Teniente Vidal (Coyhaique), Puerto Aysén, Chile Chico, Cochrane.

comunicación termina en Puerto Montt, es decir, el último destino hacia el sur tanto del Ferrocarril que llegó en la primera mitad del siglo XX como de la carretera internacional Panamericana (Ruta 5) que arribó posteriormente, excluyendo de este modo a toda la Patagonia de su relato (Naranjo, 1971).

Desde esta óptica, el territorio recorrido longitudinalmente por estas infraestructuras es el que se consideraba el Chile propiamente tal, en tanto “integrante del conjunto de comunicaciones modernas, en visión panamericana, como parte de las naciones del globo” (Naranjo, 1971: 21), quedando importantes áreas, como Aysén, excluidas de aquella conformación. De este modo, el territorio nacional aparece solapado con su estructura vial como si Chile existiera hasta el límite de su gran eje longitudinal, como si hacer caminos fuera sinónimo de hacer nación.

En este sentido, coherente con el propósito de “hacer de Chile una gran Nación” anunciado por la Junta Militar en su primera Declaración de Principios tras el Golpe de Estado (Gobierno de Chile, 1974), la construcción de la Carretera Austral a lo largo del territorio patagónico adquirió gran relevancia tanto a nivel de las inversiones públicas como en la propaganda del régimen. De hecho, desde el punto de vista de las autoridades era considerado que en el área incorporada por el camino supuestamente “comenzará mañana sus albores el Chile nuevo, rico y pletórico de energías, que nuestros gobernantes ansían crear” (S/A, 1981: 11).

El Camino Longitudinal Austral era presentado entonces como una pieza clave para la “reconstrucción” nacional ya que supuestamente influiría en cuestiones como el fortalecimiento de la soberanía en espacios considerados fronterizos; el fomento al poblamiento de “espacios vacíos”; la integración física y articulación territorial; la defensa militar; la circulación de reglamentos, mandos y autoridades; el desarrollo y explotación de recursos estratégicos, entre otros.

Tomando en cuenta el contexto socioespacial de la dictadura y las dinámicas políticas articuladas en él, en este capítulo profundizamos una cuestión que deja planteado el anterior. Si las rutas consideradas “naturales” eran, como veíamos, las transversales, ¿qué modifica la Carretera Austral? Evidentemente, lo que nos interesa no es defender una circulación supuestamente natural versus una artificial (finalmente nos parece que toda lógica de circulación es histórica y situada en un contexto) sino más bien los sentidos políticos y territoriales que se juegan en cada modelo.

En otras palabras, desde la perspectiva teórica que venimos desarrollando, lo que más precisamente importa acá es analizar una manera particular que tuvo la Carretera Austral de agenciar el territorio patagónico en el período de estudio. Para ello, metodológicamente, la materialidad del camino en su proceso de construcción es comprendida como registro del modo en que el camino “expresa” sus capacidades (De Landa, 2000; 2011; Bennett, 2010) e imprime nuevas dinámicas políticas al territorio gracias al tipo de circulación que ella encauza (Vallaux, 1914; Richard, 2013).

En este sentido, y a partir de la revisión de material de prensa, declaraciones gubernamentales, memorias ministeriales, estudios técnicos y bibliografía especializada, se propone que la Carretera Austral implicó un particular proceso de reestructuración territorial en Aysén que constituyó, en el período de estudio (y todavía), una pieza importante de las transformaciones sociales y políticas del espacio austral y una de las claves territoriales de la organización autoritaria del país.

### **Caminos y circulación**

Como indicábamos en la Introducción, una de las claves para comprender lo que Sarah Whatmore denomina el “retorno material” de las geografías culturales es el desplazamiento de la atención desde el sentido al afecto o según sus propias palabras, “desde lo que las cosas significan hacia lo que las cosas hacen” (2006: 604) [traducción del autor] lo cual coincidiría con un enfoque “más que humano” en el sentido de reconocer la agencia de lo no humano para comprender la cofabricación sociomaterial del mundo a través de las prácticas cotidianas.

Este enfoque pretende disolver la separación tajante entre lo humano y lo no humano, conceptualizando a estas últimas entidades (animales, vegetales, infraestructuras, objetos, etcétera) como agentes creativos implicados en la producción espacial (Greenhough, 2014), y que por ende adquiriendo relevancia dentro de las problemáticas abordadas por la geografía social (Panelli, 2010).

Dentro de estas últimas, dadas las nuevas condiciones de la realidad contemporánea, la movilidad y las comunicaciones constituyen temáticas clave y centros de “experimentación” para los nuevos “giros” y teorías que han ido emergiendo (Sheller y Urry, 2006). En este sentido, como también

señalábamos en la Introducción, los caminos, una de las principales infraestructuras para la movilidad terrestre, ha sido objeto de nuevas conceptualizaciones.

Según Bonelli y González (2016), para saber qué es un camino, debemos explorar lo que el camino hace y sus capacidades. Es decir, poner al camino en el centro de la indagación e interrogar sus diversos agenciamientos. De este modo, lo primero que sabemos sobre los caminos es que ellos movilizan. Más bien, que por ahí se mueven de un lado a otro, cosas, personas, ideas, recursos, enfermedades, crisis, energías y un sinnúmero de elementos.

Metodológicamente, según Tim Cresswell, existen tres niveles de cuestionamiento para el análisis de la movilidad. En primer lugar, ¿quién/qué se mueve más lejos o rápido?, luego, ¿Qué narrativas se construyen alrededor de la movilidad? Y, por último, ¿cómo es vivenciada esa movilidad? Asimismo, entre las preguntas clave para comprender acertadamente la dimensión política que tiene la movilidad destaca: “¿qué ruta toma?” (2010). Es sobre esta última cuestión que nos interesaría profundizar en este capítulo.

Los caminos, en tanto canales que encauzan la movilidad implicarían, según Cresswell, acciones políticas vinculadas al control y normalización de la misma mediante la “producción de una movilidad correcta” (Cresswell, 2010: 24-25). Una normalización que no quedaría restringida a las personas y cosas que se mueven, sino que también repercutiría en el espacio que atraviesan, desplazando así, siguiendo a Whatmore, la atención puesta en los efectos materiales y simbólicos que los sujetos sociales interpretan “sobre” los caminos, a la capacidad que tienen las rutas, como todo objeto, de accionar y modificar el mundo.

Desde este punto de vista, reconocer la “vitalidad” de lo material<sup>21</sup>, es también comprender sus implicancias políticas (Bennett, 2004; 2010). Es decir, la capacidad que tienen ya sean los objetos con los que interactuamos cotidianamente (celulares, computadoras, relojes, bicicletas) o, como en este caso, infraestructuras que abarcan grandes superficies (carreteras, represas, parques eólicos), no solo de “servir” a las prácticas humanas, sino que de actuar como “fuerzas con trayectorias,

---

<sup>21</sup> Según Jane Bennett la materialidad es más que la materia prima y el producto del trabajo humano, así como también es más que una representación o manifestación simbólica de los procesos socioproductivos. Tiene su propia creatividad y vitalidad, reconoce una participación más activa a las fuerzas no humanas y una capacidad de producir efectos políticos, de control, de orden, que es irreductible a los significados o agendas humanas (Bennett, 2010).

propensiones o tendencias propias” (Bennett, 2010: viii), y reconocer en esas fuerzas particulares, implicancias y efectos en el campo histórico espacial (Larkin, 2013).

Pero los caminos no tan solo actúan, sino que también se “expresan”. Para Manuel De Landa la expresividad de la materia se refiere a la capacidad que tiene lo no humano, ya sea orgánico como inorgánico, de crear o dar origen a formas sin necesidad de agencias humanas que se las impongan. A partir de un estudio de los más diversos fenómenos geológicos, biológicos, físicos, climáticos De Landa muestra cómo la “expresividad” es una forma de afectar, de hacerse presente y comunicar sin necesidad de un lenguaje (2000). Una expresividad, por tanto, material, no simbólica donde la noción de “intensidad” tendría protagonismo: “[l]as diferencias de intensidad están ahí en la producción de expresión, en la producción de la expresividad de la naturaleza” (2011).

En este sentido, los caminos pueden ser considerados también como documentos o archivos que nos informan sobre diversas dinámicas del territorio que atraviesan y componen. Y lo primero que nos dirían es que “la fenomenología del camino no se agota en los conceptos de ‘vialidad’ o ‘red de comunicaciones’” (Richard, 2013: 51) que tendrían en común la definición estatal y hegemónica de los caminos, es decir, que son producto de la acción programada de un poder monopólico y centralizado (por ejemplo, la Vía Romana, la Ruta de la Seda china, el Camino del Inca).

Si bien nuestro trabajo se concentra precisamente en aquellos caminos de definición estatal, y más aún, durante un régimen autoritario, nos interesa esta perspectiva porque devela que, más allá de estos caminos normados hay “otros” caminos (y movilidades) que existen, están ahí, pero que a través de diversos procesos (técnicos, legales, económicos) quedan subordinados e incluso invisibilizados por aquella red vial oficial dominante.

Siguiendo con una definición política de los caminos y la circulación, en su capítulo “La circulación” del libro *El suelo y el Estado* publicado a principios del siglo XX, Camille Vallaux sostiene la tesis de que la circulación ha sido comprendida tradicionalmente como un fenómeno económico, es decir, “como un desplazamiento de productos necesitados a la vez por la desigualdad productiva de las regiones del globo y por el desenvolvimiento de las necesidades de los hombres” (1914: 265). Pero en realidad la circulación constituiría, según su propuesta, fundamentalmente un “fenómeno político” y, específicamente, muy asociado a la acción y configuración del territorio y el Estado.

Desde su punto de vista, las vías terrestres estatales contribuyen concretamente a reforzar una voluntad política característicamente centralizada y uniformadora. Pero ¿de qué modo? Según Vallaux, los caminos que se adaptan de mejor forma al suelo buscando las soluciones más sencillas son típicamente las vías económicas ya que estarían destinadas “a facilitar el cambio y el paso de los productos” (1914: 289). En cambio, los caminos que se edifican por terrenos difíciles muestran de buen modo que su utilidad principal es “neutralizar las tendencias centrífugas de territorios y de grupos de hombres todavía poco habituados a vivir juntos” (1914: 291). En este sentido operarían como verdaderas “líneas de poder estratégico” que, en su búsqueda por sortear los “obstáculos” del terreno van configurando un sistema vial lo más recto, sencillo y corto posible que, en definitiva, “simplifica la geografía del Estado y transforma los valores relativos de las zonas de diferenciación” (1914: 308). De este modo demuestra que los caminos podrían activar operaciones políticas fundamentales vinculadas al control y la jerarquización territorial.

Ciertamente existe toda una tipología de caminos (menores, “de penetración”, senderos, huellas) que escapa y funciona como línea de fuga respecto de estos sistemas viales de control (Richard, 2013), pero por lo mismo, al menos desde la aparición de los Estados modernos uno de los principales problemas de gobierno lo ha constituido el de la circulación (Elden, 2007; Usher, 2014). Concretamente, la vigilancia de los caminos (Pasquino, 1991; Virilio, 2006) y de aquellos dispositivos que permiten “la irrigación de todo el cuerpo social de los efectos de poder llegando hasta sus más ínfimos resquicios” (Foucault, 1980a: 18). En este sentido, la circulación en tanto fenómeno político y forma de expresividad de los caminos, es también, objeto de deseo y control de los aparatos de Estado.

¿Qué áreas merecen ser conectadas según los caminos? ¿Qué sentido de circulación encauzan? ¿Qué ritmos y velocidades implican las características materiales de las mismas? Son algunas de las cuestiones que el énfasis en la agencia “más que humana” del camino puede abordar. En definitiva, los caminos trabajan en múltiples niveles. Tanto en el plano de las relaciones interestatales, subnacionales como las locales y cotidianas donde afectan y *performan* experiencias vinculadas al poder (Zunino, Giucci y Jirón, 2017). En cada uno de estos niveles y desde el punto de vista de la materialidad de las vías terrestres de comunicación, la circulación es uno de los fenómenos más expresivos de los caminos, es decir, una de las maneras más evidentes y políticamente significativas que tienen las rutas de agenciar el territorio.



## ¿Del “país de las cuencas” a territorio moderno?

### *Patagonia Aysén, territorio transversal*

Tal como hemos venido exponiendo, se puede sostener que desde el punto de vista de la circulación Aysén, como otras zonas, constituyó una excepcionalidad respecto de los sentidos hegemónicos que fueron estableciendo los aparatos de Estado en el período de conformación de la nación. Desde esta misma perspectiva significó, por tanto, una especie de frontera para un territorio nacional estructurado longitudinal o verticalmente “con Santiago como órgano principal de centralidad” (Núñez, 2012: 6).

En este sentido, si para la historia territorial del Estado chileno *modernizar es verticalizar* (Núñez, 2009), entonces Aysén constituye todavía en nuestro período de estudio uno de los últimos resabios de la lógica “de las cuencas”: verdaderas líneas de fuga horizontales y transfronterizas al orden territorial longitudinal y nacional (Baeza, 2009; Saavedra y Mansilla, 2014; Núñez *et al.*, 2017b; Rodríguez, Gissi y Mandujano, 2018).

Según Baldo Araya, la otra gran característica de los caminos de Aysén sería el rol político que han jugado históricamente. Para Araya, “la historia de los caminos de Aysén comenzó con un desafío”, ya que, en medio de los conflictos limítrofes de fines del XIX y principios del XX con Argentina, se consideró necesaria la configuración de “testimonios, pruebas palpables de una ocupación efectiva” razón que impulsó la construcción de “las primeras sendas a comienzo de siglo para remontar las costas de los ríos Baker y Aysén” (El Diario de Aysén, 05/10/1981).

Una de estas “pruebas palpables” fue, como señalábamos en el capítulo anterior, el eje transversal Puerto Aysén – Coyhaique que constituye hasta la actualidad una de las principales vías de circulación austral. En efecto, el origen de esta ruta se remonta a 1901 cuando la Comisión Chilena de Límites impulsó los primeros trabajos para abrir una senda cuyo objetivo principal era demostrar a Thomas Holdich, árbitro británico encargado de dirimir el conflicto fronterizo con Argentina, que la nación chilena estaba presente en esa zona.

En sus extremos surgieron las ciudades más grandes y pujantes del sector, mientras que a su orilla se instaló la oficina central de la Sociedad Industrial de Aysén, la gran propietaria y productora a

la que el Estado le había regalado miles de hectáreas para poblar y explotar la zona. Además empalmaba con una de las principales vías de comunicación patagónica que se extendía hasta la ciudad de Comodoro Rivadavia en el litoral atlántico. De hecho, en directa relación con la relevancia que tenía en la época el mencionado tránsito transfronterizo, en 1942 el Comité Pro Adelanto de Aisén señalaba que: “[h]ay zonas extensas que sólo se comunican con Puerto Aisén a través de los caminos de la República Argentina” lo que supuestamente ocasionaba “serios problemas y perjuicios de la economía pública y privada” (citado en Bascuñán, 1984: 94).

El otro eje transversal importante para la circulación austral previa construcción del camino longitudinal, fue, como ya señalábamos, el que une en la actualidad el poblado fronterizo de Palena con Chaitén hacia el sector norte. El interés primero en construir dicho camino respondió también a cuestiones políticas vinculadas a las tensiones limítrofes con Argentina. Específicamente los problemas suscitados en torno a los hitos 16 y 17 en la década de 1950. Tanto así que respecto de este camino el Comité Patria y Soberanía opinaba que “fomentaría *justamente la creación de vida civilizada en áreas que ya están despertando el interés del país vecino*” gracias a que, complementariamente “significaría la unión de varios pueblos de importancia” (citado en Bascuñán, 1984: 96) [énfasis del autor]. Consecuentemente, toda su construcción quedó encargada al Ejército, por medio del Servicio Militar del Trabajo (actualmente CMT) y las faenas se llevaron a cabo entre 1954 y 1960 de manera simultánea en distintos frentes debido a las particulares características del sector y el apuro (geo)político de concretar la obra lo antes posible.

Como resultado, para inicios de 1970 las dos vías de circulación más representativas de esta zona eran los mencionados ejes Chaitén – Palena y Puerto Aysén - Coyhaique: ambos encauzaban horizontalmente el territorio uniendo el mar con el interior siguiendo lo que hasta entonces se consideraba el sentido “natural” de la región. Sin embargo, ambos constituyen también casos relativamente excepcionales ya que la mayoría de los demás caminos de la época tenían tan solo un extremo, una pequeña parte de su trazado, dentro del territorio chileno. Como se viene marcando, la gran característica de los caminos de esta zona antes del Golpe no es solamente su transversalidad, sino, en la práctica, su carácter internacional: del lado chileno nacían en algún punto cercano a la frontera, pero crecían y se desarrollaban en territorio argentino y en su más avanzada red de caminos.

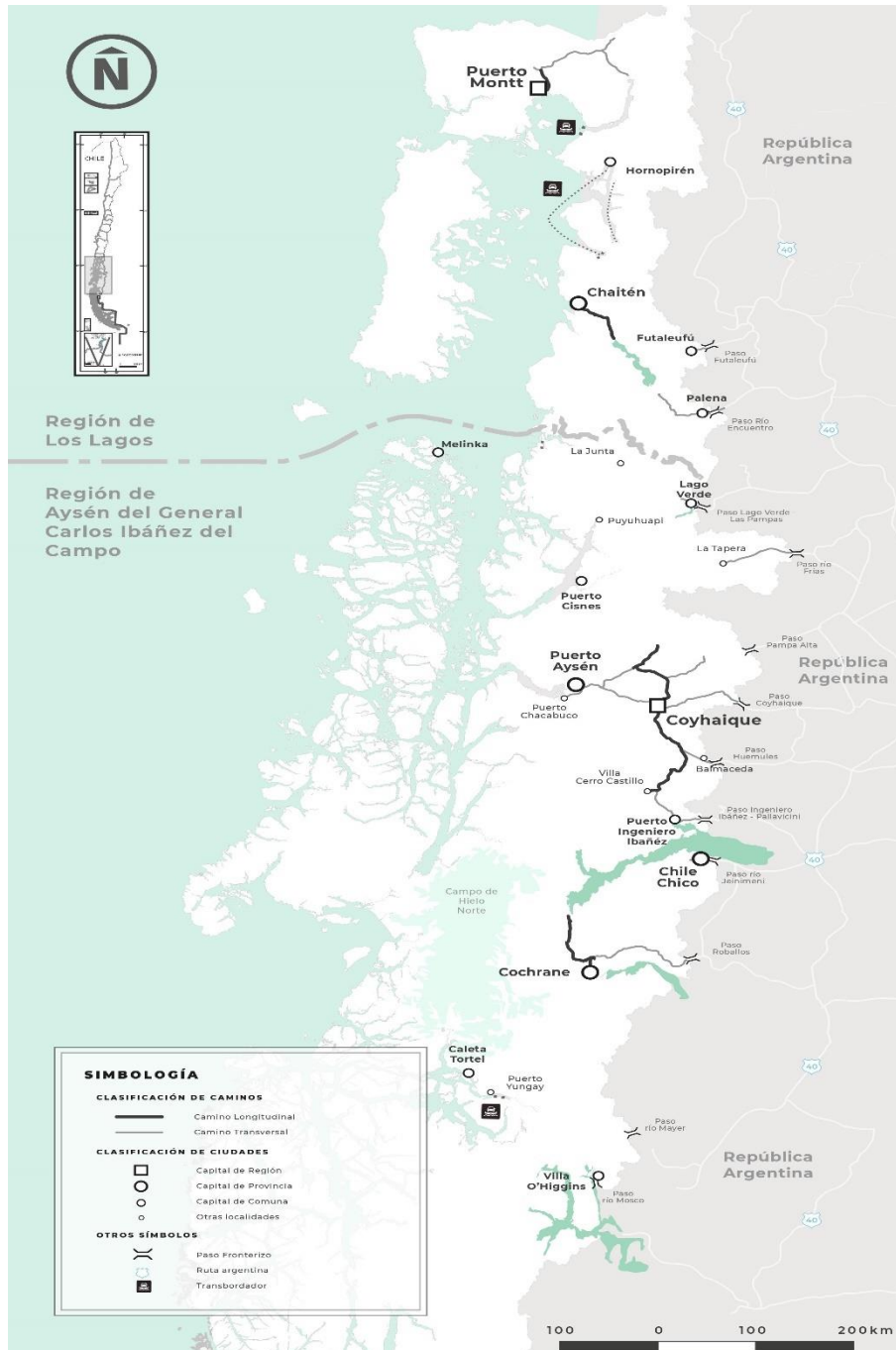
En estricto rigor, no es que conectaran Argentina con Chile, sino que en realidad “salían” de Chile “hacia” Argentina. Sustraían el flujo chileno de la Patagonia para expandirlo en la vertiente argentina: del lado oriental, una red de caminos, mayor acceso a servicios de salud, educación, alimentación, posibilidades de trabajo y un territorio para recorrer, del poniente, prácticamente una calle sin salida.

Concretamente, de la decena de caminos transversales existentes a principio de los setenta, al menos nueve eran a su vez pasos fronterizos y la mayoría de los asentamientos se habían constituido en torno a ellos. De norte a sur: Futaleufú (paso Futaleufú), Palena (paso Palena Carrenleufú), Lago Verde (paso Lago Verde – Las Pampas), Alto Río Cisnes, Coyhaique Alto (paso Coyhaique Alto), Balmaceda (paso Huemules), Ibáñez (paso Palavicini), Chile Chico (paso los Antiguos) y Cochrane (paso Roballos).

Asimismo, exceptuando aquellos caminos que se encontraban conectados al eje vial Puerto Aysén – Coyhaique es decir, al menos seis sectores (Futaleufú, Palena, Lago Verde, Alto Río Cisnes, Chile Chico, Cochrane), solamente se comunicaban terrestremente con Argentina y no con el “resto” de Chile. En este sentido, la conectividad de Aysén previa dictadura no ocupa ni circula en el territorio nacional, sino que, por el contrario, sale de él (Figura 12)

Figura 12

“Caminos de Aysén hacia 1976 “



Fuente: Elaboración Propia en base a García, G. (1990). Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío.

Es por esto que el Comité Patria y Soberanía en 1966 estaba preocupado de que “de aquí a diez años más económicamente estas poblaciones estarán cada vez más integradas a la banda del este, si nosotros no hacemos nuestro propio camino longitudinal”. De hecho, señalaba más adelante, en esta época “la única ruta longitudinal terrestre” era la carretera n°40 argentina “cuyas ramificaciones hacia el oeste unen los centros habitados de nuestra región austral” (citado en Bascuñán, 1984: 95).

### *Regionalización y “modernización” territorial en Aysén*

Antes de volver al proceso de construcción de la Carretera Austral es necesario describir brevemente las principales características de la Regionalización en el entendido que con relación a esta reforma administrativa y territorial puede comprenderse más cabalmente la reestructuración impulsada por el camino austral durante la dictadura.

En los primeros años del régimen las autoridades postularon que la proyección oficial de un Chile moderno dependía fundamentalmente de una “nueva estructuración del Territorio Nacional” (CONARA, 1976: 169). Desde este punto de vista, la antigua organización territorial había relegado a Chile a una condición de aislamiento y subdesarrollo que debía ser contrarrestada mediante un proyecto de “reconstrucción nacional” cuyo objetivo central sería “hacer de Chile una gran nación” (Gobierno de Chile, 1974).

Por un lado, este proyecto implicaría imponer la “unidad nacional” normada según los principios de los grupos sociales al mando: Seguridad Nacional, autoritarismo, nacionalismo, catolicismo, y más tarde liberalismo económico y Estado subsidiario<sup>22</sup> (Valdivia, 2010; 2015). En este sentido,

---

<sup>22</sup> El principio de “subsidiariedad” del Estado fue una de las primeras fórmulas lanzadas por el nuevo régimen impuesto tras el Golpe de 1973. Como forma de distanciarse radicalmente del proceso de “estatalización” que había vivido el país a lo largo de las últimas décadas y que conocía su *peak* durante el gobierno de Allende y la Unidad Popular, el régimen de Pinochet se empeñó desde su Declaración de Principios de 1974 en instalar una nueva fórmula que favoreciera a los privados mediante la reducción del Estado. Para el Programa de Desarrollo 1983-1989 se expresaba que ante la necesidad de “levantar al país de la profunda crisis moral, política, económica y social”, el nuevo régimen, en el ámbito económico, “ha establecido un sistema basado en el derecho de propiedad, en un mercado libre y sin distorsiones, en una economía abierta al comercio exterior y en el que el Estado desempeña un rol subsidiario”. Es decir, el Estado tendría un rol básico en el “ámbito normativo y social” y debería velar por el buen funcionamiento del mercado, aunque en el “ámbito productivo”, fuera la iniciativa privada la protagonista.

desde los grupos golpistas, luego de “extirpar el cáncer marxista hasta las últimas consecuencias”<sup>23</sup> quedaba la “tarea de reconstruir total, institucional y materialmente al país (...) cambiar la mentalidad de los chilenos” (Gobierno de Chile, 1974: 8).

Por el otro, eliminar y reemplazar cualquier resabio de la lógica territorial “de las cuencas” por un modelo uniforme y centralizado cuya base fuera la “integración territorial” (Chateau, 1978). Con relación a esto último, la Declaración de 1974 exponía que el nuevo régimen “está ya abocado a la configuración de verdaderas *zonas geográficas* que reemplacen la artificial y anacrónica división político-administrativa de las provincias y departamentos que hoy nos rige, por una *regionalización* adecuada a la realidad chilena contemporánea” (Gobierno de Chile, 1974: 9).

De este modo, y sobre la base de un diagnóstico que consideraba grandes áreas del territorio nacional como despobladas, desconectadas e improductivas; la localización de amplios cordones de miseria sobre todo en los márgenes de las grandes ciudades proclives a la subversión; el escaso aprovechamiento de los recursos naturales y la “necesidad” imperiosa de modernizar al Estado chileno y racionalizar su territorio, la Regionalización se impuso desde los inicios del régimen autoritario, como una de sus obras representativas (Arenas, 2009).

Una de las principales características de esta reforma fue “definir no sólo la delimitación física de los territorios sino también la estructura de un nuevo sistema de autoridad” (Chateau, 1978: 151). Dicho de otra forma, suponía una nueva diagramación de los aparatos de Estado, administración pública y el espacio nacional, proyectándola “como un instrumento de Gobierno, de administración que sirve para alcanzar los objetivos de integración nacional, de la seguridad y del desarrollo en un marco más armónico, en términos geográficos diferentes de lo que ha sido la experiencia histórica chilena” (Junta de Gobierno, Acta n°55, 27 de diciembre de 1973).

En este sentido, ante la constatación “de un país al borde de la desintegración física, económica, institucional y social”, esta reforma debía asegurar “su integración nacional a través de la búsqueda de un mayor equilibrio entre el aprovechamiento de potenciales recursos naturales, la distribución geográfica de la población y la seguridad nacional” teniendo presente que “nuestra concepción del

---

<sup>23</sup> Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general Gustavo Leigh Guzmán, 11 de septiembre de 1973. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=3T1hZhu6Fm8>

Estado es esencialmente unitaria y no federalista” (Junta de Gobierno, Acta n°55, 27 de diciembre de 1973).

Concretamente, esta reforma convirtió un país organizado en 25 provincias, 90 departamentos y 313 comunas a otro distribuido en 12 “regiones geográficas administrativas” y un área metropolitana (divididas, a su vez, en provincias y comunas) con sus respectivas autoridades e instituciones. En efecto, cada uno de estos nuevos recortes territoriales quedó a cargo de una nueva autoridad creada y designada directamente por el Jefe de Estado quien delegaba atribuciones y funciones específicas. En consecuencia, y coherente con la lógica militarizada del gobierno, se constituyó una sola línea de verticalidad de mando mediada por escalones intermedios (intendentes, gobernadores, alcaldes).

En este sentido, es importante señalar que de manera explícita CONARA afirmó que la reforma “no implica un debilitamiento del ‘poder central’, sino que por el contrario, el ejercicio del poder delegado, debidamente supervisado” (CONARA, 1976: 12). De esta manera robustecería un poder centralizado al jerarquizar las “decisiones y acciones que, siguiendo su propio pensamiento y superiores instrucciones, se manifestarán en resultados que apoyarán su gestión y acrecentarán su base de sostenimiento” (CONARA, 1976: 11).

Como obra “modernizadora”, la Regionalización fue, por tanto, una reforma “totalizante y radical” pues procuró “crear una situación de irreversibilidad social mediante la desarticulación de las estructuras económicas, políticas, sociales, sindicales y culturales del país a fin de construir una nueva sociedad” (Boisier, 2010: 174). Mientras que a la par de esa desarticulación, reforzó el carácter fuertemente centralizado y autoritario del Estado (Valdivia, 2015; Quiroz, 2019), con “una sola legislación, una autoridad legislativa única y un centro de decisiones ejecutivas supremas” (El Mercurio, 25/07/1974).

Según la Comisión, “la vigencia inmediata de las regiones para todo o gran parte del país tendría gravísimos riesgos y expondría al fracaso el régimen de descentralización que se propugna” (CONARA, 1976: 13). Es por esto que, seguía más adelante, “considerando su especial situación geográfica y porque en ellas se han iniciado desde hace varios años experiencias de planificación del desarrollo y manejo de recursos a nivel regional” (CONARA, 1976: 13), se había escogido Aysén y otros cuatro recortes territoriales más como “región piloto” para introducir la reforma.

Ahora bien, en ninguna otra se insistió tanto como en este caso en la pronta necesidad de ser reestructurada: “[e]n el caso de la región de Aisén tiene especial significación, por cuanto es una de las provincias de más baja densidad de población e históricamente una de las más postergadas” (CONARA, 1976: 13) transformándose en ícono del nuevo proceso.

Uno de los principales mecanismos que confirmaron dicho estatus, fue la imposición de una “política de excepciones” tanto en lo tributario como en lo aduanero para así estimular un desarrollo que debía guiarse según las leyes de mercado. Estas normativas tributarias tendrían “el propósito de mitigar un tanto los obstáculos impuestos por la lejanía a los centros nacionales y la desarticulación física y funcional” (CONARA, 1976: 389-390). Un ejemplo claro de esto fue el decreto ley n° 889 de 1975, de acuerdo con el cual, por su condición de “zona extrema”, Aysén debía ser sometido a un trato tributario y de incentivo especial “para hacerla compatible con la política económica general del Gobierno”.

Complementario con este mecanismo, y bajo la lógica del Estado subsidiario, la asignación presupuestaria se transformó en la herramienta de intervención estatal más importante del período. Este tipo de “planificación indicativa” fue llevada a cabo fundamentalmente mediante el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR)<sup>24</sup> creado en 1974 durante la implementación de la Regionalización para que el gobierno pudiera canalizar recursos presupuestarios para la materialización de programas y proyectos de desarrollo regional de interés nacional. Su administración quedó articulada a las nuevas instituciones, específicamente a los Gobiernos Regionales y a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, del Ministerio del Interior.

---

<sup>24</sup> El Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) es un instrumento financiero, creado en 1974, a través del cual el Gobierno de Chile canaliza recursos presupuestarios a cada una de las regiones del país para la materialización de programas y proyectos de desarrollo regional. Su administración corresponde a los Gobiernos Regionales y a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, del Ministerio del Interior. De acuerdo a la Ley 19.175, Orgánica constitucional sobre gobierno y administración regional, el FNDR es un programa de inversiones públicas, con finalidades de compensación territorial, destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de infraestructura social y económica de la región, con el objeto de obtener un desarrollo territorial armónico y equitativo. Con estos recursos, las regiones financian proyectos de inversión en servicios públicos básicos (agua potable, alcantarillado, electrificación, vialidad, etc.), inversión social en infraestructura en los sectores de salud y educación, y actividades de fomento productivo. El Fondo se constituye por una proporción del total de gastos de inversión pública que establezca anualmente la Ley de Presupuestos, vía aporte fiscal, y por créditos externos con distintos organismos internacionales, entre ellos el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial.



De acuerdo con la Ley 19.175 que lo creó, y siguiendo los lineamientos de la Regionalización, el Fondo operaría como un programa de inversiones públicas (destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de infraestructura social y económica de la región) cuyo propósito sería la compensación territorial, con el objeto de obtener un desarrollo armónico y equitativo.

En este sentido, si se analizan las asignaciones del FNDR como porcentajes del Producto Interno Bruto (PIB) regionales entre 1976 y 1979, Aysén aparece liderando la lista con un valor de 5.06%, sobre un promedio nacional de 1.006% y la región más próxima, Magallanes, con 1.55%. Asimismo, si se divide el presupuesto bruto recibido en el período 1976-1990 por cantidad de población por región, Aysén, se posiciona como la más favorecida: sobre un promedio aproximado por región para este período de 40 mil pesos *per cápita*, Aysén figuraba en la delantera con 165 mil (Franken, 2005: 14).

Además de indicar el lugar que tuvo Aysén en la política de Regionalización, lo significativo de estos datos es que cada año, parte importante del FNDR designado a la zona fue usado precisamente en costear la construcción de la Carretera Austral, constituyendo una de sus principales fuentes de financiamiento. Es decir que mediante este mecanismo el gobierno hizo evidente su interés en el desarrollo de esta infraestructura en el proceso de “modernización” territorial (S/A, 1981). De ahí que el año 1984, el Subsecretario Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Eliecer Aedo, opinara que, con relación a esta zona, el sector caminos “ha sido uno de los beneficiados con la regionalización”, ya que gracias a la inversión realizada en el período “en estos diez años se han construido más caminos que en toda su historia pasada” (El Diario de Aysén, 10/07/1984).

### **Caminos para “verticalizar” Aysén**

En 1955 Augusto Grosse publica su *Visión de Aysén* donde entre otras cosas describe un trazado caminero tentativo que, según se reconoció durante el régimen autoritario (que lo volvió a editar el año 1974), inspiró notablemente la proyección del camino austral definitivo. Sin embargo, entre el camino proyectado por el explorador alemán y el concretado años después existirán dos grandes diferencias: por un lado, en su tramo central, la propuesta de 1955 hace pasar al camino por el litoral, específicamente por Puerto Aysén (entonces capital provincial). Por otro lado, la ruta de

Grosse es particularmente sinuosa debido al recorrido que hace para unir localidades que entonces se encontraban únicamente vinculadas terrestremente con el lado argentino (Palena, Futaleufú, Lago Verde principalmente).

En cambio, la ruta concretada por la dictadura no solo pasaría directamente por Coyhaique (nueva capital regional a partir de 1974), dejando relegado a Puerto Aysén a conectarse al “troncal” mediante un “ramal”, sino que será relativamente más “recta” y simple que la sugerida por Grosse. Lo cual, según Vallaux, demostraría su potencialidad para el “apagamiento gradual de las diferenciaciones secundarias y la compresión más fácil de las tendencias centrífugas” (Vallaux, 1914: 307) o en otras palabras su capacidad para “uniformar” y “simplificar la geografía del Estado” (1914: 308) con el propósito, coherente con la Regionalización, de hacerlo más centralizado.

En términos concretos, es posible evidenciar la estructuración del eje de circulación vertical durante la dictadura mediante el vistazo a tres etapas distintas de la construcción de la Carretera Austral.

### *El primer impulso: 1976-1980*

Como se ha mostrado, hasta por lo menos 1976, año en el que se retomaron oficialmente los trabajos de construcción, la circulación local era fundamentalmente transversal. Para comunicarse con otras áreas del país las opciones eran la vía marítima o la aérea, mientras que por tierra “el enlace con el norte del país se realiza a través del paso por Coyhaique Alto pasando por Argentina” (MOP, 1974: 189).

En los primeros años de dictadura, la consolidación transversal todavía era parte de la estrategia caminera. Según el Ministerio de Obras Públicas ésta consistía en “posibilitar la continuidad de los actuales recorridos de transporte carretero en territorio chileno, a través de nuevas rutas transversales” (MOP, 1974: 199). No obstante, al interior del organismo público ya se postulaba “la necesidad de construir lo que se ha dado en llamar Carretera Austral” (MOP, 1974: 201).

Más allá de dar cuenta del proceso de sedimentación del discurso “longitudinal” al interior del principal órgano gestor de la obra vial, lo importante en este caso es constatar que, según el MOP “la configuración que tiene la red caminera que se estudia para esta región es similar a la de *Chile*

*en general*”, es decir, “con una espina dorsal denominada en este caso *Carretera Longitudinal Austral*, a la cual concurren una gran cantidad de caminos transversales” (MOP, 1974: 201) [énfasis del autor]. Desde el punto de vista político y técnico, la construcción de esta nueva infraestructura caminera debía, por tanto, homologar la circulación y estructuración territorial patagónica a lo que se consideraba Chile, es decir, el territorio organizado y unificado en torno al eje longitudinal de la Carretera Panamericana.

Los estudios definitivos para el longitudinal austral fueron encargados en marzo de 1976 por Pinochet al Cuerpo Militar del Trabajo y a la Dirección de Vialidad. A principios de agosto de ese año ya se había aprobado el Plan de Caminos de Penetración que fue lo más “terrestre” y “simple” posible. Sin embargo, contaba con tres transbordos obligados y, como vimos en el capítulo anterior, se fue modificando con los años según las condiciones concretas del terreno. Por ejemplo, este primer diseño hacía pasar al camino por Caleta Tortel, poblado que según la Regionalización, específicamente el decreto ley 1.230 de 1975, debía reemplazar a Cochrane como la capital de la Provincia de Capitán Prat. No obstante, no solo Cochrane sigue siendo capital provincial hasta el día de hoy, sino que en la década de 1980 se realizaron diversos estudios para mover la población de Tortel hacia el poblado de Puerto Yungay, al cual el camino arribó en 1996, mientras que a Tortel recién en 2003.

Coherente también con la nueva base que había configurado la Regionalización, el trazado fue dividido, como mostramos en el capítulo anterior, en distintos frentes de avance a cargo de entidades administrativas precisas. La sección norte, correspondiente a la X región de Los Lagos, quedaría dividida en tres frentes: el tramo Puerto Montt – río Negro y Ralún – Cochamó a cargo de la Municipalidad de Puerto Montt; el tramo Leptepú a Chaitén a cargo de Municipalidad de Chaitén y, por último, el tramo Puerto Cárdenas a límite regional (confluencia río Frío y Palena) a cargo de la Unidad Fundamental (UF) del Regimiento de Ingenieros n°4 ‘Arauco’ de Osorno.

Mientras tanto, la sección que correspondía a la XI región de Aysén quedaría a cargo de la Intendencia Regional de Aysén en colaboración con las Municipalidades de Coyhaique, Aysén y Puerto Cisnes. De acuerdo con el mismo proyecto, la prioridad la tendría el tramo Chaitén (X región) – Coyhaique (XI región) de 420 kilómetros. Posteriormente debía ser extendido en dirección norte hasta Puerto Montt, para finalizar con la consolidación del tramo más austral, que debía unir Coyhaique con Puerto Yungay.

Si bien este esquema “municipal” no perduró, las faenas se siguieron ejecutando de manera “regionalizada”. De este modo, en el caso de la X región, los trabajos pasaron a cargo del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) en conjunto con el Programa de Empleo Mínimo (PEM), mientras que en la XI región, los trabajos fueron mayormente realizados mediante contratos efectuados por empresas constructoras privadas con la Dirección de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas (aunque posteriormente el CMT también participará en esta zona).

Entre los avances más importantes de este primer período se encuentran: i) el tramo longitudinal desde Puyuhuapi a lago Risopatrón llevado a cabo a partir de 1976; ii) las exploraciones y trabajos de reconocimientos llevados a cabo por Vialidad tanto hacia el norte de la XI región donde tempranamente tomaron contacto con las faenas llevadas a cabo por el CMT, como hacia el sur en la zona del lago Vargas (Horvath, 1978; Polloni, 1982); iii) los trabajos (re)iniciados en 1979 en el eje Chaitén – Futaleufú, específicamente el tramo Puerto Ramírez a Futaleufú (Von Schouwen, 1996: 185); iv) el inicio, también en 1979, de los trabajos desde la localidad de La Junta en un trayecto longitudinal hacia el límite con la X región en el complicado sector de la cuesta Moraga; v) finalmente, la conexión transversal, en 1980, de Puerto Cisnes con Cisne Medio y su proyección al paso internacional de Alto Río Cisnes, para concretar su unión, antes inexistente, con el lado chileno.

En resumen, si bien es evidente el inicio y concreción de trabajos en varios sectores, en esta primera etapa todavía hay un avance disperso y discontinuo en diversos frentes, sin vías de unión entre estos, no logrando constituir así un longitudinal propiamente tal. Es decir, para fines de la década de 1970, todavía la circulación en Patagonia Aysén “sale” por los caminos transversales de Chile hacia Argentina.

Por lo mismo, el conjunto de caminos que se van trazando por este territorio aun no puede ser considerado un sistema o una red. Mejor dicho, constituye una red vial en el lado argentino, pero no en territorio chileno donde todavía figura como un conjunto inconexo constituido de “líneas que unen puntos pero que no forman estructuras cerradas que puedan dar forma a circuitos” (Ávila, 2012: 148).

### *Un gran cambio: 1980-1985*

Una segunda etapa, que podríamos situar en la primera mitad de la siguiente década, materializará los primeros avances en el sentido de verticalizar esta zona. En 1981 se logran progresos decisivos: por el sur se sigue avanzando lentamente en tramos (en su mayoría transversales) entre Coyhaique y Cochrane, sobre todo en el sector aledaño al lago General Carrera.

Pero por el norte se concretan los avances más significativos. En primer lugar, se terminan los trabajos en la Piedra El Gato, uno de los sectores que presentó, como mostramos en el capítulo anterior, junto con la cuesta Moraga y el portezuelo Queulat, las mayores dificultades. En segundo lugar, se completa la ruta entre portezuelo Queulat, La Junta y el límite regional, uniéndose de este modo el camino de la XI región al tramo que construía el CMT al lado norte del límite regional.

Gracias a la consolidación de estos tramos se completó, tras una inversión aproximada de 450 millones de dólares de la época y con la participación de aproximadamente 2000 trabajadores anuales, la primera etapa de construcción: 420 kilómetros longitudinales entre Chaitén y Coyhaique que fueron oficialmente inaugurados en febrero de 1982. Además, se llevó a cabo el estreno del camino transversal Futaleufú - Puerto Ramírez, y por último, las dos primeras villas fundadas al lado del camino: Santa Lucía y Vanguardia (El Mercurio, 23/02/1982) (Figura 13).

Figura 13

“Inauguración tramo Chaitén-Coyhaique”



Fuente: La Nación (1982)<sup>25</sup>

<sup>25</sup> La calidad de la imagen se debe a que es una fotografía tomada a un periódico en formato microfilm.

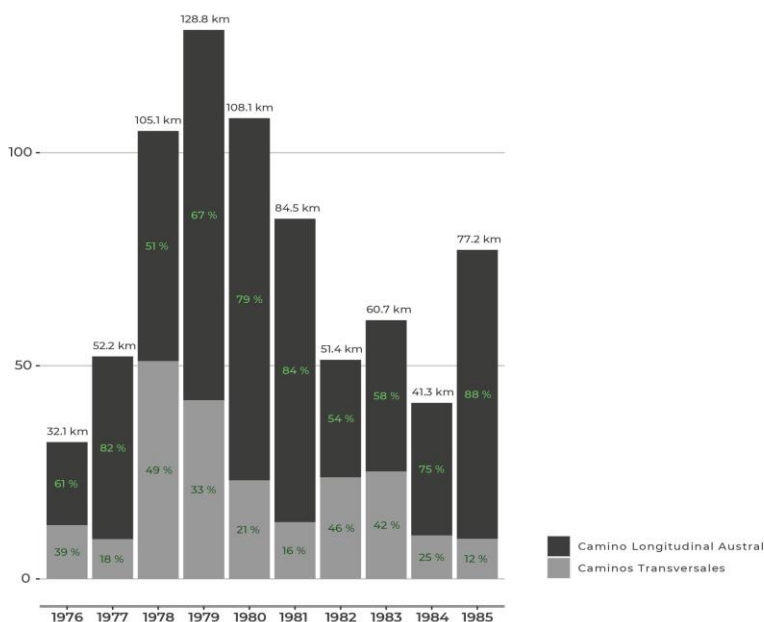
Una vez culminada esta primera etapa de unión, se comenzó a hablar del Programa Red Vial Austral en el cual el camino longitudinal seguía teniendo prioridad, aunque se entendía como constitutivo de un sistema vial conformado además por caminos transversales, puentes y transbordadores (MOP, 1981-1982). Como tal, el proyecto pasaba a convertirse en una de las inversiones importantes del régimen, con financiamiento nacional (fundamentalmente el FNDR) y préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo (MOP, 1984).

Según el Ministerio de Obras Públicas, en 1985 el total de kilómetros longitudinales eran 879,2, mientras que los transversales 1050 km. Es decir, en términos absolutos, para esta época, la Red Vial seguía siendo predominantemente transversal, pero la superficie que se iba abarcando e integrando iba creciendo notoriamente en un sentido longitudinal.

Prueba de ello, mientras el trazado longitudinal había crecido en 614, 6 kilómetros, es decir, casi había triplicado su extensión, los transversales entre 1976 y 1985 habían crecido aproximadamente solo 219, 9 kilómetros. Asimismo, en términos porcentuales, a partir de 1976 es notoria la predominancia longitudinal por sobre la transversal (Gráfico 1).

Gráfico 1

“Construcción de kilómetros de camino por año (1976-1985)”



Fuente: Elaboración propia en base a Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. 1986 Camino Longitudinal Austral.

De acuerdo con la Memoria del MOP del mismo año, la Red Vial consistía en aproximadamente 936 kilómetros de camino longitudinal; 1050 kilómetros de caminos transversales más la variante (transversal) Ralún totalizando unos 2022 kilómetros. Con lo cual, según dicho anuario, en el período 1976-1986 se habían construido “589 km. de la Carretera Longitudinal Austral, 220 km. de caminos transversales y 36 km. correspondientes a la variante Ralún” (MOP, 1986: 18), además de aproximadamente 3450 metros lineales de puentes, con un costo equivalente a US\$ 126 millones con valores de la época.

Más allá de cierta incongruencia en los datos de ambas fuentes, la constatación que resulta evidente e importante para nuestro planteamiento es que la red va creciendo longitudinalmente. De este modo, lentamente irá edificando una nueva lógica para la circulación de Aysén que, estratégica y políticamente será coherente con la Regionalización ya que, según las autoridades, facilitaría “el ejercicio del Gobierno regional, provincial y comunal, el contacto directo de las autoridades con la

población y una más eficaz solución de los distintos problemas políticos y administrativos” (Von Chrismar, 1986: 39).

De este modo, poco a poco, esta obra de ingeniería producía también su expresión política en la medida en que iba fijando un sentido hegemónico potencialmente normativo y centralista al tránsito y los desplazamientos en una zona donde la circulación no necesariamente era escasa, sino que como hemos mostrado, era transversal, es decir, contraria al sentido vertical que se buscaba imprimir uniformemente al país.

Luego de casi diez años de reiniciada la obra, se iba vertebrando “la espina dorsal” de las comunicaciones terrestres que debía unir Patagonia Aysén al “núcleo de cohesión del territorio de Chile continental, estimulando el desarrollo y la seguridad de esas áreas, consolidando y perfeccionando la unidad nacional y la integración física de Chile” (Von Chrismar, 1986: 41).

#### *El salto definitivo: 1985-1989*

La tercera y última etapa de este proceso recorre los últimos años del régimen y es quizás la más importante pues provee las primeras pruebas significativas de que se iba abarcando y articulando parte importante de Aysén, incrementando tanto los valores de conectividad como de accesibilidad (Ávila, 2012).

En este período se profundizaría en el programa Red Vial Austral que consistía en la extensión del trazado longitudinal y el acoplamiento de las vías transversales para “establecer una comunicación entre los centros poblados, tanto costeros como interiores, posibilitando además, el asentamiento de nuevos pobladores para propulsar la colonización y hacer más efectiva la posesión de estos territorios” (MOP, 1989: 52).

Obras significativas en esta etapa son la construcción del túnel en el sector El Farellón en el camino Puerto Aysén – Coyhaique, así como la pavimentación de parte de ese importante eje vial. También lo son los avances en el transversal Las Juntas – Lago Verde y en el Chile Chico – El Maitén. Sin embargo, sin duda que los hitos más expresivos tienen que ver con los avances longitudinales que tuvo el camino: la llegada a la ciudad de Puerto Montt por el norte y a Cochrane en el sur, ambas concretadas en 1988.



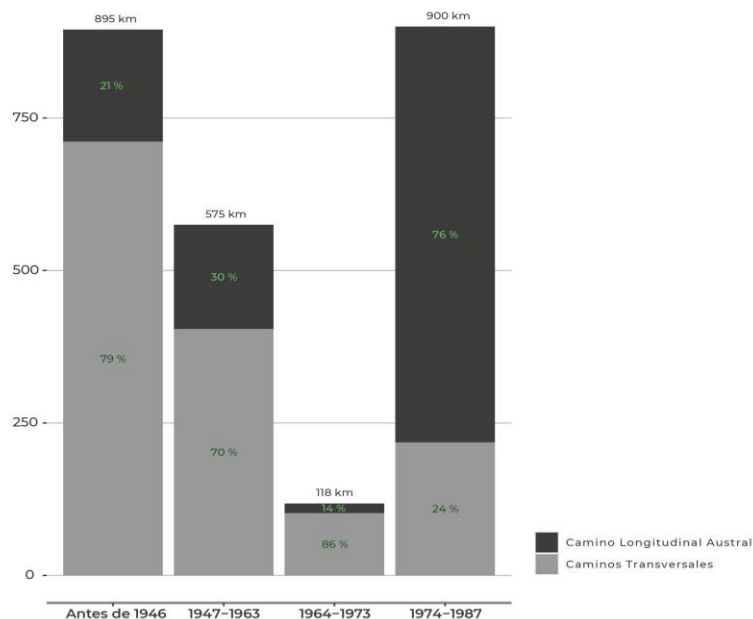
Según la Memoria del MOP de ese año, la red de caminos tenía 2.618 kilómetros, de los cuales 1.215 correspondían a caminos transversales, 1.250 kilómetros al longitudinal, 153 kilómetros a la variante Ralún, 4014 metros lineales de puentes más tres transbordos: Reloncaví (5 kilómetros), Comau (40 kilómetros) y Riñihue (7 kilómetros).

La inversión total en 1988 se estimaba en US\$ 198 millones de la época, financiado en un 50% por el Fisco (FNDR y Fondos Sectoriales) y el otro 50% gracias a un crédito BID, representando aproximadamente un tercio de lo que habían costado las líneas 1 y 2 del Metro de Santiago (ODEPLAN, 1988: 1).

Por otro lado, de acuerdo con el documento *Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido* publicado en 1988 por el Ministerio de Obras Públicas para entonces la red tenía aproximadamente 2.400 kilómetros de caminos construidos, con 118 puentes definitivos (4.720 metros lineales) y tres transbordos que, en conjunto, ayudaban a la articulación de una superficie que representaba casi un sexto de todo el territorio nacional (Gráfico 2).

Gráfico 2

“Construcción de kilómetros de camino por período (1946-1987)”

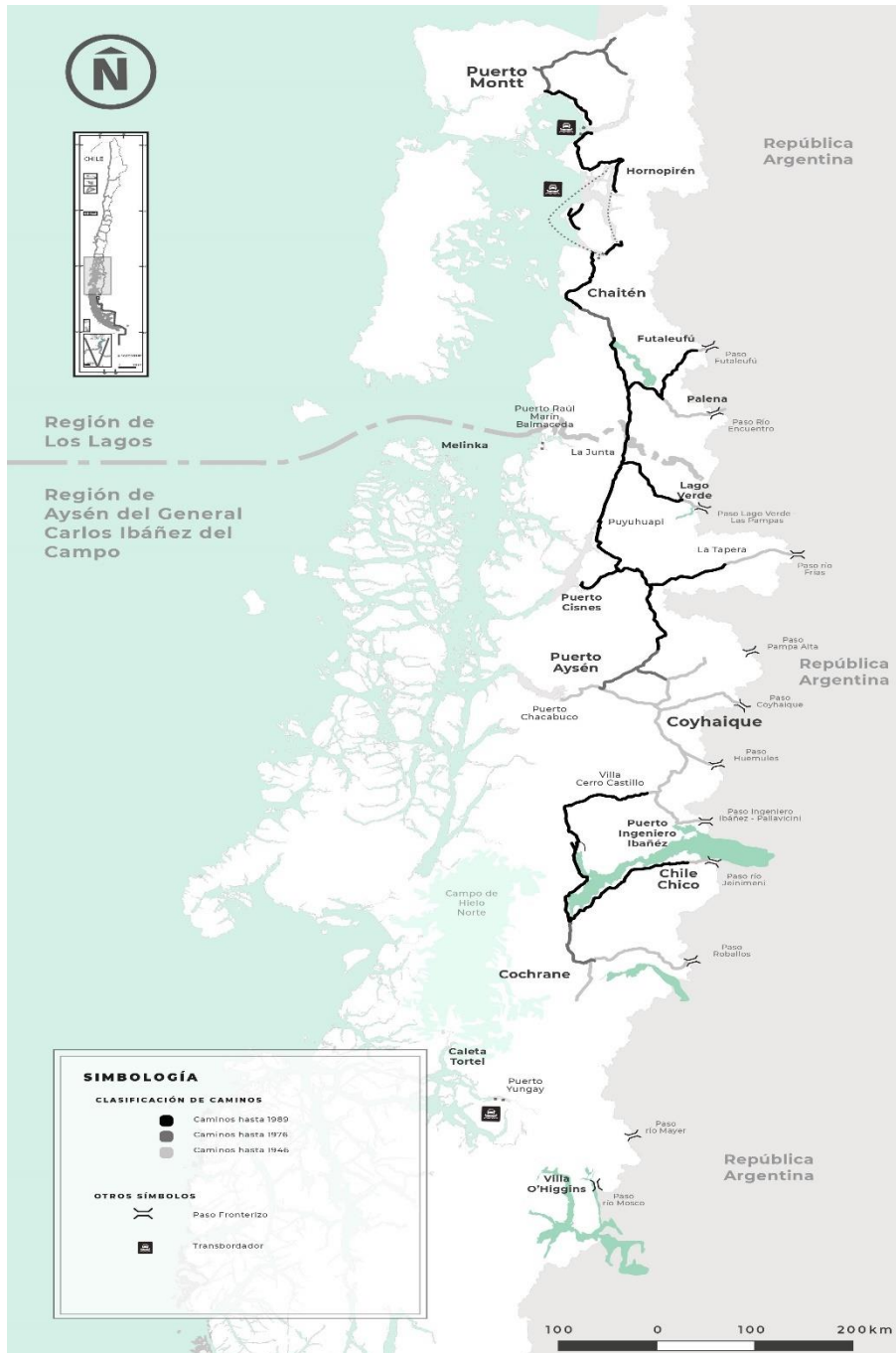


Fuente: Elaboración propia en base a: Ministerio de Obras Públicas. 1988. Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido 1973-1988. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

Tal como muestra el gráfico organizado por períodos, durante los años de dictadura se había avanzado notoriamente en un sentido vertical. De hecho, más del 70% de los caminos construidos en dictadura son longitudinales, lo que contrasta notoriamente con la construcción de longitudinales en las demás etapas que promedia el 20%. De este modo, la Carretera Austral va convirtiéndose lentamente en el eje central de una “red compleja” que abarca y conecta verticalmente al territorio para reemplazar al modelo transversal precedente (Figura 14).

Figura 14

“Caminos de Aysén por períodos (1946-1989)”



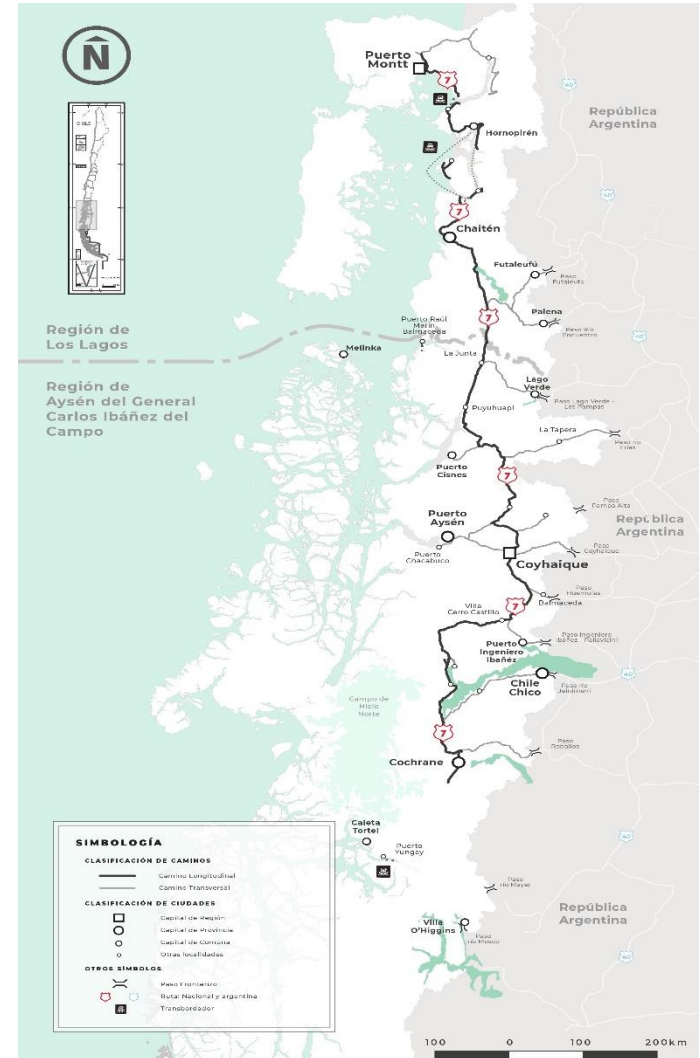
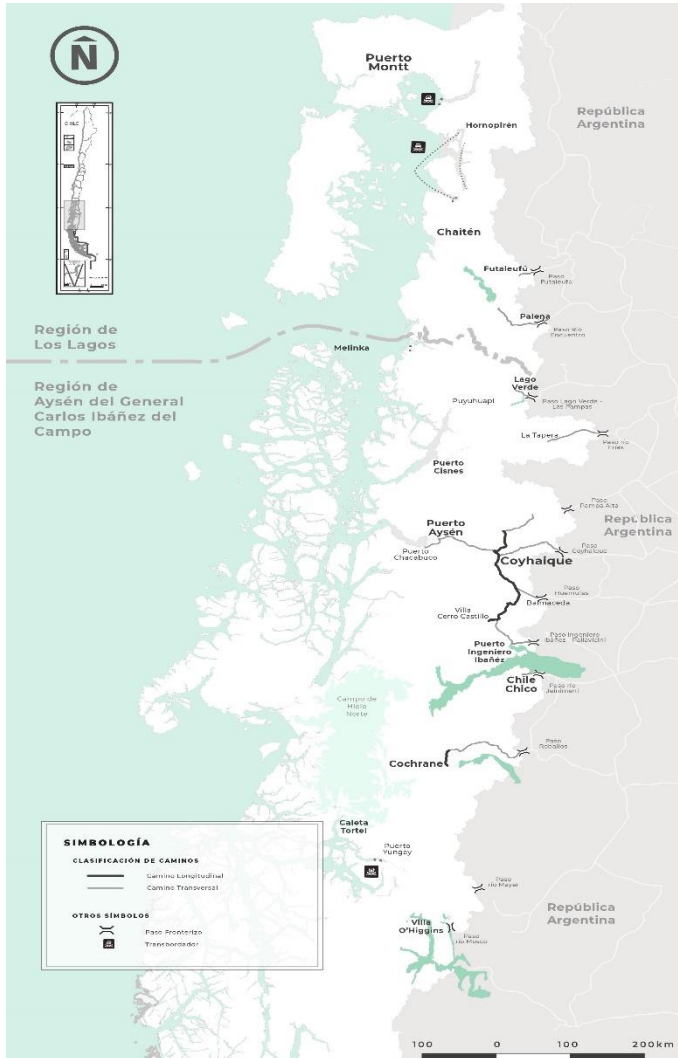
Fuente: Elaboración Propia en base a Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1988). Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973 - 1988

Este es el período en el que se hace evidente el salto cuantitativo más importante hasta entonces con relación a la (re)estructuración de la circulación patagónica. En efecto, a partir de esta época el tránsito longitudinal puede abarcar largas distancias en territorio chileno, disminuyendo, poco a poco, la dependencia de las rutas argentinas, asimismo, los desplazamientos entre poblados como Puerto Cisnes, Puyuhuapi y La Junta comienzan levemente a reemplazar la circulación transversal y la comunicación exclusivamente fluvial o lacustre.

Además, este nuevo ordenamiento no se remite solamente a la cantidad de kilómetros y conexiones longitudinales construidas sino también, por un lado, al incremento en las alternativas viales de dirigirse de un punto a otro sin recorrer el mismo camino y, por otro, a una expansión de la red caminera que corre en paralelo al surgimiento de nuevos asentamientos (Ávila, 2012: 149) (Figura 15 y Figura 16).

Figura 15 y 16

“Caminos de Aysén hacia 1946” y “Caminos de Aysén hacia 1989”



Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1988). Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional.

Una red más robusta y longitudinal como la que se iba concretando aumentaría, según el gobierno, el “flujo de las corrientes materiales y espirituales que dimanaban del núcleo vital hacia los extremos del país, impidiendo con ello el “congelamiento” de las regiones septentrionales, donde la acción directa del Gobierno corría el riesgo de llegar muy diluida” es decir, permitiría “perfeccionar y consolidar la organización político-administrativa de la XI región, haciendo de la regionalización una realidad palpable” (García, 1989: 66).

De este modo, la Carretera Austral fue tramando “una arquitectura para la circulación” que fue produciendo e imprimiendo los efectos políticos y territoriales del autoritarismo. Junto a ello, como veremos en el Capítulo IV, implicó un ejercicio concreto de soberanía en la medida que articuló, anexó e incluso creó (Villa Santa Lucía, Villa Vanguardia, Villa Amengual) diferentes localidades y poblados en torno al longitudinal que antiguamente se excluían del proceso de circulación (política) del país, facilitando de este modo “la organización, ocupación y aprovechamiento del territorio austral, en una verdadera cruzada de “conquista” del propio espacio geográfico” (García, 1989: 64).

### **Consideraciones finales del capítulo**

La reorientación de la circulación austral durante la dictadura posee tres grandes hitos. El primero data de 1982 y consiste en la unión longitudinal (420 kilómetros) de Chaitén, cabecera de la provincia de Palena, con Coyhaique, capital regional. Cada una de estas localidades constituía uno de los polos de los ejes viales más importantes de la zona antes de la construcción del longitudinal (Chaitén – Palena y Puerto Aysén – Coyhaique). De este modo, este hito fue relevante para la nueva lógica que se iba produciendo pues arremetió contra los dos principales ejes de circulación estructurantes para así desarticular su entramado horizontal que había dado existencia histórica a un territorio y unas formas de vida particulares organizadas en “cuencas” más o menos diversas e independientes la una de la otra, para conformar, en cambio, una unidad integrada terrestre y longitudinalmente. No por nada, con relación a este cambio, una nota periodística de un medio oficial mientras se inauguraba el tramo señalaba significativamente: “Gracias Presidente. Ahora Chile está unido: Aysén saldrá de su secular aislamiento. *La Trapananda deja atrás su época*

*colonial*” (El Diario de Aysén, 25/02/1982) [énfasis del autor] para pasar, supuestamente, a formar parte del territorio “moderno” y, por ende, de Chile.

El segundo hito, fue la unión longitudinal (242 kilómetros) con tres transbordos incluidos, de la capital regional de Aysén (Coyhaique) con la capital de Los Lagos (Puerto Montt). Pero todavía más importante, con la Carretera Panamericana, eje longitudinal estructurador del territorio nacional a través del cual era posible unirse con Santiago (capital nacional) y el “centro” del país. Este segundo avance inaugurado a principios de 1988 implica un acto de jerarquización y subordinación territorial que prioriza la unión con Chile (es decir, el territorio ya articulado verticalmente) antes que con el propio Aysén.

Por último, la expansión y consolidación de los caminos hacia el sur fue más lenta. A fines del período, la ruta había avanzado desde Coyhaique 337 kilómetros para conectar con Cochrane, no obstante el proyecto tenía contemplado llegar hasta Puerto Yungay, destino que se alcanzó recién en 1996.

En síntesis, esta secuencia expresa una red articulada “hacia adentro” y “hacia el centro”. Desde el punto de vista de la circulación (política) los aproximadamente mil kilómetros longitudinales construidos en la época en Aysén fueron un mecanismo para disputar y extraer los flujos (de productos, de personas, de energías,) considerados oficialmente “chilenos”, pero factualmente argentinos. La “chilenización”, en este sentido, es aquella circulación zafada y sustraída del territorio argentino y en adelante encauzada en territorio chileno.

Dentro del espacio nacional, la Carretera Austral activa un orden, por un lado, vertical en el sentido que se organiza y fluye no hacia el mar, ni hacia la frontera, sino en un sentido longitudinal, y, por otro, jerárquico en tanto el gran territorio que queda supeditado a dicho camino o línea troncal se orienta predominantemente hacia el “centro” del país, al que quedarán subordinadas las dinámicas locales (Amigo, 2017). Desde esta perspectiva, el agenciamiento de esta infraestructura resulta políticamente coherente con la Regionalización ya que, al igual que ésta, profundiza la “homogenización y verticalización del régimen político” (Quiroz, 2019: 333) de la dictadura, (re)definiendo sus proyecciones tanto en el nivel de las prácticas espaciales estratégicas vinculadas al manejo estatal (integración de Aysén al territorio nacional) como en el ámbito cotidiano (normalización de la circulación local).

En efecto, es notable cómo en esta red organizada vertical y jerárquicamente resonaba el nuevo orden político y territorial de la Regionalización. En primer lugar estaban los transversales principales y, fundamentalmente el longitudinal que canalizaba verticalmente el flujo mayor hacia el centro del país. Luego los caminos regionales “que unen capitales de regiones y provincias, o capitales de provincias con capitales comunales” a cargo de la Dirección de Vialidad, y, finalmente “los caminos comunales y vecinales, que serán de cargo de las municipalidades” (El Diario de Aysén, 24/04/1981). En este sentido, la construcción del camino austral vendría a ser mucho más que integrar puntos a través del territorio pues implicó, entre otras cosas, la (re)configuración del espacio austral de tal modo que, de hecho, estratificó y prolongó la política del autoritarismo militar.



### CAPÍTULO III:

#### **Hacer camino al andar: Rally Austral y *performance* de la Carretera Austral**

A partir de la toma del poder, el gobierno nazi ofrece al proletariado alemán deportes y transportes.

(Paul Virilio, *Velocidad y política*)

En este capítulo intentaremos mostrar cómo es expresado y activado el sentido vertical que despliega la Carretera Austral en territorio patagónico a partir de prácticas que aparentemente nada tienen que ver con la configuración misma del camino tales como la celebración de competencias de *rally* en Aysén en la década de 1980. De este modo, nos cuestionamos cómo estas prácticas de recreación o deportivas participaron del proceso de construcción de la Carretera Austral, así como también de algún modo repercutieron en sus derivas políticas.

Para ello nos situaremos desde el “nuevo paradigma de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006; 2018; Cresswell y Merriman, 2011; Zunino, Giucci y Jirón, 2017), reconociendo la fecundidad que ha tenido la intersección entre este “nuevo” paradigma con los recientes “giros” dados por disciplinas más tempranamente establecidas como son la geografía y la antropología. En cuanto a la primera, podemos decir que la movilidad como objeto de estudio ha enriquecido los enfoques “más-que-humanos” en su propósito de analizar la co-producción sociomaterial del mundo prestando atención a las prácticas, acoplamientos y agencias de lo humano y lo no-humano que participan en distintos fenómenos vinculados a la movilidad (Tironi y Valderrama, 2016; Lazo y Carvajal, 2017; 2018). Con relación a la segunda, algunos trabajos han enfocado su análisis en las infraestructuras de la movilidad como los transportes y mayormente los caminos a partir del “giro ontológico” de la antropología aplicada a ciencia, tecnología y la infraestructura (Henare, *et al.*, 2007; Harvey y Knox, 2012; Larkin, 2013; Bonelli y González, 2016).

Asimismo, cabe reiterar que una de las propuestas más interesantes de este “nuevo paradigma” es que supone una renovada comprensión de “la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como un enfoque, marco teórico o perspectiva para comprender procesos sociales, territoriales, ambientales, económicos y políticos” (Zunino, Giucci y Jirón, 2017: 15). De este modo, como mencionamos en la

Introducción, desde esta perspectiva se puede estudiar no tan solo la movilidad “en” o “a través del espacio”, sino también comprender al espacio como un fenómeno móvil y dinámico configurado precisamente a partir de prácticas de circulación y movimiento.

Desde este punto de vista, y a partir de la revisión de material de prensa, declaraciones gubernamentales, documentación oficial y bibliografía especializada en este capítulo se insiste en la posibilidad de pensar al *Rally Austral* como *performance* de la Carretera Austral en tanto se sostiene que en la medida en que dichas competencias van poniendo en acción y experimentando el camino, éste va siendo construido y llenado de sentido.

Según Walter Imilan, “estudiar la movilidad como performances implica poner atención en lo que las personas ‘hacen’ en movilidad (...) aquí la experiencia emerge en la relación de materialidades, emociones, discursos, normas, conocimientos, sentimientos, etc.” (2017: 150). De esta manera, agregando nuestro propio interés no solo en lo que las personas “hacen”, sino también las “cosas” y los cuerpos (humanos o no humanos), acá en el fondo reflexionamos en torno a las capacidades que tiene la circulación para crear la Carretera Austral. Es decir, sin perder de vista el hecho de que la circulación constituye para nosotros un fenómeno político queremos proponer acá que también puede ser comprendida como una práctica performativa.

### **Sueños, caminos, automóviles**

En diciembre de 1969, en la sede central del Automóvil Club de Chile<sup>26</sup> (A.C.Ch) ubicada en un barrio céntrico de la capital del país, se reunieron directivos de la asociación deportiva con representantes del entonces denominado “Block Parlamentario Austral” que se componía por los legisladores de la circunspección compuesta por las entonces provincias de Chiloé, Aysén y Magallanes<sup>27</sup>, las más australes del territorio nacional. Entre ellos, los senadores Salvador Allende (futuro presidente) y Fernando Ochagavía y los diputados Manuel Ferreira y René Tapia. El

---

<sup>26</sup> Creada en 1928 como asociación de aficionados al automóvil. En sus inicios sirvió no solo como organización de conductores, sino que también arreglaba caminos, instalaba indicadores de conducción y organizaba competencias automovilísticas. En la actualidad, ha cambiado su área de acción dedicándose a favorecer servicios de movilidad más segura mediante sus escuelas de conductores y el fomento de la actividad turística.

<sup>27</sup> Actualmente, según la Regionalización de 1974 impuesta por el régimen militar, región de Los Lagos, región de Aysén y región de Magallanes respectivamente.

objetivo de la reunión era exponer a los magistrados “los planteamientos del Club sobre dos problemas que preocupan a la zona de Chiloé, Aisén y Magallanes” (Revista Rutas, n°209, 1970).

El primero de ellos se refería a la situación creada por la Ley 12.008 a la que estaban sometidos los habitantes de la repartición austral a quienes se les dificultaba viajar en sus automóviles al centro del país más de una vez por año debido a la regulación de zonas francas que el mandato implicaba. El otro gran tema se refería a la construcción del Camino Longitudinal Austral. Al respecto se expuso detalladamente el entonces director de la Dirección de Vialidad, Luis Erazo, quien también había asistido a la reunión. Expuso acerca del proyecto que se encontraba en ejecución y el progreso en los estudios de factibilidad para determinar el modo de financiamiento de la obra. Pero sobre todo insistió en “la absoluta necesidad de construir esta vía de comunicación que hará posible incorporar al país una de sus zonas más ricas como también la integración de sus esforzados habitantes que se encuentran aislados del resto del país” (Revista Rutas, n°209, 1970).

La reunión tenía por tanto como objetivo principal impulsar la concreción del “sueño por la carretera”<sup>28</sup> que hace un par de años iba dejando de ser un anhelo lejano para convertirse en un hecho. Para el Automóvil Club la reunión había sido importante puesto que además de informar sobre los avances de la obra vial<sup>29</sup>, servía para reconocer y agradecer los esfuerzos llevados a cabo por los parlamentarios en poner en marcha este proyecto, pero también porque manifestaba un interés supuestamente inherente a la propia asociación: ayudar a “la formación de una Conciencia Caminera en la ciudadanía”.

Como prueba de ello tenemos no solo la realización de reuniones como la llevada a cabo a fines de 1969, sino también iniciativas como la invitación que habían realizado al entonces Ministro de Obras Públicas, Pascual Barraza “a visitar nuestras oficinas e imponerse de los planes y antecedentes sobre la construcción de esta carretera” o la exposición realizada por Ramón Fernández, presidente de la delegación Coyhaique del Automóvil Club, en el marco de la Exposición Ganadera de Coyhaique entre los días 18 y 24 de enero de 1971. En dicha ocasión, además de remarcar la importancia de la obra, Fernández había hecho hincapié en “la presencia de

---

<sup>28</sup> Con este título aparecieron entre los meses de julio y agosto de 1978 una serie de artículos en El Diario de Aysén, periódico local oficial durante el período en los cuales era descrito por un protagonista de los hechos, Baldo Araya, los difusos orígenes del camino austral previo el Golpe de Estado.

<sup>29</sup> Para 1970 se estimaba un avance de 60% en la primera etapa de 350 km en los sectores de Ensenada – Ralún – Cochamó, Chaitén – Cárdenas – Yelcho y Cisne Medio – Mañihuales – Aysén. “Firmó Juan Hamilton: ‘Iniciativa de la Carretera Austral nació en 1958’”. El Mercurio, Santiago, 04/03/1988. C5.

varios miembros de la Empresa Estatal Alemana Occidental *Salzgitter Industriebau* M.B.H, que tiene a su cargo el levantamiento aerofotogramétrico de la zona por la cual se proyecta la construcción de esta carretera” (Revista Rutas, n°214, 1971).

En definitiva, era innegable la labor llevada a cabo por el A.C.Ch durante los años de gestación del proyecto vial. En palabras de la misma organización:

El Automóvil Club de Chile, desde hace años ha tenido especial preferencia por los trabajos de promoción de la mencionada carretera y al efecto contado con la valiosa cooperación de sus delegaciones de Puerto Montt, Coyhaique y Punta Arenas, las cuales han mantenido una constante campaña a su favor (Revista Rutas, n°222, 1973).

En este sentido podríamos decir que el valioso impulso demostrado por el A.C.Ch en el avance de la red caminera da cuenta de un fenómeno que comparte con las acciones desplegadas por sus congéneres de otros países como Argentina (Ballent, 2005; Piglia, 2014; 2018). En cualquier caso, antes del Golpe de Estado, el Automóvil Club de Chile, asociación civil cuyo propósito era promover la práctica del automovilismo en el país, ya había acumulado cierta experiencia con la Carretera Austral de la cual había dicho sería “la solución para incorporar a nuestra patria valiosos territorios, como también acercarnos a la zona de Magallanes” (Revista Rutas, n°222, 1973).

### **La dictadura, el deporte y la “nueva” Federación de Automovilismo de Chile**

Si bien las expectativas en torno a la rápida concreción del camino crecieron fuertemente con la reactivación de los trabajos en agosto de 1976, el Automóvil Club, a través de su medio oficial se lamentaba que, para 1978 “prácticamente 1000 kilómetros de la región deben hacerse utilizando vías argentinas” (Revista Rutas, n°235, 1978). Razón por la cual Aysén, como señalaba más adelante, seguía siendo “la zona más aislada del territorio nacional” (Revista Rutas, n°235, 1978) y la menos densamente poblada del país. La lentitud con la que se extendía la vía terrestre no fue la única causa que explicara el desfase que había entre la pionera labor informativa y difusora del Automóvil Club, y la organización de competencias automovilísticas en la Carretera Austral: primero tenía que asentarse la práctica misma del *rally* en el país.

Según el boletín oficial del Automóvil Club, fue recién a principios de la década de 1970 que se organizará oficialmente el primer *rally* automovilístico en Chile, aunque ya se contaba con algunos antecedentes en el decenio anterior como fueron el Rally “Conozca Chile” realizado en 1969 y la organización de la Segunda Concentración Turística “Gabriela Mistral” en 1970. De manera más definitiva, en 1972, y a instancias de la Comisión de Rally de la Federación de Automovilismo de Chile (FADECH), se habría llevado a cabo el Primer Rally de Chile “Gerardo Andaur” en mayo de 1972 y, al poco tiempo, el Rally Primavera- Bonos de Construcción en diciembre del mismo año. Finalmente, el 26 de mayo de 1973 se disputó el denominado Primer Campeonato de Chile de Rally corrido en la noche por caminos de la provincia de Santiago, Aconcagua y Valparaíso (Revista Rutas, n°223, 1973).

Sin duda que la ejecución de este tipo de competencias marcaría una importante etapa para el “deporte tuerca” en Chile, puesto que el automovilismo se encontraba por eso años “un poco venido a menos” debido al alto precio que representaba acondicionar y mantener un coche especial de carreras (Revista Rutas, n°223, 1973). En efecto, la competencia tipo *rally* fue comprendida a partir de entonces como “la clase media del automovilista” puesto que “es el mejor desahogo para quienes gustan del automovilismo, pero carecen de los medios para acondicionar un coche que compita en carreras de velocidad” (Revista Rutas, n°223, 1973).

Con todo, si bien los *rally* comenzaron a organizarse a principios de la década de 1970 y los trabajos de construcción del camino austral fueron retomados en 1976, no fue hasta la década de 1980 en que se conjugaron ambos procesos y se celebraron competencias automovilísticas en la Carretera Austral. Para 1981 ya se habían ejecutado algunas carreras en la Patagonia (principalmente del lado argentino), sin embargo, este año sería la primera vez que se realizaran este tipo de pruebas en tramos del todavía no inaugurado camino austral.

El día domingo 25 de octubre de 1981, entre las 8.00 y las 9.00 de la mañana se dio largada en la ciudad de Coyhaique al Tercer Gran Rally de la Patagonia organizado por radio Patagonia Chilena y el Club de Automovilismo de Coyhaique. Si bien como indica el título de la competencia ya se habían llevado a cabo, al menos, dos versiones anteriores, esta última tenía la peculiaridad de que “se efectuará sobre un tramo de la Carretera Longitudinal Austral, la misma que dentro de un tiempo será sin duda la palanca para el despegue definitivo de esta aislada región” (El Diario de Aysén, 24/10/1981). La distancia que correrían los participantes sería de aproximadamente 365

kilómetros y el itinerario: Coyhaique-Coyhaique Alto-Ñirehuao-Villa Ortega-Mañihuales- el Picaflor-la Zaranda-lago Las Torres hasta balsa de río Cisnes, donde habría una pequeña neutralización para luego retomar la competencia por el camino Villa Ortega-Mano Negra-Coyhaique.

Esta competencia se proyectaba como “la antesala para realizar en febrero próximo un gran rally entre Coyhaique y Puerto Montt, utilizando la Carretera Longitudinal Austral” (El Diario de Aysén, 22/10/1981). En efecto, en mayo de ese mismo año 1981 el piloto Ernesto Hein ya había sugerido que para inaugurar los primeros tramos de camino austral, podía organizarse un rally internacional. Según Hein, esta competencia “serviría de gran publicidad turística dadas las grandes bellezas desconocidas” por las que pasaba el camino y, también, podría servir como impulso a la política de colonización emprendida por el régimen ya que “con una pequeña cuota de inscripción se podría comprar algunas de las islas que en estos días se están rematando” (El Diario de Aysén, 08/05/1981).

Unos meses atrás, el mismo periódico había editado una nota en la que, de cierta manera, se anticipará lo que de hecho aconteció con las distintas versiones del Rally Austral en la década de 1980: “las bellezas naturales, que serán valorizadas por los programas deportivos y turísticos, serán admiradas por un número siempre mayor de visitantes tanto nacionales como extranjeros, y la Carretera Austral que avanza cada día, abrirá sin lugar a duda, panoramas ignorados a la visión de los turistas” (El Diario de Aysén, 20/01/1981).

Por otra parte, es importante destacar que la competencia sería icónica para una etapa crucial en la organización de esta modalidad de deporte tuerca en Chile, puesto que meses antes, precisamente el día 30 de enero de 1981 se había dado vida a una “nueva” Federación de Automovilismo de Chile la cual tenía entre sus mayores propósitos organizar un calendario de carreras “como punto vital de echar a andar este detenido automovilismo” (Sobre Ruedas, n°1, 1981). En términos institucionales se pretendía reestablecer las relaciones con asociaciones gremiales internacionales, así como con federaciones de otros países. Es así como, por ejemplo, se llevó a cabo la reestructuración de la CODASUR (Confederación de Automovilismo Deportivo de América del Sur) y la revitalización de las relaciones con la FIA (Federación Internacional de Automovilismo).

En cuanto a los nuevos objetivos internos, el propósito era incrementar la cantidad de carreras para así pensar en un campeonato formal de carácter regional y nacional. Además, se buscaba

incrementar el parque automovilístico del país y promover este tipo de actividad para lo cual “se pensó entonces en categorías que estuvieran más al alcance de todos” puesto que se entendía que “eran muy pocos los que podían practicarlo y mucho menos quienes podían sostener los gastos que significaba preparar autos” (Sobre Ruedas, n°1, 1981). En este punto el *rally*, considerado como la “clase media del automovilismo”, cobró entonces particular relevancia. Otro de los propósitos fundamentales de esta reestructuración, y que además tenía gran coherencia con el proceso de Regionalización, tenía que ver con “descentralizar” el automovilismo chileno, llevándolo “hacia las diferentes regiones” puesto que “innegablemente la mayor cantidad de la actividad está en Santiago” (Sobre Ruedas, n°1, 1981).

Por último, es importante señalar que toda esta reestructuración se llevó a cabo a su vez en el marco de una particular campaña del régimen de promoción del deporte y la recreación. En efecto, mediante la celebración de competencias como “La Gran Posta de Chile” o “La Vuelta de Chile”, las autoridades pretendían influir en el proyecto de “reconstrucción” y “unidad” nacional (Donoso, 2012: 104). Por este motivo, entre otras cosas, las prácticas deportivas pasaron a quedar oficialmente normadas por la Dirección General de Deportes y Recreación (DIGEDER). Este organismo estaría encargado no solo de regular la actividad recreativa sino también de promoverla “para elevar los niveles de desarrollo físico, intelectual y moral de los chilenos”. De este modo estaría aportando, según el Memorial del Ejército de la época, en la constitución de “un país sano, con fe, con confianza, integrado y optimista. Un país con cuerpo y alma. Un país triunfador” (Memorial del Ejército, 1982).

Como reflejo de esta nueva política, este organismo era dependiente de la subsecretaría de Guerra del Ministerio de Defensa Nacional (encargado también de las distintas ramas del Ejército), al igual que la Dirección Nacional de Movilización Nacional. De hecho, según Karen Donoso, la DIGEDER funcionó en el contexto de la dictadura como medio de “penetrar la sociabilidad cotidiana y básica del pueblo” (Donoso, 2012: 87). Es decir, como una de las tantas estrategias antisubversivas desplegadas en el contexto de la “guerra social” declarada por el régimen contra la población (Valdivia, 2010).

En términos prácticos, desde la óptica de la DIGEDER los deportes y la recreación “fortalecían la presencia activa del régimen en las localidades mediante sus representantes a nivel municipal” (Donoso, 2012: 88), con lo cual este tipo de prácticas constituyeron vías de control y legitimación

social. Tanto es así que durante la dictadura la Dirección había ocupado la “pirámide jerárquica” (Pozo, 1986: 39) creada por la Regionalización en el plano de la administración territorial para fortalecer “pequeños aparatos de control sobre la población, diversificando y especializando la capacidad de la dictadura de penetrar la vida cotidiana de los chilenos” (Donoso, 2012: 93).

Institucionalmente los deportes en su ámbito reglamentado por la DIGEDER remitían, por un lado, a una cuestión moral y, por otro, a una cuestión de disciplina. Esta visión particular del deporte y su positiva valorización determinó que fuera comprendido como efecto del nuevo orden que habían impuesto los militares. De este modo, Pinochet declaraba que

En un mundo convulsionado por la violencia y el desorden, la profunda fe del pueblo chileno y de sus gobernantes, en su propio destino, han producido un ambiente de confianza y tranquilidad. Esta circunstancia no sólo ha tenido efectos de carácter económicos, sino también este ambiente nacional ha hecho propicio el *renacimiento de innumerables manifestaciones del deporte, la recreación, la cultura y otras expresiones espirituales* (Mensaje Presidencial, 1974-1975) [énfasis del autor].

A nivel local, el discurso oficial quedó formulado en los objetivos nacionales del deporte que aparecieron en el Plan Regional de Desarrollo de Aysén para el período 1982-1989. En términos territoriales, la misma política nacional daba luces de por qué en Patagonia particularmente el automovilismo tuvo lugar. En primera instancia, se decía que “con el propósito de fomentar actividades generalizadas y recreativas el Estado habilitará parques y escenarios naturales”, cuestión que, de hecho, venía haciendo con la apertura del camino austral. Mientras que también afirmaba que se “regionalizará el currículum” de las competencias según las características de cada zona por lo que se decidió que en Aysén la competencia que permitía tanto recorrer, dar a conocer como también poner en movimiento su paisaje y colonización, sería la mejor opción.

Con relación a la población, la política señalaba que su interés era “lograr que un importante porcentaje de los habitantes practiquen deportes de manera de elevar los niveles de desarrollo físico, intelectual y moral de la población del país y disminuir el alcoholismo, la morbilidad y el ausentismo laboral y escolar” (ODEPLAN, 1981). De manera que la práctica deportiva influiría sobre una serie de factores relevantes para el tipo de sociedad proyectada por el régimen autoritario:



un cuerpo sano alejado del alcohol y el exceso de peso; una población que según sus estándares se caracterizara por un apropiado desarrollo intelectual y moral; individuos disciplinados en cada una de las etapas de su vida: la niñez en la escuela y la adultez en el trabajo.

Ahondando en esta perspectiva moralizante y disciplinaria, otro de los objetivos buscaba “[p]romover, en forma prioritaria, la necesidad de efectuar prácticas deportivas y recreativas *en los sectores más pobres de la población esencialmente dentro del seno de la familia*” (ODEPLAN, 1981) [énfasis del autor]. El deporte se entendía entonces como práctica de mejoramiento moral e intelectual que debía por tanto estar dirigido fundamentalmente a las clases populares y también fortalecer en el seno de estos grupos la institución familiar. En definitiva, lo que se promovía con el deporte era todo un ordenamiento social marcado por los valores normalizadores de la disciplina, la familia, la moral, la salud.

En este sentido, el Estado asumió que debía tener una activa participación en su promoción, razón por la cual la política nacional del deporte exigía que “subsidiara el desarrollo de proyectos y actividades deportivas y recreativas que se justifiquen socialmente”, siendo la acción pública prioritariamente dirigida a “sectores más pobres (...) la niñez y la juventud”, y además se comprometería a utilizar “los medios de comunicación para despertar interés de la población por el deporte” y “difundir ideales y valores del deporte” (ODEPLAN, 1981). El deporte como espectáculo tendría así un valor pedagógico y disciplinar.

## **Rally, paisajes, colonización**

### *Primera y segunda carrera: conocer y colonizar*

El 24 de febrero de 1982, mismo día en que Enrique Castro, delegado de la Federación de Automovilismo de Chile (FADECH)<sup>30</sup>, terminaba de hacer su viaje de inspección y reconocimiento para hacer la hoja de ruta que marcaría los puntos por los que debería pasar el *rally* que días después arrancarían por la Patagonia, en Santiago, la Federación daba una conferencia de prensa para

---

<sup>30</sup> Creada el año 1965 en Santiago de Chile por un grupo de personas representantes de distintos clubes automovilísticos del país debido a la considerada inadecuada y demasiado jerárquica organización del deporte tuerca en el país.

entregar toda la información necesaria sobre “esta gran prueba, la primera en disputarse en la obra vial de Aysén” (El Diario de Aysén, 24/2/1982).

Si bien el año anterior ya se había corrido por algunas secciones de la ruta austral, esta nueva competencia, que contó con 56 participantes, se denominó Rally Austral “Presidente de la República” y en adelante fue considerada como la corrida oficial (una de las competencias regulares del Campeonato Nacional) que recorría el territorio austral a través del camino longitudinal en construcción. Más aún, según señalará el periódico La Nación de entonces, “la prueba se desarrolla como *acto de inauguración de los primeros tramos de la Carretera Austral que unirá Chile insular con Chile continental*” (La Nación, 26/02/1982) [énfasis del autor]. De este modo quedarían entrelazados desde el comienzo las distintas versiones de la competencia automovilística con la propia historicidad del camino.

Por otra parte, en la ceremonia celebrada en la capital metropolitana además de exponerse el próximo acontecimiento deportivo, se reforzaron ciertos mitos con evidentes contenidos ideológicos. Por ejemplo, Sergio Santander, presidente de la FADECH, explicó que el nombre “Presidente de la República” correspondía a un “homenaje al Jefe de Estado”, ya que según el representante de la Federación habría sido Pinochet “[quien] tuvo la idea de construir la Carretera Austral” (La Nación, 26/02/1982). De esta manera quedaba en claro que, a pesar de ser una asociación civil, la Federación se encontraba perfectamente alineada con el discurso oficial que hacía del camino una obra exclusiva de la dictadura.

La marcha inició con gran expectativa el sábado 27 a las 7.00 de la mañana. En la organización y ejecución de la competencia destacaron la FADECH, el auspicio de la Compañía de Petróleos de Chile (COPEC) y el Estado a través de distintas instituciones y representantes. En cuanto al itinerario, la competencia partió en Puerto Cárdenas en dirección a cuesta Cabaña hasta llegar a la neutralización en balsa Palena, para luego de 20 kilómetros nuevamente interrumpir la carrera en la llegada a la balsa Rosselot para posteriormente recorrer los siguientes puntos: La Junta, Puyuhuapi, fundo Queulat, Piedra El Gato, río Cisnes, puente Travieso, Villa Ortega, cruce Aysén, puente Coyhaique y, finalmente, la meta: Coyhaique. En total, unos 356 kilómetros que parecían desproporcionados con relación a la importancia y publicidad con que se promovía la carrera (EL Diario de Aysén, 27/02/1982).

En términos oficiales, en realidad la partida había sido dada en la Plaza de Armas de Santiago por el propio Pinochet quien mediante este gesto entregaba su completo respaldo a la competencia y finalizó casi una semana después en Coyhaique también en su presencia gracias a que el dictador se había adelantado a la carrera viajando por aire para aprovechar de inaugurar el primer tramo oficial de carretera y algunos nuevos poblados como parte de la política de poblamiento y colonización que había puesto en marcha. La ceremonia de premiación fue realizada en el mismo lugar en el que Pinochet se hospedaba y fue él quien le entregó, tras su aprobación, el premio “Copa Presidente de la República” al mayor representante de la FADECH para que se la entregase a los ganadores de la competencia, Julio Soto y Sergio Santander.

Es interesante agregar también que durante los trabajos de reconocimiento del circuito y confección de la hoja de ruta los representantes de la FADECH fueron acompañados por el Ministro del Interior Sergio Fernández quien, según la prensa “se mostró muy interesado y ofreció toda su colaboración a este evento que lleva el nombre “Presidente de la República” (El Diario de Aysén, 27/02/1982). De este modo, si bien la organización de este evento había surgido en buena medida gracias a la labor de una asociación de la sociedad civil, lo cierto es que el Estado, a través de distintos medios, no sólo dio su respaldo, sino que hizo posible su realización.

En este sentido, al igual que en las futuras versiones, el trofeo fue financiado por el Estado a través de la DIGEDER ya que, como señalara el brigadier general Sergio Badiola, director de dicha institución “nuestro deseo es que este rally se mantenga en el tiempo” (El Diario de Aysén, 15/02/1984). Por su parte, para el teniente coronel Carlos Rudloff Molina, Intendente Regional, era importante dar gracias a los pilotos, a los trabajadores que participaban en la construcción del camino, pero, sobre todo “a la voluntad de nuestro gobernante, que nos ha permitido disfrutar de esta competencia deportiva, sana que enaltece al deporte nacional” (El Diario de Aysén, 02/03/1982).

A todas luces, 1982 fue un año importante para la construcción de la Carretera Austral. En primer lugar, el 24 de febrero se llevó a cabo la primera inauguración oficial de una sección de esta ruta que, por lo demás, se consideraba “el tramo más importante y largo de esta carretera: de Chaitén a Coihaique, cuya extensión es de 420 kilómetros” (Rutas, n°253, 1982). Según afirmara Pinochet en la ceremonia de inauguración “este camino no sólo significa una vía de tránsito, sino también *una vía que da civilización* (...) esta obra que hoy día se inaugura, este camino, esta ruta, va a ser

portadora de mayores beneficios y, sobre todo, va a asentar más la soberanía” (La Nación, 26/02/1982). No obstante estas altas expectativas y pomposas ceremonias, lo que se inauguraba entonces era en realidad, en muchas secciones, un “camino de penetración”, vale decir, una vía de comunicación con las condiciones camineras más básicas.

En paralelo a la celebración del Rally Austral y la inauguración del camino austral, la comitiva liderada por Pinochet había aprovechado su viaje para fundar las villas de Santa Lucía y Vanguardia que, como veremos en el capítulo siguiente, eran las primeras en ser construidas al lado de la ruta en el marco de un plan de poblamiento del sector. En la ocasión se dio también títulos de dominio sobre la tierra por la simbólica suma de un peso (de la época) por hectárea como forma de reconocer la actividad colonizadora de los pobladores “que siempre han trabajado en los sectores de la carretera austral”<sup>31</sup>.

Mediante esta mecánica, cada nuevo trazo de camino que quedaba expuesto por la competencia automovilística concretaba un avance del país vertical; una nueva porción de territorio capturada por el Estado militar. De este modo, el Rally Austral constituía la manifestación agonal de una marcha política y colonizadora. De hecho, durante la primera versión de la competencia se rumoreaba “de una isla que será el premio de fondo” (El Diario de Aysén, 27/02/1982), mientras la publicación oficial del Automóvil Club señalaba que este camino “cumplirá con un objetivo geopolítico” al permitir “establecer centros poblados estratégicos, con el consecuente refuerzo de los ya existentes próximos a la frontera, afianzando la soberanía nacional en la zona y evitando recurrir a territorios extranjeros para satisfacer las necesidades de población” (Rutas, n°253, 1982).

Al año siguiente el evento deportivo se repetiría entre los días 22, 23 y 24 de febrero e iba a aumentar la distancia recorrida: esta vez serían aproximadamente 731 kilómetros dividido en tres etapas. Al igual que el año anterior, la FADECH era la principal organizadora, aunque contando esta vez con la activa colaboración de los clubes y asociaciones de las X, XI y XII regiones más el tradicional auspicio de COPEC y el apoyo del Estado a través principalmente de DIGEDER. Todo indica que la competencia del año anterior había sido un éxito ya que de esta nueva versión se decía que era “una de las competencias que ha despertado mayor entusiasmo en el medio automovilístico

---

<sup>31</sup> A la señora Aida Suazo Dinamarca la Primera Dama le dijo que por ser mujer no tendría que pagar, lo cual fue rechazado por Pinochet “para que nadie venga a decir después que el Gobierno se las regaló” y le sugirió que cancelara esa suma a CEMA-Chile. (El Mercurio, 26/02/1982).

nacional”. Entre otras cosas, debido a que tenía “como escenario la nueva Carretera Presidente Augusto Pinochet” (El Llanquihue, 21/02/1983).

En cuanto a la competencia, ésta partiría a las 7.30 desde Puerto Montt en dirección a Pargua recorriendo unos 63 kilómetros para tomar la barcaza que dejaría a los competidores en Chaitén y desde ahí hasta Yelcho Chico unos 54 kilómetros. Al día siguiente, a las 7.00 de la mañana se reanudaba la competencia mediante el tramo Yelcho Chico y Coyhaique con 361 kilómetros de recorrido. Finalmente, la última etapa consistiría en Coyhaique hasta Puerto Ibáñez y desde ahí el retorno a la capital completando los últimos 235 kilómetros de competencia (El Llanquihue, 22/02/1983). Como va a ser la costumbre, la competencia contaría con la presencia de Pinochet quien por esas fechas se encontraba haciendo su tradicional viaje de reconocimiento e inauguración de obras en la zona.

Si bien las competencias automovilísticas organizadas por la FADECH fueron las principales en términos mediáticos y de organización, en paralelo a estas se celebraron otro tipo de actividades automovilísticas como fue, por ejemplo, el “Rally Rucamovil Carretera Austral General Pinochet” organizado por la Federación de Camping Club de Chile Rucamóvil que en enero de 1983 recorrería el tramo de Chaitén a Coyhaique y contemplaba la “detención en puntos de importancia fotográfica y de pesca” (Rutas, n°256, 1982). Según la información disponible, la idea de realizar esta modalidad no competitiva de rally había surgido desde distintos organismos estatales tales como la DIGEDER, el Intendente Regional y de los alcaldes de la zona.

Por su parte, el Automóvil Club también promovió actividades relacionadas con el recorrido turístico de la ruta. Entre otras acciones organizó expediciones con todas las comodidades y medidas de funcionamiento posible para dar a conocer el tramo recién abierto entre Chaitén y Coyhaique. Según su propia publicación “con el fin de fomentar el turismo regional y para mayor comodidad del usuario, el Automóvil Club de Chile ha organizado, en conjunto con COPEC, siete viajes por esta magna ruta” (Rutas, n°261, 1983).

Como ejemplo de la capacidad organizativa del club se puede señalar que las cuestiones logísticas estaban a cargo de la Agencia de Viajes Autoclub y el Departamento de Información Turísticas quienes coordinaban con la empresa de transbordadores Transmarchilay, establecimientos de hospedaje y el suministro de combustible con COPEC. Asimismo, las filiales *Rent a Car* y delegaciones regionales de Puerto Montt y Coyhaique también ponían a disposición sus recursos

materiales y de personal para este tipo de iniciativas. Por último, también se consideraba el despliegue de rondas de patrullaje por parte de grúas para prestar auxilio caminero y asistencia mecánica (Rutas, n°261, 1983).

La primera caravana, compuesta por seis vehículos, llegaría a Coyhaique el jueves 19 de enero de 1984 a eso de las 19.30 y ya tenían todo listo para realizar sus exploraciones a los distintos Parques Nacionales y demás lugares para “palpar en el terreno las bondades de la naturaleza sur austral” (El Diario de Aysén, 21/01/1984). Además, el organismo ya tenía programado otras cinco expediciones más y proyectaban que el número siguiera creciendo debido al elevado interés mostrado en conocer la región.

En la práctica, el conjunto de estos viajes se iba convirtiendo en constitutivo tanto de la puesta en acción del camino como de la valorización del “paisaje que circunda a esta trascendental vía” como poseedor “de belleza indescriptible” aunque de difícil acceso: “se debe sortear, además, toda clase de obstáculos” (Rutas, n°261, 1983). En este sentido, en 1984, Carlos Navarro Corvalán, encargado de la dirección regional de turismo de Aysén, se refería al incremento en el flujo de turistas y con relación a las estrategias combinadas que se estaban llevando a cabo para esta actividad señalaba que “se conjugaron por una parte la tendencia histórica del turismo individual sumándose a los *tours* organizados y vendidos directamente en Santiago” (El Diario de Aysén, 25/01/1984).

Según Navarro, había dos grandes causas fuertemente enlazadas que explicaban el incipiente *boom* turístico de esta zona. Por un lado, indiscutiblemente la apertura del camino austral y, por otro, las acciones promocionales llevadas a cabo tanto por la orgánica estatal como por el sector privado. Entre este tipo de iniciativas se encontraba, por ejemplo, i) la presencia de Aysén en la Feria Internacional de Santiago (FISA)<sup>32</sup> versión 1983-84; ii) la exposición sobre la cuenca del lago General Carrera en la Casa Colorada; iii) “Fam Tour” realizado para periodistas y agentes de viaje por la carretera austral; iv) exposiciones fotográficas en Chillán, Concepción, Viña del Mar y Santiago y v) las acciones realizadas por la Agencia de Viajes ‘*Chilean Travel Service*’ que desde noviembre del año pasado llevaba semanalmente grupos de treinta personas a conocer la ruta, ‘Gala Tours’ y ‘Andina del Sur’ que operaban de la misma forma y, finalmente, las mencionadas expediciones realizadas por el Automóvil Club y COPEC (El Diario de Aysén, 25/01/1984).

---

<sup>32</sup> Este tipo de exposiciones llevadas a cabo entre 1962 y 1998 tenía como principal propósito servir de plataforma para la exhibición de productos y la realización de negocios entre capitales nacionales e internacionales.

En este contexto, parece correcto afirmar (y extender a estas otras prácticas de movilidad), como lo hizo un periódico local de la época, que “el automovilismo deportivo ha hecho historia en las carreteras de todo Chile” en el sentido de que mediante sus recorridos este tipo de competición “inauguraba”, “publicitaba” y, de este modo, también consolidaba obras camineras. De hecho, según testigos de la época, la primera versión del Rally Austral había significado “*la colonización de la ruta*”, puesto que “el camino había sido inaugurado el día anterior por el Presidente de la República” y los competidores eran “los pioneros de un camino que los recibió con excelente tiempo, pudieron observar el paisaje agreste, selvático y de bosques muertos por el fuego que hace décadas iluminaron la región” (El Diario de Aysén, 20/08/1985) [énfasis del autor].

### *Tercera y cuarta carrera: el peak y el fracaso*

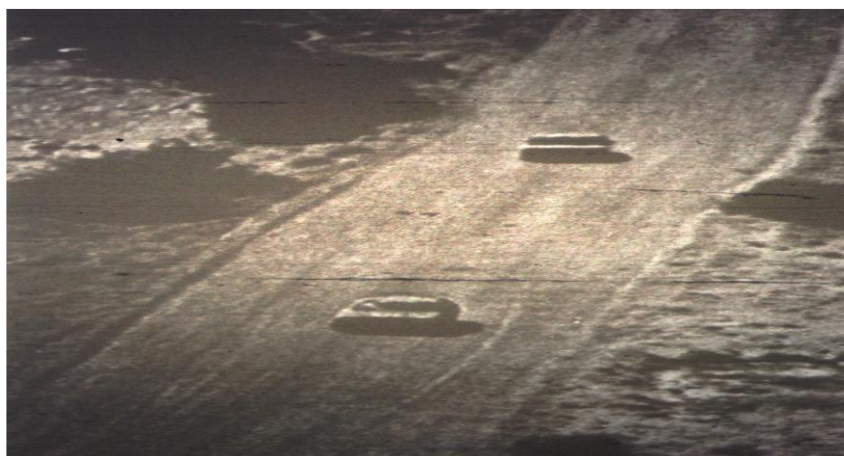
En el Tercer Rally Austral “Presidente de la República” durante los días 20 y 25 de febrero de 1984 se pusieron en escena las mismas prácticas rodeadas de los mismos discursos. Como era ya costumbre, coincidía con la visita de Pinochet a la zona austral para imponerse sobre los avances de construcción y llevar a cabo ceremonias oficiales e inauguraciones de diversas obras. Esta tercera versión daba cuenta de que las expectativas crecían cada año incluso mucho más de lo esperado y había “traspasado todos los sectores del automovilismo chileno” (El Diario de Aysén, 26/01/1984). A ello contribuyó también el hecho que, entre los 48 coches inscritos, participaran reconocidos pilotos nacionales como Eliseo Salazar (fórmula 1), Alejandro Schmauk, Santiago Bengoa y Kurt Horta (El Llanquihue, 16/02/1984).

Pero la competencia suscitó gran expectación no sólo entre los seguidores del deporte tuerca y todo parece indicar que esta tercera fue la versión más significativa para el Rally Austral. Al menos así lo demuestra la cantidad de participantes, los premios a disposición tanto como el prestigio que estaba alcanzando la competencia más allá de las fronteras nacionales (El Diario de Aysén, 24/02/1984). Por esta razón, a nivel local se consideraba como “el espectáculo deportivo más importante que se lleva a efecto en nuestra región y motivo de profunda satisfacción para su población”, ya que “ha dado un gratuito renombre turístico a nuestra región” (El Diario de Aysén, 24/02/1984).

Toda esta gran expectación era el eco de la eficacia que tenía el Rally como práctica que por medio de la circulación estaba componiendo la ruta e imprimiéndole un sentido turístico, pero también el aire heroico y geopolítico que la haría característica. Muy demostrativas son en este sentido las palabras del asesor legal de la FADECH, Miguel Rogers, quien señalaba “es tan hermosa la prueba, es tan maravillosa esta zona del país, que *hacer el rally, es un poco hacer Chile*” puesto que, año tras año, con cada competición era posible ir “apreciando el avance del camino, el avance de la zona y estrechar lazos entre los habitantes de esta zona y de los del más del norte” (El Diario de Aysén, 26/01/1984) [énfasis del autor]. De cierto modo, si la construcción de la Carretera Austral era, según las autoridades, indispensable para “hacer de Chile una gran nación”, entonces, en tanto práctica performativa, la competencia automovilística no solo se encontraría implicada en el proceso de construcción del camino austral sino de la “reconstrucción” de la nación en general (Figura 17).

Figura 17

“Tercer Rally Austral”



Fuente: La Nación<sup>33</sup>

En favor de lo anterior podemos mencionar que ese año, como en los anteriores, se repetía el mismo ritual oficial: Pinochet daba la largada en la Plaza de Armas de Santiago a las 21.00 el día viernes 17 y al finalizar la carrera también estaba presente para la entrega al campeón del trofeo que llevaba

---

<sup>33</sup> La calidad de la imagen se debe a que es una fotografía tomada a un periódico en formato microfilm. En la imagen se representan a dos automóviles en plena carrera por la Carretera Austral.



su propio nombre. Todo este despliegue para expresar masiva y públicamente que en términos territoriales Chile se encontraba unido; que por primera vez en la historia del país era posible partir desde la plaza central de la capital y llegar a un destino que se encuentra a más de 1.300 kilómetros recorriendo solamente rutas nacionales.

Por supuesto que la conectividad todavía era irregular, precaria, inestable e incluso poco práctica. De hecho, después de la largada oficial los automóviles eran transportados en transbordadores hacia el sector, mientras que Pinochet viajaba por aire hasta Aysén para entregar el premio. Sin embargo, la ilusión, la escena ahí representada tenía ahora unas bases, un escenario convincente: tenía caminos. Así la prensa local podía señalar que “la belleza incomparable de sus parajes, hacen que la Carretera Austral sea una realidad, *no sólo por la competencia automovilística que se estará viviendo esta semana, sino que esta ruta simboliza la integración nacional*” [énfasis del autor] (El Diario de Aysén, 20/2/1984).

En el marco de los principios y la imaginación militar y autoritaria que impregnaba casi toda la política, el discurso y la cultura de la época estas competiciones serán entonces consideradas como gestas heroicas, como una “justa automovilística, recorriendo y conociendo la Carretera Austral que supo vencer las dificultades geográficas”. De este modo, la competencia misma sería la constatación de que “nuestra región se acerca cada día más al resto del territorio” (El Diario de Aysén, 20/02/1984): la Plaza de Armas de Santiago unida con la capital de Aysén.

Presumiblemente problemas en la organización acompañado de las fuertes crisis económicas de la década de 1980 influyeron para que la próxima versión de la competencia automovilística no se llevara a cabo hasta cuatro años después, justo en circunstancias en que significativamente se inauguraba el segundo tramo de camino longitudinal que unía (transbordos incluidos) Puerto Montt con Cochrane (El Diario de Aysén, 16/02/1988).

Esta vez el Rally Austral presentaría algunas particularidades: en primer lugar, el principal auspiciador ya no sería Copec, sino que Loto y se disputaría en el mes de marzo (entre el 20 y el 23) por un recorrido que incrementaba a 955 kilómetros (La Nación, 19/03/1988), constituyéndose así en la competencia de *rally* más larga llevada en el país hasta entonces (La Nación, 22/03/1988). Por último, a diferencia de las versiones anteriores, esta vez la competencia se daría en dirección sur-norte, siendo la largada en Cochrane donde recién se estaba estrenando la llegada del camino hasta Coyhaique que completaban unos 337 kilómetros.

Más allá de estos cambios específicos, esta versión constituiría, según la prensa de la época, un “hito histórico” tanto por “la belleza del trazado” que alcanzaba un interés de “nivel mundial” como por el significado geopolítico que tenía la ruta (La Nación, 21/03/1988). No obstante lo anterior, esta versión muestra una clara disminución en la cantidad de participantes: en la largada se presentaron tan solo 13 vehículos, es decir, menos de la mitad de los treinta que se esperaban.

Según el directivo local de Puerto Montt, Oscar López, esto era coherente con la situación general que vivía la disciplina a causa de “la falta de auspicios; máquinas que ya están un poco deterioradas” (El Llanquihue, 18/03/1988) y de que “lamentablemente el rally va en decadencia”. En este sentido, el organizador del *rally*, Eliseo Salazar Varela, padre del conductor, declaraba que “vamos a organizar con los auxilios y con los coches oficiales, una especie de rally con promedio impuesto como una forma de incentivarlos a correr por algún premio” (El Llanquihue, 18/03/1988). En todo caso, el mismo dirigente agregaba como reflexión que “esta vez están los que deben estar (...) esta vez no han venido a la carretera turistas con números pintados, con cascos y jaula antivuelco”, en clara referencia a las versiones anteriores que “eran 30 o 40 los coches participantes de los cuales desertaban la mitad”. Según Salazar “esos son los turistas. Los que no vienen preparados. Los que no saben correr. Los que aprietan el acelerador donde no deben y se van contra el cerro o cerro abajo” (El Diario de Aysén, 22/03/1988).

Esta preocupación la mostró también un enviado especial del diario capitalino La Tercera quien subrayando de que “desde Cochrane a Coyhaique es algo maravilloso, paisaje inolvidable y que la gente del norte se pierde de no conocerlo”, esperaba que la versión de 1988 impulsara “un nuevo repunte para el rally del próximo año o dentro de dos” (El Diario de Aysén, 22/3/1988). Para encender los ánimos, Eliseo Salazar había afirmado que las expectativas eran realizar el próximo *rally* entre Puerto Montt y Villa O’Higgins o Puerto Yungay, aunque no se tiene registro de su realización al menos durante la dictadura (y debe recordarse que tanto a Puerto Yungay como a Villa O’Higgins el camino longitudinal llegó recién a fines de la década de 1990) (Figura 18).

Figura 18

“Cuarto Rally Austral”



Fuente: El Llanquihue<sup>34</sup>

Sin embargo, para nuestros propósitos lo interesante del acontecimiento de entonces no era tanto la evidente crisis que estaba viviendo el *rally*, sino las reflexiones que la misma crisis había suscitado. Días después de la aparición de las notas en que se exponía la ruina que estaba viviendo la competencia, una nueva editorial publicó un comentario en que se reflexionaba sobre lo importante que habían sido este tipo de competiciones no solo para la ruta sino que también para Aysén en general. En este sentido señalaba que desde su primera versión el Rally Austral había estado “poniendo en evidencia las virtudes de una nueva ruta que permitirá a los chilenos recorrer los imponentes parajes de nuestra región muchas veces postergada o irremediablemente olvidada”. Más adelante insistía en que la importancia del rally no se reducía únicamente a la exhibición del camino, ya que a un nivel mucho más concreto estas competencias habían “servido para demostrar la fiabilidad de las rutas, las que después pueden ser usadas por cualquier persona”. De este modo no solo habrían permitido “hablar con propiedad de que podemos viajar por nuestras carreteras entre Arica y Cochrane”, sino concretamente habrían contribuido a “acrecentar el transporte terrestre y por ende el desarrollo del turismo y la comunicación de los pueblos” (El Diario de Aysén, 23/3/1988).

---

<sup>34</sup> La calidad de la imagen se debe a que es una fotografía tomada a un periódico en formato microfilm. En la imagen se representan a dos automóviles en plena carrera por la Carretera Austral.

## Consideraciones finales del capítulo

Distinto quizás a lo que aspiraban las asociaciones automovilísticas civiles, el Rally Austral no fue una práctica que solo haya convocado e interpelado a un determinado grupo profesional o de experticia. De hecho, no solo quienes participaron, sino también sus implicancias políticas y sociales desbordaron con mucho el campo particular del deporte y la anécdota. O al menos esto era lo que potencialmente habían captado desde un comienzo las autoridades que se apresuraron en presentar su interés y apoyo. De este modo, desde la perspectiva de los aparatos de Estado, hemos visto que se podría establecer una cierta correspondencia entre la celebración del Rally Austral en Aysén y la política pública de la DIGEDER que buscaba “convertir el comportamiento de las personas en formas políticas y sociales aceptables, que permitieran su integración en la nueva sociedad” y así una suerte de “reconstrucción” nacional, por medio del deporte y la recreación (Donoso, 2012: 99).

Por otra parte, acá hemos intentado desarrollar una lectura distinta, quizás más sencilla, aunque perfectamente complementaria con la anterior: antes de interpretar los posibles significados que pudo haber tenido el Rally Austral en parte de la sociedad de la época, nos ha llamado la atención interrogarnos sobre cómo está práctica participó en el proceso de construcción de la Carretera Austral. Hemos tenido que trabajar así a contrapelo de nuestro sentido común; contra aquella lógica que nos obliga a pensar que las prácticas son eso que se efectúa sobre unas condiciones ya plenamente dadas y definidas, como si existiese, de un lado, una especie de dimensión universal (el espacio) que serviría de continente o receptor inmóvil y pasivo sobre la cual se desplegarían, por otro, unas prácticas determinadas. Al pensar, como ha sido propósito en este capítulo, a la práctica como *performance* del espacio y al espacio como un proceso en movimiento, hemos querido precisamente poner en cuestión y desestabilizar esta organización dualista de la realidad insistiendo en la posibilidad de un pensamiento alternativo que persiga los ensamblajes, los contagios, las alianzas, las participaciones.

Desde este otro punto de vista resulta entonces más claramente evidente que las diversas versiones del Rally Austral no solo fueron un mecanismo de exhibición de la obra, sino que también “inauguraron”, como decían los documentos de la época, y de este modo pusieron en acción las obras en construcción: “el Rally Austral, sin lugar a dudas, ‘hace Patria’. Comunica al extremo del

país con todo Chile” (La Nación, 19/02/1984). De este modo, hubo toda una política de la verticalidad, una organización autoritaria del territorio siendo *enactuada* a través de estas prácticas deportivas. La cantidad de kilómetros recorridos en las competencias aumentaban año a año coincidentemente con la extensión del camino, pero también Aysén era cada vez más accesible desde la Plaza de Armas de Santiago. Unión territorial, conquista de un nuevo espacio para la nación: el *rally* hizo camino al andar.

## SEGUNDA PARTE:

### 4. “HACER DE CHILE UNA GRAN NACIÓN”: LA CARRETERA AUSTRAL EN LA CHILENIZACIÓN DE PATAGONIA AYSÉN

#### CAPÍTULO IV:

##### El poblamiento de Aysén: Carretera Austral, ritmos y encantamiento desde el litoral al continente

Pero, a la larga, en el conflicto entre el nómada y el sedentario lo que perdura es lo que arraiga en la tierra.

(Manuel De Terán, *Vida pastoril y nomadismo*)

La pregunta acerca de lo que hace el camino a veces puede ser un tanto desconcertante. Ante la gran difusión que tuvo la obra Carretera Austral en todos los medios oficiales de comunicación habría que distinguir aquellos supuestos beneficios que traería el camino que tuvieron escasa existencia más allá del papel o del discurso público. Pero porque también forman parte de la ruta en tanto, como hemos venido mostrando, participaron de su proceso de construcción, nos resulta metodológicamente importante interrogarnos, siguiendo a Richard y Hernández (2018a), ¿cómo abordar una cosa cuando se muestra casi únicamente a partir de su potencia semántica mientras que su materialidad tiende cada vez más a cero?

Frente a este panorama, más ordinario de lo que solemos pensar, diversos estudios etnográficos han mostrado recientemente que (contraria a la idea extendida que, a partir del siglo XVIII y hasta hoy con el racionalismo como principio dominante del pensamiento, la sociedad occidental habría operado una especie de achatamiento o simplificación del mundo material mediante el impulso “objetivante” del saber científico) la infraestructura posee en la actualidad un “encanto” propio que las inviste de una fuerza o una capacidad de transformación y de generar efectos que son asociados

a ideas y patrones predominantes de lo que se considera “modernidad”, “integración política”, “conectividad económica” o “desarrollo” (Bennett, 2001; Harvey y Knox, 2012).

Asimismo, estos trabajos han demostrado que, al menos en el mundo occidental, los caminos son el tipo de infraestructura donde de manera más visible se expone esta capacidad de “encantar” (Larkin, 2013). Desde esta perspectiva se entendería que “los caminos no son solo formas materiales, sino promesas hacia un futuro que es incierto y poco claro”, principalmente con relación a las promesas “de velocidad y conectividad; la promesa de la libertad política y la promesa de la prosperidad económica” (Harvey y Knox, 2012: 523). De este modo, el “encanto” adquiere un rol importante en la reproducción de las formas convencionales de administración y dominación del poder político en tanto la construcción de una carretera o una represa, por ejemplo, puede presentarse como prueba de vigor o decadencia de un determinado régimen (Masquelier, 2002; Dalakoglou, 2012). Pero al mismo tiempo sus implicancias son profundamente afectivas en tanto en los intercambios corporales entre las personas y las infraestructuras que conforman su hábitat cotidiano sobrevienen nuevas relaciones y se corporeizan renovados hábitos (Knox, 2017: 9).

El “encanto” de la infraestructura, por tanto, acontece (analíticamente al menos) entre su materialidad y la ausencia de ella. De hecho, cuando una infraestructura “falla” con relación a los roles que se le ha asignado, el “encanto” no desaparece, sólo se suspende. Así, un camino que no produce crecimiento económico o no impulsa procesos de poblamiento como supuestamente “debería” ser, se convierte, por ejemplo, en la manifestación de un régimen político en crisis, pero no pierde su capacidad (aparentemente inherente) de promover desarrollo o aumento demográfico (Harvey y Knox, 2012). Es decir que el “fracaso” de un camino no pone en crisis su capacidad de encantar, sino que solo traslada la causa del mismo a otros factores (una mala gestión, una crisis externa, una falta de adaptación de los usuarios).

Siguiendo esta lógica, podemos sostener que el “encanto” de la Carretera Austral resonará, como hemos señalado a lo largo de la investigación, sobre todo en las estrategias de Seguridad Nacional y desarrollo elaboradas por civiles y militares, y va a interpelar no sólo al oficialismo durante el período de la dictadura, sino también a las autoridades, los habitantes locales e incluso a los estudiosos de la ruta en el período postdictatorial hasta el día de hoy. Mientras la Seguridad Nacional estaría más precisamente vinculada con asuntos geopolíticos como la integración política y territorial, el control de la frontera y la colonización de los así llamados “espacios vacíos”, el

desarrollo lo estaría con relación al crecimiento económico, la transformación de algunas pautas socioculturales consideradas “atrasadas”, “extranjeras” o incluso “peligrosas” y también al aceleramiento de los ritmos de la vida cotidiana (Saavedra y Mansilla, 2014; Amigo, 2017).

Este último aspecto lo expresó claramente el general de brigada Patricio Rojas Torres, quien fuera Ministro de Obras Públicas entre 1979 y 1982, en medio de las celebraciones efectuadas a propósito de la inauguración del primer trazado oficial de camino:

La vida de la gente era bastante diferente a la que hacen en estos momentos. Poder conversar con un vecino, era una jornada, a veces de días a caballo. Obtener las provisiones, medicinas era, a veces, también de días a caballo. El colono y sus pilcheros, a través de la selva y del barro, y cuando llegaba a la costa le seguía la lancha, el bote si el mar estaba en buenas condiciones y otra jornada igual, *es decir, la vida era lentísima. Ahora, con este camino casi no existen distancias. Si antes se demoraban semanas en este trayecto, ahora es cuestión de unos pocos días* (La Nación, 23/02/1982) [énfasis del autor].

Creemos que la declaración del ministro Torres es importante no por la exactitud que tienen sus apreciaciones sobre las transformaciones acaecidas. En ello reside, de hecho, la potencia del “encanto” de la infraestructura. Sin ser netamente una ilusión, convierte los hechos en expresiones de deseos o promesas que van más allá de lo constatado (Knox, 2017: 8). Es por esto que, sin negar los cambios que ha implicado la construcción de la Carretera Austral, difícilmente podríamos decir que ahora “casi no existen las distancias”. De hecho, todavía los tiempos y las distancias en Aysén son muy distintas a las que están acostumbradas otras zonas del territorio nacional, y los trayectos terrestres, incluso por el camino austral, pueden tardar el doble o hasta el triple dependiendo de las condiciones.

Las palabras del funcionario de gobierno son relevantes, por el contrario, porque nos sitúan ante una cuestión que aún no ha sido suficientemente estudiada con relación a un territorio en el que todavía, como cuando no existía Carretera Austral y había que esperar óptimas condiciones climáticas para moverse en bote o avión, una de las frases representativas es “quien se apura en la Patagonia, pierde el tiempo”. En otras palabras, más que para determinar claramente cuánto de sus



dichos son “reales” o cuánto está operando el “encanto” del camino, nos interesan porque nos permite pensar la agencia de la ruta austral con relación al ritmo.

En base a lo recientemente formulado en este capítulo nos proponemos pensar el proceso de colonización de Patagonia, pero más específicamente del litoral de Aysén durante la dictadura cívico militar, desde la perspectiva de los distintos flujos que la constituyen transformándola y recorriéndola de un punto a otro, y la participación que tiene aquí la construcción de la Carretera Austral. Es decir, proponemos una plataforma para interpretar el proceso de poblamiento de Aysén trasladando la atención únicamente puesta sobre aquellos aspectos más estáticos o invariables (políticas fiscales, infraestructura, etcétera) hacia los ritmos y ensamblajes sociomateriales que componen y producen el territorio.

### **Ritmo, temporalidades, territorio**

Recientemente, en los estudios sobre las movilidades la noción de ritmo ha adquirido relevancia para trabajar sincronizadamente tiempo, espacio y movimiento. Muy lejos de una visión cuantitativa y estrictamente medible, el concepto de ritmo es entendido aquí como una herramienta de análisis que pretende captar “la vívida temporalidad de los lugares” y de este modo complejizar las “formas abstractas de tiempo relacionadas con procesos sociales, económicos, culturales a escala global” (Zunino, 2017: 164).

Según Henri Lefebvre, uno de los primeros teóricos en delimitar sus alcances analíticos en la década de 1980<sup>35</sup>, “para que exista ritmo, debe haber repetición en un movimiento, pero no cualquier repetición” (2004: 76) [traducción del autor] ya que el monótono retorno de un “ruido idéntico” no formaría ritmo propiamente tal. En efecto, para Lefebvre, el ritmo implica un tiempo diferenciado puesto que “sólo un movimiento no-mecánico puede tener ritmo”. En síntesis,

Mientras que la repetición mecánica trabaja reproduciendo el instante que lo precede, el ritmo conserva tanto la medida que inicia el proceso como el re-inicio

---

<sup>35</sup> La noción de ritmo fue tratada por Lefebvre por primera vez en su tercer tomo de la *Crítica a la vida cotidiana* editada en 1981, y en dos artículos previos a *Elementos para el ritmoanálisis* publicado originalmente en 1992. Estos artículos son “El proyecto ritmoanalítico” de 1985 e “Intento de ritmoanálisis en las ciudades mediterráneas” de 1986.

de este proceso con sus modificaciones, por lo tanto, con su multiplicidad y pluralidad. Sin repetir de forma idéntica ‘lo mismo’, sino por la subordinación del mismo a la alteridad e incluso alteración, es decir, a la diferencia” (2004: 79) [traducción del autor].

En este sentido, el ritmo emerge en la conjunción entre diferencia y la repetición. Pero para Lefebvre el ritmo es, más que un objeto de estudio en sí mismo, un concepto útil para el análisis del espacio, la vida cotidiana y, fundamentalmente, la crítica al modo en que son producidos en el capitalismo contemporáneo. En su perspectiva, el ritmo será comprendido como el medio para comprender al sujeto social, pero más precisamente al cuerpo -individual y colectivo-, constituyendo este, el primer objeto de estudio del así llamado *ritmoanálisis*.

Pese al sentido común, el ritmo más que una repetición idénticamente continuada, se establece, como ya anunciábamos, entre la repetición y la diferencia. De hecho, para Lefebvre, el ritmo es siempre un “entre”. Una especie de desface articulador entre lo natural y lo social, lo cuantitativo y cualitativo, la repetición y la diferencia, lo mecánico y orgánico, lo cíclico y lineal, o lo continuo y discontinuo. De modo tal que el ritmo es estrictamente algo relativo, en el sentido de relacional. Es decir, a pesar de que cada ritmo “tiene su propia y específica medida: velocidad, frecuencia, consistencia” (Lefebvre, 2004: 10) [traducción del autor], está siempre puesto en relación con otras velocidades, otras lógicas, otras intensidades.

El rol del *ritmoanálisis*, una vez comprendido el ritmo del propio cuerpo sería, por lo tanto, “la comprensión de lo que le viene de la naturaleza y de lo que es adquirido (...) tratando de aislar a los ritmos particulares”, esto es, los modos específicos en que se ligan tiempo, espacio y gasto de energía (Lefebvre, 2004: 18) [traducción del autor]. Si en realidad “sólo comprendemos las relaciones entre los ritmos, lo que interfiere con ellos” (Lefebvre, 2004: 21) [traducción del autor], entonces en el análisis de la vida cotidiana veremos, por ejemplo, la tensión entre lo que Lefebvre llama ritmos cíclicos, es decir, “ritmos cósmicos y vitales: día y noche, meses y estaciones, y los ritmos más precisamente biológicos”, con aquellos “procesos repetitivos relacionados al tiempo homogéneo” del ritmo lineal (Lefebvre, 2004: 73) [traducción del autor]. De este modo, la vida cotidiana estaría atravesada por el “conflicto entre los grandes ritmos indestructibles y los procesos

impuestos por la organización socio-económica de la producción, el consumo, la circulación y el hábitat” (Lefebvre, 2004: 73-74) [traducción del autor].

De la misma manera, podríamos decir que lo sedentario, como expresión de un particular modo de vida y composición del espacio, lo tendemos a pensar en relación con lo nómada. Y no obstante las tensiones evidentes que se entretajan entre estas distintas lógicas, es preciso reconocer que hay también interacciones e interferencias, es decir, no son necesariamente excluyentes. En definitiva, lo nómada y lo sedentario, lo cíclico y lo lineal “se penetran mutuamente, pero en una lucha interminable: a veces compromiso, a veces, interrupción” (Lefebvre, 2004: 76) [traducción del autor].

Mientras la interpretación propuesta por Lefebvre es enfática en el plano temporal del ritmo, otros abordajes profundizan su dimensión espacial. Tal sería la particularidad de la lectura de Gilles Deleuze y Félix Guattari en su elaboración del concepto de *ritornelo* en el libro *Mil Mesetas* publicado en 1980.

Pese a que desconocemos la existencia de trabajos que aborden las resonancias entre ambas propuestas, podemos decir que los puntos de contactos van más allá de la contemporaneidad de los textos que, salvando sus diferencias, proponemos sean leídos complementariamente.

Lo primero que se puede decir es que para Deleuze, autor de un libro titulado significativamente *Diferencia y repetición* publicado en 1968, el ritmo se distingue de la medida o la cadencia, en tanto a esta la considera “dogmática”, una “representación trascendente” que produce siempre lo mismo, lo idéntico, mientras que el ritmo acontece entre medios heterogéneos produciendo lo diferente y desigual (Deleuze y Guattari, 2002: 320). Por tanto, retomando al igual que Lefebvre la comprensión temporal del eterno retorno de Nietzsche, Deleuze y Guattari sostendrán que el ritmo que caracterizaría al concepto de *ritornelo* no solamente es cíclico, sino que fundamentalmente produce diferencia transformadora y potencialmente creadora.

El ritmo constituye siempre una diferencia en tanto emerge -como para Lefebvre- “entre” medios. Pero no en el intervalo de dos medios abstractos, sino que completamente concretos: el ritmo es el pasaje entre un medio caótico, desconocido y otro organizado de manera tal que deviene territorio. Por lo tanto, el territorio no preexiste al *ritornelo*, sino que es este el que “arranca una territorialidad

al medio amorfo” (Sauvagnargues, 2006: 149). Es por ello que podríamos decir que para Deleuze y Guattari, el *ritornelo* constituye la naturaleza rítmica que tiene el territorio.

¿Pero qué quiere decir lo anterior? En principio, dos cosas: que el ritmo es, por un lado, territorializante y, por otro, creador. En una primera instancia, el ritmo como marca de territorialidad es un acto de defensa o de seguridad que establece un viviente respecto de su medio para estar a salvo. El ritmo surge originariamente, según Deleuze y Guattari, como una forma de conjurar el caos y establecer puntos estables y estabilizadores; implica tomar lo que se necesite del medio para afirmar otro que se estime más propicio. En este sentido es un pasaje “entre” medios distintos y, al mismo tiempo es el primer paso -no mecánico- antes de crear un territorio.

Vemos entonces que el ritmo no se reduce a una cuestión musical como suscita el sentido común y la propia noción de *ritornelo* -aunque Deleuze y Guattari utilicen, entre varios ejemplos animales, el caso del pájaro que con su canto marca y produce territorialidad- ni mucho menos abstracta, sino que se vincula más fundamentalmente a formas específicas y situadas de articular el tiempo, el espacio y el gasto de energía retomando la definición de Lefebvre. Hacia el final de esta primera actividad territorializante el ritmo se distingue cada vez más del medio para, en definitiva, ir definiendo y agenciando un territorio. De este modo, el *ritornelo* sería, el devenir ritmo del caos a partir de la creación de las condiciones -puntos de orden, marcas de seguridad- para un posible territorio futuro.

El territorio surge primeramente entonces de la necesidad de aislarse del caos circundante: “del hábito a la habitación, se pasa del caos al territorio” (Sauvagnargues, 2006: 143). Sin embargo, la dimensión creativa aparece una vez que las marcas ya no son solo defensivas, sino que devienen expresivas y “hacen posible recordar un “en-casa” en los medios caóticos no diferenciados” (Sauvagnargues, 2006: 143). Es decir, el ritmo que crea territorio es distinto de aquél que solo aísla del medio caótico, porque produce un hábitat, sin desconocer que “esa casa no preexiste: ha habido que trazar un círculo alrededor del centro frágil e incierto, organizar un espacio limitado” (Deleuze y Guattari, 2002: 318).

Por lo tanto, si la etapa de territorialización podía comprenderse como devenir ritmo del caos, el territorio implica un devenir expresivo del ritmo. En efecto, si bien “el territorio es el producto de la territorialización de los medios y los ritmos”, solamente “hay territorio desde el momento en que

hay expresividad del ritmo” (Deleuze y Guattari, 2002: 321). El territorio, como decíamos, no preexiste, sino que se crea en el ritmo, “no es, en consecuencia, un espacio ya dado, un lugar, sino un acto de relación” directa con el mundo por medio del ritmo (Sauvagnargues, 2006: 148).

## **La Patagonia chilena, su colonización y sus ritmos**

### *Magallanes y la “máquina estanciera”*

Nómadas y sedentarios se distinguen no solo por el ritmo y el tipo de actividades que los ocupan sino también por los tipos de espacios que agencian. El historiador Arnold Toynbee propone que a lo largo de la historia sedentarios y nómadas se han desarrollado en base a distintas respuestas dadas a los “desafíos” impuestos por el medio. Las más grandes civilizaciones serían, desde esta óptica, el producto de las sociedades sedentarias basadas originalmente en la actividad agrícola, mientras que los nómadas habrían poblado turbulentamente la historia subsistiendo de actividades como la caza, la pesca y, fundamentalmente, el pastoreo (Toynbee, 1956: 7-22). El primer caso se relacionaría así con un espacio estriado, es decir, racionalizado, circunscrito y cuadrulado donde tiene mucha importancia la vigilancia y control de los flujos y las prácticas de movilidad que lo recorren, mientras el segundo, con un espacio liso, heterogéneo o indeterminado, donde la circulación es aparentemente más desregulada y espontánea (Deleuze y Guattari, 2002: 385).

Evidentemente ello no quiere decir que los pueblos nómadas no produzcan sus territorios, sino que sus territorialidades son distintas a las que componen las lógicas sedentarias. Asimismo, también es evidente que entre una y otra forma de vida las relaciones e interferencias (económicas, políticas, culturales) son múltiples y permanentes. Lo cierto es que probablemente no existe pueblo sedentario que a lo largo de su historia no se haya cruzado (pacífica o violentamente) con un pueblo nómada y viceversa. Tanto así que sería legítimo incluso preguntarse hasta qué punto estas lógicas conviven, en determinadas circunstancias, en una misma formación social.

Creemos que lo anterior se evidencia con mucha claridad a lo largo de toda la historia de la Patagonia, pero es más sensiblemente evidente en sus procesos de colonización. En efecto, si

pensáramos la historia de la ocupación de la Patagonia (al menos de su sección chilena) desde la perspectiva de los distintos flujos que la constituyen transformándola y recorriéndola de un punto a otro habría que referirse a la importancia que han tenido los contactos, las tensiones y las interferencias entre lógicas nómadas y sedentarias.

Como ya es conocido, frente a la idea común forjada por élites metropolitanas e historiografías oficiales, el “desierto” patagónico fue creado a lo largo del siglo XIX (vaciando violentamente la estepa de gentes y su historia) para poblar con ovejas miles de hectáreas de tierra organizada en torno a la gran propiedad a cargo de la estancia ganadera. A partir de ello, su espacio estuvo colmado de un movimiento aún más bullente. Un ir y venir incesante de capitales, mercancías, animales y mano de obra que expandió los márgenes de una así renovada geografía de la acumulación capitalista.

Según Joaquín Bascopé, la lógica de esta “máquina estanciera” fue “mantener en circulación continua seres y objetos”, por lo que “la propiedad de la tierra interesaba menos que el control de un espacio de circulación” (2008: 25). De este modo, la lógica nómada, “esa forma deambulatoria que pareciera inherente a la región” desde los tiempos prehispánicos, no fue un obstáculo al modo de producción basado en la actividad ganadera, sino que, hasta cierto momento, constituyó de hecho uno de sus pilares siempre y cuando fuese adaptada “al ritmo de la actividad estanciera” (Bascopé, 2008: 24).

De esta manera, sobre el histórico nomadismo de tehuelches, el deambular costero de los alacalufes, y de los primeros europeos que navegaron las costas para cazar ballenas, o se lanzaron a la búsqueda de oro, se montó en Magallanes, Santa Cruz y Tierra del Fuego, la “máquina estanciera”, con sus instalaciones, tecnologías, capitales y animales, una vez normados y constreñidos estos antiguos ritmos a los de la economía global (Bascopé, 2008). En este sentido, el espacio patagónico austral de fines del siglo XIX y principios del XX, el “desierto”, es producido no oponiéndose sedentarismo a nomadismo, sino mediante la adaptación forzada de los ritmos deambulatorios de la estepa al ritmo desterritorializante de la economía global y los flujos de capital. Por este motivo, desde el comienzo los establecimientos ganaderos comienzan a erigirse estratégicamente para controlar los puntos neurálgicos del nomadismo indígena de la Patagonia tal como demuestra, por ejemplo, la concesión de José Fiol localizada justo sobre el nodo esencial de la movilidad y la vida transhumante tehuelche (Harambour, 2015).

En definitiva, “el nomadismo no era un movimiento extraño al territorio” cuando se instala la ganadería en el extremo sur de la Patagonia. Con la aparición de estas compañías ocupando las antiguas redes y conexiones “el desierto se privatizó y la libre circulación de los cazadores se vio constreñida, ya fuese por el exterminio, ya por la asimilación. No obstante, no se redujo” (Bascopé, 2009: s/n). El vagabundeo fue funcional a la acumulación ganadera, solo había que regularlo. Por su parte, los aparatos de Estado enfrentaron desde el principio y de manera mucho más radical al nomadismo patagón.

El historiador Alberto Harambour ha demostrado el mecanismo por el cual la producción de soberanías estatales de Argentina y Chile en la Patagonia Austral no solo son complementarias (por medio del tráfico de favores sobre la base de intrincadas redes comerciales y familiares que vincularon agentes económicos, principalmente europeos o norteamericanos con las elites políticas capitalinas) a la “soberanía del capital”, sino hasta cierto punto subordinadas (2017; 2019). Con lo cual, aunque en algunas circunstancias la definición de los territorios y fronteras nacionales chocaron con los intereses de las compañías ganaderas y la libre circulación de la oveja, ese “animal-mercancía” sin nacionalidad alguna (Bascopé, 2008: 32), el principal enemigo de la soberanía estatal fue la vagancia popular (Harambour, 2015).

De esta manera, si bien la primera gran embestida al nomadismo había sido operada por las compañías capitalistas, el golpe definitivo lo dio el Estado con sus políticas y policías sobre las fronteras para ceñir o eliminar el deambular popular (Harambour, 2017: 557). Siguiendo su propósito colonizador, entre fines del siglo XIX y principios del XX cada Estado reforzó su soberanía en la medida en que fue expropiando los ritmos y territorialidades que le precedían. De este modo, tierras y canales fueron cada vez más “argentinizados” o “chilenizados”, es decir, controlados y monopolizados mientras sus habitantes eran erradicados, exterminados o sedentarizados ya que “los habitantes del territorio reclamado por cada Estado debían ser guiados hasta convertirse en algo diferente, mejor, antes de ser ungidos como plenos ciudadanos” (Harambour, 2017: 29).

### *Los ejes del poblamiento de Aysén: ¿litoral o continente?*

En Aysén, las denominadas colonizaciones “empresariales” y “espontáneas” también marcarán las tensiones entre distintos modos de ocupar y componer el territorio. Los grandes gerentes de la “máquina estanciera” de Magallanes tuvieron un protagonismo indiscutible en este proceso condicionando no solo la forma que tomó una parte del poblamiento sino el modo particular en que fue interpretado todo el proceso.

En efecto, si bien la ocupación bajo lógicas nómadas de la zona costera e insular de Aysén ha sido ininterrumpida desde hace aproximadamente 6000 años (Torrejón *et al.*, 2013), en el clásico artículo sobre “La incorporación de Aysén a la vida nacional” el historiador Adolfo Ibáñez sostiene que “fue el Laudo Arbitral de 1902 el acontecimiento que marca *el origen de la vida civilizada*” en Aysén (1972-1973: 367) [énfasis del autor], porque en definitiva a partir de entonces, el sector continental que hasta entonces “había permanecido prácticamente virgen”, comenzó a ser poblado siguiendo los patrones de sedentarización del resto del territorio nacional.

El asentamiento de las compañías ganaderas en Aysén en los primeros años del siglo XX, al igual que en Patagonia Austral en las últimas décadas del siglo XIX, “tuvieron su origen en una concesión del gobierno, estaban respaldadas por un gran número de accionistas que aportaban el capital y tenían por objeto producir riquezas para repartir entre éstos” (Ibáñez, 1972-1973: 312). En términos más precisos constituían una consecuencia directa del éxito de la “máquina estanciera” de Magallanes, al punto de que las dos compañías más conocidas de Aysén, la Sociedad Industrial de Aysén y la Sociedad Ganadera del Báker, estaban controladas por el gran paladín del capitalismo ovejero Mauricio Braun (Martinic, 2014: 243-244).

Tanto su dominio sobre la gran propiedad de la tierra como sus contactos directos con la elite metropolitana (nacional e internacional) la convirtieron, según la historiografía conservadora, en la principal fuente de “orden y progreso” y, por lo tanto, en “cabeza de puente para la penetración de Chile en la región” (Ibáñez, 1972-1973: 313). Por otro lado, el proceso de colonización denominado “espontáneo” o “libre”, consecuencia directa del derrotero de cientos de familias populares que a principios del siglo XX volvían a establecerse en territorio chileno con la esperanza de realizar ahí una vida más digna luego de haber sido desplazadas (primero de sus tierras de origen



y después del territorio argentino) por los avances colonizadores del Estado y del capital, fue caracterizado como una forma “precaria y carente de horizontes” (Ibáñez, 1972-1973: 332). No solo por no tener “mayor técnica ni recursos, y sin una autoridad que impusiera orden”, sino fundamentalmente porque en términos de sus movibilidades, ocupar un terreno en el lado chileno “no pasaba más allá de ser un accidente” (Ibáñez, 1972-1973: 312) en el sentido que no se habían desligado del territorio argentino: hacia aquél tenían que acudir para adquirir sus mercaderías y allá también estaban los mercados para colocar lo producido en sus nuevas tierras ocupadas.

De este modo, durante las primeras décadas del siglo XX se configuran dos ejes principales de circulación y subsistencia en Aysén. Por un lado, el de las compañías ganaderas o “empresarial” que dominaba la gran propiedad y que se abastecía fundamentalmente por navegación marítima desde Puerto Montt o Valparaíso conectando con Puerto Aysén, y el “espontáneo” o “libre” que “vivía desde Argentina” y se abastecía, por tierra mediante caminos transversales, desde las localidades de Río Mayo o Comodoro Rivadavia, cuyo horizonte era “subsistir y, en algunos casos, prosperar” (Ibáñez, 1972-1973: 312).

De algún modo, esta conformación de ejes diferenciados explicaría que desde la creación oficial del Territorio de Aysén en 1928 hasta la Regionalización autoritaria de 1974, la capital de esta zona fuera Puerto Aysén y no Coyhaique: mientras el puerto representaba el contacto directo con Chile vía marítima, Coyhaique, hacia el interior, seguía representando esa vida y esa circulación transversal que dependía de los intercambios con Argentina hasta que la construcción de la Carretera Austral intentara sustraer parte del tráfico transfronterizo.

En este sentido, desde la perspectiva oligárquica y estatal el eje “espontáneo” no solo era conflictivo por ser popular sino también porque animaba una lógica transversal y transfronteriza de la circulación. De este modo, según el historiador Mateo Martinic con relación al eje “empresarial”, la situación era óptima “pues allí había orden como reflejo de la autoridad ejercida por los administradores o sus delegados” (2014: 411), además de constituir “los cimientos de la economía productiva” (2014: 413). En cambio, el eje “espontáneo” constituiría un acontecimiento poco virtuoso puesto que “tuvo un carácter masivo, compuesto por centenares de individuos que actuaron libremente y en forma individual (...) por lo común al margen de toda legalidad, con un carácter generalizado de ocupación precaria” (2014: 412).

Pero en realidad también hubo un tercer eje, todavía más prejuizado e invisibilizado que el “espontáneo”, que fue el que aconteció a una escala local en los archipiélagos y costas de Aysén entre las gentes “errantes que aparecen y desaparecen en el paisaje austral” (Martinic, 2014: 374). Literalmente, según el historiador Mateo Martinic, la insistente presencia desde períodos prehispánicos de cazadores y pescadores “caracterizada por un periódico ir y volver” en las islas y litoral de Aysén debiese ser comprendida “como una expresión de mero adelanto precolonizador” (Martinic, 2014: 205), pues, por el contrario, “*la colonización del territorio continental y con ella de su poblamiento civilizado debía aguardar varios años*” (Martinic, 2014: 217) [énfasis del autor].

Paradójicamente este tercer eje, el más indescifrable para una mirada sedentaria y continental, resulta ser el más antiguo y persistente en Aysén. En efecto, como señalamos más arriba, desde hace aproximadamente 6.000 años bandas nómadas y canoeras recorrieron transitoriamente los archipiélagos y el litoral “basadas en el curso de los recursos naturales presentes en aquellas ecozonas” (Torrejón *et al.*, 2013: 30). Más tarde, durante la Colonia se llevó a cabo allí el primer intento imperial de arraigar población con la fundación, en 1750, de un asentamiento militar que con el nombre de San Fernando de Tenquehuén no se prolongará más de dos años debido “a la movilidad y dispersión de los canoeros, y a la ya aludida fragmentación, rigurosidad climática y pretendida esterilidad del paisaje insular” (Torrejón *et al.*, 2013: 38). Casi un siglo después, este sector fue el escenario de los primeros procesos de explotación y acumulación capitalista a gran escala con la caza de pinnípedos y la explotación del ciprés de las Guaitecas (para los durmientes del ferrocarril en el Perú y norte de Chile primero y para los viñedos de la zona central de dicho país después), siendo una de sus principales consecuencias el surgimiento en la década de 1860 de Melinka, el primer y único poblado oficial en lo que hoy se conoce como Aysén hasta la década de 1910 cuando se estableció el pueblo de Balmaceda.

En efecto, la vida social en los canales, islas y costas de Aysén tradicionalmente ha sido nómada y adaptada al ritmo cíclico “marcado por las idas y regresos de las abundancias, por los ciclos reproductivos de las especies, por los ciclos de los vientos y las mareas” (Saavedra, 2017: 144). De este modo, lejos de comenzar en el siglo XX con la concesión de terrenos a las compañías ganaderas, del poblamiento “espontáneo”, antes incluso de la aparición del Estado-nación con su lógica sedentaria y continental, la forma nómada había ocupado de manera dispersa y fragmentada marcando los ritmos de parte importante del territorio de Aysén (Núñez *et al.*, 2016b). Como

veremos a continuación, a fines del siglo XX, esta geografía nómada seguía plenamente vigente e incluso conoció períodos de expansión con la denominada “fiebre del loco” y el “boom de la merluza”, pero igualmente vigentes se encontraban los prejuicios sobre su modo de ocupación y composición del espacio.

### **Dictadura, población y Aysén: regularización de la tierra y las nuevas villas en la Carretera Austral**

Ante las diversas crisis que vive la sociedad chilena durante la dictadura y los potenciales flujos migratorios asociados a ellas, las autoridades militares al mando van a comandar una serie de “despliegues tácticos sobre el conjunto del territorio” (Santana, [1977] 2013: 14). Fundamentalmente porque según los militares la guerra (esta vez “social” contra el “enemigo interno” (Valdivia, 2010)) seguía, “como ocurría en el pasado, ganándose en puntos concretos, sobre espacios concretos, y no en las abstracciones de la economía o en la aplicación de normas jurídicas” (Santana, [1977] 2013: 14).

Ahora bien, como señala el geógrafo Roberto Santana, el “enemigo interno” proyectado por la Junta no estará únicamente constituido por los grupos abiertamente opositores al régimen sino más fundamentalmente por toda esa “enorme masa de población sujeta a las graves tensiones desencadenadas por la reestructuración capitalista”, que se encontraba “en todas partes, se dispersa en el territorio” (Santana, [1977] 2013: 16) y que potencialmente podía desestabilizar al orden militar. De esta manera, los problemas sociales, la cuestión del desarrollo y el crecimiento económico “no van a insertarse en los programas gubernamentales sino hasta después de establecido el control del territorio y de los hombres” (Santana, [1977] 2013: 23), o más precisamente, sobre sus movimientos. Es decir, como sostiene Santana, luego de que la población empobrecida, potencialmente peligrosa, haya sido precisada, cuantificada, caracterizada, circunscrita y encuadrada dentro del espacio “para finalmente controlarl[a] mejor y neutralizarl[a]” (Santana, [1977] 2013: 16).

Estos mecanismos de control fueron diversos y dependieron en parte del territorio y la población con que trataran. En los sectores rurales de la zona centro-sur, por ejemplo, consistieron en frenar los flujos migratorios de la población campesina empobrecida por la contrareforma agraria que comenzaba a desplazarse hacia las ciudades. Para interceptar este movimiento, se formaron una serie de villas en el campo cuyo propósito era “localizar el ‘ejército de reserva rural’ (que no tiene ninguna oportunidad de emplearse en ninguna otra parte) para controlarlo inicialmente” y luego ponerlo a disposición “de las empresas agroindustriales de exportación hacia las cuales fluyen ya capitales nacionales y extranjeros” (Santana, [1977] 2013: 20).

En otros contextos, frente a la gran cantidad de cesantes y de pequeños propietarios desprendidos de sus medios de producción “que se desplazan en búsqueda de un empleo” (Santana, [1977] 2013: 21), el régimen creó mecanismos de ocupación que posibilitaran su mínima subsistencia y su estricta vigilancia militar. En estas condiciones nacieron tanto el Plan de Empleo Mínimo (PEM) y posteriormente el Programa de Ocupación para Jefes de Hogar (POJH) que permitieron no solo evitar o al menos disminuir la movilidad popular nacida de las necesidades básicas, sino que ocuparles en labores (la mayoría no productivas, recibiendo por ellas un pago mucho menor al sueldo mínimo de la época) que los mantenía “permanentemente supervisado” y, todavía más, a “disposición permanente de la autoridad militar” pudiendo “ser militarizado si las circunstancias lo exigen” (Santana, [1977] 2013: 22)

La población indígena fue otra de las más afectadas por estas políticas de control social y espacial. Sus desplazamientos consuetudinarios fueron radicalmente constreñidos como se ejemplifica con la conversión de los territorios mapuche en zonas de tratamiento especial o la “chilenización” de las comunidades aymarás en el norte del país. En ambos casos se ve que “la política militar viene a cuestionar la movilidad de esta población ya que la Junta se preocupa en primer lugar del problema de la nacionalidad (chilena) de estas poblaciones” (Santana, [1977] 2013: 26).

En cada uno de estos ejemplos, el régimen autoritario demostrará que “chilenizar” la población implica, por un lado, registrar, localizar y fijar espacialmente a los individuos que, de lo contrario, dejados a su libre deambular, pudiesen constituir un potencial “enemigo interior”. Por otro lado, privatizar e incorporar sus tierras a los mercados financieros y al modelo capitalista de producción. Dicho de otra manera, vigilar y controlar al máximo la circulación de los sectores populares que fueron drásticamente afectados por la reestructuración capitalista del país, fijándolos

productivamente a un territorio que paradójicamente ingresa cada vez más a los intensos flujos del mercado.

Frente a este panorama Aysén, como en otros casos revisados en esta investigación, se constituirá en una especie de campo de experimentación para poner a prueba las políticas autoritarias del régimen, y dentro de este marco, la construcción de la Carretera Austral destaca como el gran proyecto para la zona austral. Su principal propósito: ‘chilenizar’ este sector de la Patagonia.

En su Estrategia de Desarrollo de 1977, el gobierno afirmaba que “influye directamente en el logro del objetivo de Seguridad Nacional, la política de población que se establezca para el largo plazo, por cuanto la población constituye la base del desarrollo de un país y su principal riqueza” (ODEPLAN, 1977: 25) y más adelante señalaba que “debe procurarse lograr una adecuada distribución geográfica de la población, de manera de poblar adecuadamente los espacios vacíos y regiones con insuficiente mano de obra” entre las cuales, por supuesto, estaba Aysén (ODEPLAN, 1977: 26). Según el historiador Mateo Martinic, si bien el poblamiento de esta zona había interesado al Estado durante gran parte del siglo XX, dicho interés se hará más evidente que nunca durante la dictadura “habida cuenta de la particular sensibilidad castrense respecto de los espacios geográficos vacíos o semi vacíos, en la concepción geopolítica de la seguridad nacional” (Martinic, 2014: 659).

Esta comentada “sensibilidad castrense” determinó también el rol asignado por las autoridades a las comunicaciones, y más específicamente a la conectividad física y terrestre frente a las cuestiones del territorio y la población. En este sentido, como decíamos más arriba, operó el “encanto” de la Carretera Austral entendida como agente que, entre otras cosas, aseguraría la integración territorial, el refuerzo de las fronteras y la ocupación de los “espacios vacíos”. Según el ministerio de Obras Públicas el camino austral debía “posibilitar el asentamiento de la ciudadanía para desarrollar la colonización de la zona y hacer realidad la posesión nacional en las regiones de más baja densidad poblacional”. Asimismo, debía ser capaz de “permitir la creación de centros poblacionales estratégicos y el refuerzo de los que actualmente existen posibilitando a dichos habitantes para que satisfagan sus necesidades en el propio país, sin tener que recurrir a territorios extranjero para ello”. Es decir que debía “afianzar la seguridad nacional al posibilitar la comunicación y el abastecimiento de la zona, por territorio chileno” (El Diario de Aysén 17/02/1982).

Más concretamente, veremos que el camino austral participará del proceso de asentamiento y poblamiento a través de tres mecanismos: en primer lugar, impulsando la regularización de la tenencia de la tierra (para determinar áreas fiscales protegidas, la propiedad privada y la tierra fiscal disponible para emprendimientos productivos o planes de poblamiento); luego, posibilitando la fundación de villas rurales en sus márgenes y, finalmente, proyectándose como la infraestructura básica para los planes de colonización guiada por el Estado que pretendían traer gente de otras regiones para poblar Aysén.

Por lo mismo, la construcción de la Carretera Austral avanzó en paralelo a la promulgación de una serie de normas legales y la creación de instituciones *ad hoc* que fueron definiendo conjuntamente el marco para el poblamiento. En primer lugar, los decretos 194 y 807 de febrero y junio de 1975 dieron vida a la Comisión para la Colonización de la Provincia de Chiloé y Región de Aysén que pese a ir cambiando de denominación y de marco regulatorio a lo largo del período en general mantendrá, hasta por lo menos la creación del ministerio de Bienes Nacionales, la misión de guiar la ocupación de Aysén.

Dos años más tarde se promulga el Decreto Ley n°1939 de 1977 sobre la adquisición, administración y disposición de bienes del Estado, en base al cual, al año siguiente el entonces intendente de la región de Aysén, coronel Samuel Rojas se refería al “Plan Regional del Ministerio que permite la regularización de la tenencia de la tierra” especificando lo que sería la política de poblamiento (El Diario de Aysén, 12/09/1978). A grandes rasgos, el Plan tenía como primer propósito conocer la superficie total de terrenos fiscales que estaban siendo ocupados *de facto* y determinar el área que permanecía improductiva. La siguiente fase consistía en la regularización de la tenencia de la tierra cediendo títulos gratuitos a quienes demostraran, entre otras cosas, ser chilenos y tener ocupación efectiva de más de cinco años de algún terreno en la región. Por otro lado, y esto comenzaría a darse con mayor regularidad en la década siguiente, se incentivaría la venta a privados (personas naturales y jurídicas) de terrenos fiscales desocupados e improductivos mediante la normativa que el gobierno irá elaborando para el caso.

Otros hitos importantes fueron la creación, mediante el Decreto n°204 de 26 de febrero de 1979, de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo y Colonización de la Zona Austral que, desde el comienzo va a remarcar la importancia de la construcción del camino austral en tanto el aislamiento y mala conectividad de la zona impedía, según la comisión, “que llegue hasta ellas la influencia

permanente del Supremo Gobierno, como asimismo la acción económica de los planes que éste concibe” para su desarrollo. Al año siguiente, la promulgación de la Ley Orgánica que creará al ministerio de Bienes Nacionales (Decreto Ley n° 3274 de 1980), en reemplazo del ministerio de Tierras y Colonización, para quedar a cargo de la colonización, “adecuándola además al proceso de regionalización del país”. Ambas iniciativas implicarán avances importantes en la regularización de la tierra de Aysén, y tendrán, según señala una nota periodística de la época, “especial significado cuando avanza la construcción de la Carretera Austral, que terminará con la situación de aislamiento de una zona con evidentes posibilidades de desarrollo” (El Diario de Aysén, 01/12/1980).

De esta manera, a partir de la primera mitad de la década de 1980 comenzarán a ser perceptibles los primeros contactos directos entre camino austral y poblamiento de Aysén. O al menos esas eran las expectativas oficiales. Así por ejemplo Pinochet en una de sus acostumbradas visitas en los meses de verano para verificar en terreno el estado de avance del camino explicaba que con la primera etapa de construcción de la ruta lo que se buscaba era “penetrar hacia el interior con el fin de ir entonces buscando huellas y, al mismo tiempo, dividiendo el terreno para entregarlo a los pobladores”. Según su propio juicio “no sacamos nada con abrir un camino que no tiene una base poblacional; en consecuencia, este avance hacia el interior va a permitir contar con accesos viales y determinar áreas que van a ser entregadas a futuros pobladores” (El Llanquihue, 22/02/1983).

Esta política de “desprendimiento de bienes prescindibles” como se le llamó en la época a lo que en definitiva implicaba la privatización masiva del suelo fiscal, era un plan público que pretendía transformar radicalmente el uso y dominio de la tierra del país y de Aysén en particular. En 1980, por ejemplo, Lucía Matus, jefa del Departamento de Bienes Nacionales, informaba que dentro del plan de saneamiento de tierras “el ministerio de Bienes Nacionales decretará próximamente la licitación de terrenos fiscales desde Arica a Magallanes”, lo cual incluía “grupos de islas turísticas forestales” ubicadas en la zona litoral de Aysén (Chile Forestal, n°62, 1980).

Al año siguiente, seguirán los remates de islas además de una cantidad no desestimable de terrenos continentales. Según el subsecretario del Ministerio de Bienes Nacionales, Jorge Calderón, “ésta era una experiencia piloto y que las islas y sitios que no fueron rematadas van a ser incorporados en listados de futuros remates que seguramente se van a efectuar dentro del presente año” (El Diario de Aysén, 25/04/1981). En efecto, a los pocos meses, el 13 de noviembre del mismo año, se

remataron nuevamente terrenos (correspondientes a islas, estancias, reservas forestales) “que hasta el momento permanecen sin aprovechamiento alguno y restados a los esfuerzos de progreso integral de la nación” (El Diario de Aysén, 28/10/1981).

En todo caso, la política de poblamiento del régimen no se limitó, como hemos dicho, al traspaso de la propiedad fiscal a los pequeños propietarios, ocupantes *de facto*, o a aquellos privados dispuestos a invertir en planes de desarrollo sobre grandes superficies, sino también a la relocalización y circunspección de la población local en puntos determinados del territorio. Tal es el caso de las villas que surgieron en la primera mitad de la década de 1980 a orillas de la Carretera Austral (Peri, 1989).

Villa Santa Lucía, por ejemplo, es el primer poblado construido en los márgenes del camino, fundado simbólicamente con este nombre en 1982 en honor a Lucía Hiriart, esposa de Pinochet, en medio de las ceremonias de inauguración del primer tramo oficial. El propósito de esta y las demás villas (Amengual y Vanguardia) era agrupar y fijar en el territorio a los colonos (en este caso particular del sector valle El Frío) que tradicionalmente habían vivido “desperdigados por la geografía desmembrada de la zona austral” (El Diario de Aysén, 25/02/1982). Además del contacto directo con el camino longitudinal, que en cada caso constituía la condición base para el surgimiento de la villa, el régimen ofrecía otros adelantos tales como “26 casas ampliables, con espacioso sitio para huerto; escuela para sus hijos, iglesia, servicios públicos” (El Diario de Aysén, 25/02/1982), para hacer factible una relocalización y definitiva sedentarización.

De manera similar, Villa Amengual fue fundada en 1983 aparentemente sobre la base de un antiguo campamento del CMT (Martinic, 2014: 786), también a un costado de la Carretera Austral con el propósito de unificar a los pobladores dispersos a lo largo del valle del río Cisnes. Al respecto el Plan de Acción para Posibilitar el Poblamiento de Aysén de 1983 señalaba que por lo general el habitante rural de Aysén debía “procurarse una vivienda en el poblado más próximo a su predio, a objeto de mantener su familia cerca de los servicios básicos como Educación y Salud”, y que la recién inaugurada Villa Amengual cumpliría esa precisa labor para las gentes dispersadas por el sector (Intendencia XI Región, 1983: 21).

Al alero del longitudinal irán emergiendo entonces distintas villas -o creciendo asentamientos ya existentes como Chaitén o La Junta- donde se instalará y fijará la población local. El mismo año



de 1983 se promulga el Decreto n°479, que confirmaba al Ministerio de Bienes Nacionales como el encargado de las políticas tendientes al poblamiento y normalización de la tierra en la zona austral. Además señalaba que el “Camino Longitudinal Austral y el poblamiento de los territorios escasamente poblados, constituyen factores fundamentales tendientes a poner fin al aislamiento, lograr una efectiva integración y desarrollar economías regionales dinámicas que permitan un mejor aprovechamiento de los recursos naturales”. Complementariamente al avance físico, meses después se promulgó la Ley 18270 que establece, entre otras cosas, las normas para la entrega de títulos gratuitos de dominios en Aysén, fijando que solo podrían recibir el título “las personas naturales chilenas que, a la fecha de vigencia de esta ley, estuvieren ocupando y trabajando desde hace 5 años, a lo menos, personalmente y por cuenta propia, tierras fiscales rurales situadas en la XI región”.

A partir de 1984 el poblamiento de Aysén dará un nuevo giro importante. Este mismo año, René Peri, quien fuera ministro de Bienes Nacionales entre 1979 y 1987, informaba sobre un plan piloto de poblamiento al que se le llamó “la nueva colonización de Aysén”, en una superficie aproximada de 160 mil hectáreas en una zona desafectada de la ex Reserva Forestal Puyuhuapi ubicada en el litoral de Aysén. El propósito era, por un lado “afianzar la tenencia de la tierra de las familias residentes” y por otro, “mensurar las áreas fiscales que en un futuro próximo serán asignadas a unas decenas de jefes de familias interesados en adquirir predios con aprovechamiento de los recursos” (El Diario de Aysén, 5/10/1983). Según el subsecretario de Bienes Nacionales, Jorge Calderón, si bien el plan de colonización estaba destinado a la ocupación y emprendimiento privado también debía ser racional y guiada por el Estado, quien tendría el deber de “*poner en el lugar adecuado* a cada cual de acuerdo a lo que les interesa desarrollar y a los recursos de la zona” (El Diario de Aysén, 17/01/1983) [énfasis del autor].

Este Plan, que revisaremos con mayor detalle en la próxima sección, constituyó significativamente el programa de colonización más importante del régimen en Aysén y el último intento del Estado chileno en establecer una colonización guiada en su propio territorio (Marín, 2020). En paralelo, el ministerio de Bienes Nacionales seguirá organizando estudios en otros sectores, “preferentemente en áreas cercanas a la Carretera Longitudinal Austral” (El Diario de Aysén, 16/05/1984), para nuevos planes de colonización.

Al año siguiente, un nuevo avance en la legislación volvía a dar cuenta de la importancia que tenía la política de poblamiento (específicamente en la zona austral) para el régimen autoritario. Es así que se publica la Ley n° 18.427 que modifica la Ley Orgánica del Ministerio de Bienes Nacionales y agrega, como obligación a la secretaría estatal, la coordinación de las distintas entidades del Estado para la elaboración de políticas “destinadas al aprovechamiento e incorporación de terrenos fiscales al desarrollo de zonas de escasa densidad de población”, además de “la proposición y ejecución de las políticas, planes y programas destinados al asentamiento humano en aquellas áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional”. Y en el marco de esa reformulación, el Ministro de Defensa Nacional entre 1983 y 1990, contralmirante Patricio Carvajal, quien sostenía que la Carretera Austral abriría paso a un “nuevo Chile”, llamará a “que vengan muchos chilenos a explotar los recursos de todo orden que tiene esta Región de Aysén. Llegar a poblarla y desarrollarla porque con ello estamos atendiendo el progreso del país y además a la defensa nacional: porque una frontera densamente poblada, tiene una máxima seguridad” (El Diario de Aysén, 11/11/1987).

En los últimos años del régimen al Plan de Melimoyu se le sumarán otros proyectos fiscales de colonización en la zona litoral y archipelágica, específicamente en los sectores de Pitipalena y Guaitecas. Esta última etapa del poblamiento de Aysén se caracterizará por la prioridad que tendrán aquellos proyectos que cuenten con alta inversión y un uso intensivo de mano de obra. Ejemplo de este nuevo método de colonización “en torno a la fuente de trabajo”, como se le llamó, fueron las 110 mil hectáreas licitadas en Melimoyu y Puyuhuapi donde el incentivo laboral eran las instalaciones industriales de pesca (El Diario de Aysén, 30/01/88).

Una nota periodística aparecida en el último año del régimen resumía estas casi dos décadas de programas de poblamiento desplegados por el régimen en Aysén señalando que su supuesto éxito, “sólo comparable con aquella desarrollada en el sur del país a mediados del siglo pasado”, se debía a la propia naturaleza (militar y autoritaria) del régimen que privilegiaba las realizaciones concretas con perspectiva moderna y estratégica contraria al “anquilosamiento de un sistema político que privilegiaba los dividendos políticos (...) y el centralismo capitalino”. Pero sin duda que también la construcción de la Carretera Austral, “*una de las obras públicas más importantes de nuestra historia*”, podía ser considerada

*(...) uno de los hitos más espectaculares de esta labor colonizadora, al facilitar en gran medida la integración de la Undécima Región al desarrollo nacional. Esta monumental obra ha significado no sólo facilidades para el comercio de la zona -el que con anterioridad se derivaba hacia poblados argentinos-, sino que además grandes pasos en términos de turismo, de producción industrial, de transporte y en general de mayores niveles ocupacionales” (El Diario de Aysén, 14/02/1989) [énfasis del autor].*

El “encanto” que investía al camino austral (evidente en expresiones como las recién citadas) no afectó, como hemos dicho, solo a las autoridades del régimen, sino a varias generaciones de ayseninos (y chilenos en general) que crecieron escuchando que la Carretera Austral era efectivamente “una de las obras públicas más importantes de nuestra historia”. Pese a ello, trabajos más recientes han mostrado que, por ejemplo, frente a la promesa del desarrollo movilizadora por la ruta, su construcción implicó un importante incremento en las desigualdades socioeconómicas y dependencias espaciales (Quintana, 2001). En este sentido, la Carretera Austral parece haber aumentado la centralidad de Coyhaique, capital regional, “restando vida, desarrollo y población a comunas distantes”. De este modo, muchas de las localidades que quedaron alejadas del curso de la ruta y desconectadas de la capital regional, “constituyen esas islas interiores donde las condiciones de vida y desarrollo demográfico presentan niveles altamente heterogéneos” (Rodríguez y Mandujano, 2019: 297).

En cualquier caso, centrando particularmente nuestra atención en la agencia del camino, a continuación, más que juzgar el “éxito” o el “fracaso” asociado a su construcción, nos interesa pensar su vínculo inmanente con el territorio y el proceso de poblamiento desde el punto de vista de los ritmos, temporalidades y flujos que despliega, o de lo contrario, aquellos que margina o desestabiliza.

## **El camino, la casa y la colonización en el litoral: lo sedentario y lo nómada**

Una de las transformaciones más notables experimentada por la población aysenina en el plano de la vida cotidiana fue la aceleración de los ritmos y la disminución en los tiempos de desplazamiento entre un punto y otro dentro del territorio que conllevó la construcción del camino longitudinal, tal como queda plasmado en los relatos locales reunidos en *Tras las huellas de la Carretera Austral* por los investigadores Sebastián Saavedra y Ximena Mansilla (2014).

Así, por ejemplo, en Villa O'Higgins, al extremo sur de Aysén, ahora la ruta austral pasa por fuera de las casas de la mayoría de sus pobladores que anteriormente se encontraban desconectados terrestremente del espacio nacional. Según un habitante local, “ahí ya podía pescar un vehículo, hacer dedo en la carretera y demoras cuarenta minutos, no como antes que demorabas doce horas” (citado en Saavedra y Mansilla, 2014: 95). Pero también en áreas más cercanas a la capital regional como Mañihuales desde donde antiguamente “eran días después ya fueron horas, ahora ya en una hora ya está listo” para llegar a Coyhaique (citado en Saavedra y Mansilla, 2014: 134) o aldeañas a Cisne Medio donde “esos caminos que ahora son diez minutos antes eran días completos” (citado en Saavedra y Mansilla, 2014: 154).

Evidentemente el nuevo medio no solamente ha implicado una modificación importante en la velocidad e intensidad de la circulación, sino también la emergencia de nuevos itinerarios y comportamientos. En el sector de Villa Cerro Castillo, por ejemplo, antiguamente un viaje hacia la Argentina para abastecerse de víveres consistía en “un día para ir, al otro día se compraba se dejaban las cosas en la noche salían a tomar [beber alcohol] los viejos (...) y era un día que se dedicaban...un día de relajo...entonces eran 3 días prácticamente, 3 días y 4 de ahí al paso fronterizo” (citado en Saavedra y Mansilla, 2014: 44), mientras que después de la construcción del camino longitudinal no solo esas necesidades podían ser cubiertas al interior de la región sino que “si quiero en un rato voy a Coyhaique, voy en el mismo día, si quiero voy en la mañana, si quiero voy al medio día y vuelvo” (citado en Saavedra y Mansilla, 2014: 37).

A continuación, veremos que en la zona del litoral y archipelágica estas transformaciones asociadas a la aceleración de los ritmos, la modificación de los comportamientos y circuitos implicará

además, de manera aparentemente paradójica, un esfuerzo por racionalizar las movilizaciones y, sobre todo, sedentarizar a la población.

### *El arraigo y las vías terrestres*

Desde que se pusiera en marcha la política de poblamiento de Aysén hasta 1983 se habían desafectado cientos de miles de hectáreas de áreas silvestres protegidas por el Estado con el propósito de traspasar la propiedad fiscal a privados y así incentivar la ocupación, bajo condición, según el subsecretario de Bienes Nacionales Jorge Calderón, de quedar regidos “por estrictas normas de conservación ecológica, pues no se desea por ningún motivo un poblamiento a cargo de depredadores que arrasen con los bosques y con la fauna” (El Diario de Aysén, 17/01/1983).

De los diversos estudios técnicos para respaldar estos traspasos, tales como el “Diagnóstico de la ocupación y tenencia de la tierra rural en la XI región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, entre los años 1965-1982”, había saltado a la vista la gran cantidad de tierra disponible que no estaba siendo sometida a explotación. Según René Peri, Ministro de Bienes Nacionales de la época, entre ellos destacaban grandes terrenos “ubicados en el sector insular y en los sectores costeros continentales” que, siendo fiscales, no presentaban “ningún tipo de ocupación” con lo cual podían transformarse en los focos de poblamiento para “el desarrollo potencial de la región a mediano plazo” (El Diario de Aysén, 19/01/1983). De este modo, a fines del mismo año de 1983 el ministro Peri y el propio Pinochet daban las primeras noticias sobre el proyecto que se estaba elaborando para colonizar la zona litoral en las aproximadamente 160.000 hectáreas desafectadas a la ex Reserva Forestal de Puyuhuapi para el caso (El Diario de Aysén, 05/10/1983).

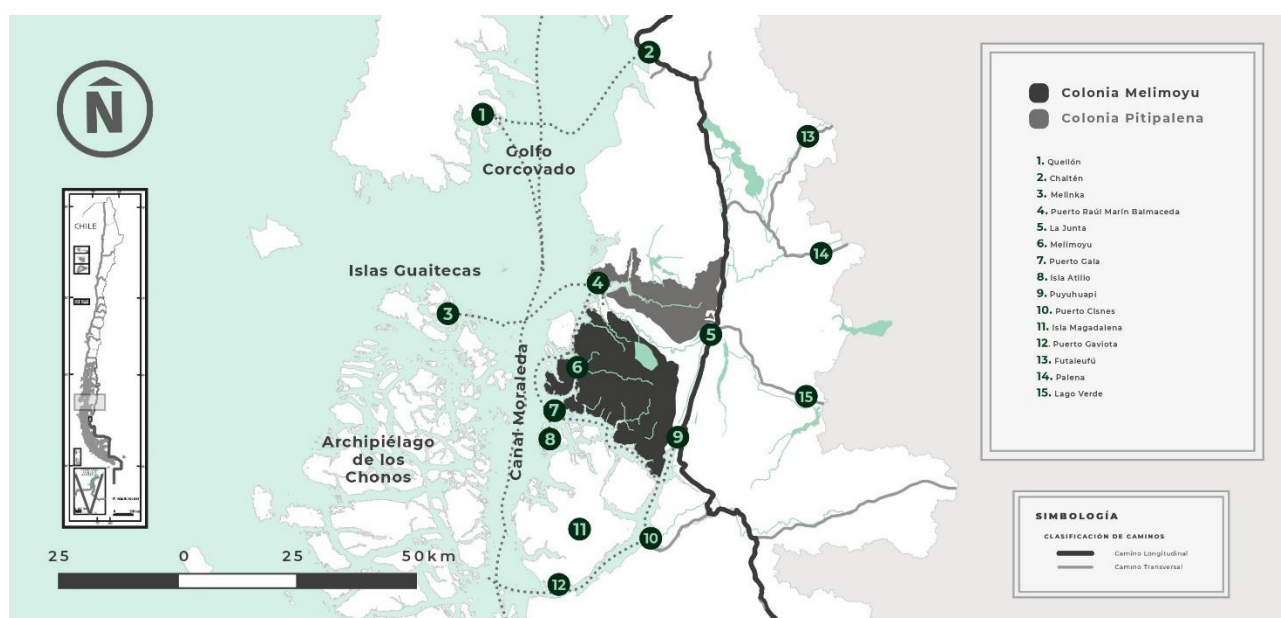
Parecido al “desierto” de la Patagonia Austral, el “vacío” del litoral revelaría el impulso del régimen de colonizar y “chilenizar” la zona a condición de negar miles de años de vida social en esas costas, islas y canales. Pero en este caso, la soberanía estatal no forjó una alianza tan rápida ni tan productiva como en la colonización ganadera de Magallanes.

Los planes en Melimoyu, Pitipalena y Guaitecas respondían antes a un interés estatal (aunque en su rol subsidiario) que a un proceso de explotación y acumulación capitalista ya puesto en marcha

como en la “máquina estanciera” de Magallanes. Es decir que en el programa de colonización fiscal del litoral el Estado se comprometía a entregar las condiciones legales e infraestructurales (tales como la gestión de los títulos de propiedad o la conexión directa con la Carretera Austral) necesarias para facilitar el proceso de sedentarización que, en el terreno, debía ser realizado por los colonos particulares (Figura 19).

Figura 19

“Litoral y colonias fiscales”



Fuente: Elaboración Propia en base al Archivo Nacional de la Administración – Ministerio de Bienes Nacionales<sup>36</sup>.

Según el Plan de Acción para Posibilitar el Poblamiento de Aisén de 1983

El poblamiento de Aisén se concibe como un proceso que debiera ser de generación fundamentalmente espontánea en cuyo desarrollo el Estado intervenga solo en la

<sup>36</sup> Si bien fueron tres las colonias impulsadas por el régimen (Melimoyu, Pitipalena y Guaitecas) esta representación cartográfica fue realizada en base a una fuente encontrada en el Fondo de Bienes Nacionales del Archivo Nacional de la Administración donde sólo aparecía la locación exacta de las colonias de Melimoyu y Pitipalena. Por este motivo, y como no hemos podido encontrar esa información en ninguna otra fuente, decidimos indicar de modo general la ubicación de las Islas Guaitecas y la localización específica de su actual capital, Melinka.

creación de las condiciones preliminares básicas e indispensables para ello. *De esta forma se pretende tan solo estructurar una base, un punto de partida, dejando el resto a la libre iniciativa privada, de tal manera que ella captando los signos positivos que el Estado subsidiario le proporcione, asuma la labor productiva y por ende materialice un poblamiento natural* (Intendencia XI Región, 1983: 10) [énfasis del autor].

En esta lógica, la colonización del litoral guiada por el Estado fue proyectada para consolidar un área prácticamente vacía o desocupada por presentar “un proceso de *asentamiento poblacional permanente inconcluso*” (Romero, 1986: 77) [énfasis del autor]. Más adecuadamente, como un vector que generaría un proceso de sedentarización definitiva atípico para un sector donde, como hemos mostrado, hasta entonces lo común eran los asentamientos esporádicos de grupos nómadas.

No obstante, se proclamaba que el poblamiento de Aysén tendría que ser “natural” en el sentido que debía existir una armonía entre las características físicas y recursos del área y las formas de ocupación y actividades de reproducción de los colonos (Intendencia XI Región, 1983). Por lo tanto, era preciso considerar que “cualquier esfuerzo de estructuración del espacio” para colonizar debía tener en cuenta “la localización esencialmente litoral del área y el hecho de que se encuentre vertebrada por ventisqueros, fiordos y canales”, ya que de ello dependían las actividades básicas de “comunicación entre la zona de colonización y los nodos subregionales (Puerto Puyuhuapi, Puerto Cisnes, Melinka, Puerto Aguirre y Puerto Chacabuco)” y las prácticas y procesos para la propia subsistencia (Romero, 1986: 81). Ahora bien, como veremos, el plan de colonización del Estado va a proyectar precisamente lo contrario ya que visualizaba como fuente vital al eje continental y, en este sentido, las actividades derivadas de la conexión terrestre con la Carretera Austral. Es decir, al menos estratégicamente, subordinaba “la localización esencialmente litoral del área” a las economías, flujos y ritmos propios del territorio continental. Con lo cual, desde el punto de vista de las autoridades, la trascendencia del poblamiento estaría directamente relacionada con la conexión, vía caminos transversales, con el camino longitudinal.

Como decíamos, aunque de hecho la estrategia consistía en privatizar para ocupar la tierra de Aysén, este proyecto representaba una “colonización dirigida, caracterizada por acciones directas del Estado” (Peri, 1989: 175). Lo anterior quedaría confirmado en el decreto n°459 de 1983 que dio vida al Plan Experimental de Melimoyu a través de la gestión de distintos organismos estatales

como el Ministerio de Bienes Nacionales y la Oficina de Planificación Nacional (ODEPLAN). Esta acción centralizada quedará también manifiesta en el marco legal referido a cuestiones como la propiedad de la tierra, así como en la intervención directa en algunos servicios (como la instalación del único centro de abastecimiento llevado a cabo por la Empresa de Comercio Agrícola (ECA) de propiedad estatal) y la construcción de infraestructura (pista de aterrizaje, muelle, sendas de penetración y, sobre todo, la Carretera Austral) (Marín, 2020).

Los lotes para la instalación de las primeras 30 familias habían sido delimitados entre los meses de octubre y diciembre de 1983. En paralelo, se comenzaron a abrir las primeras sendas de penetración para el acceso y comunicación interna de la colonia, y profundizó la exploración del área para colonizar (Marín, 2020: 100). En enero de 1984 arribaron al lugar destinado para la ocupación las primeras 16 familias las cuales pudieron optar a viviendas básicas otorgadas de forma gratuita por el Estado y al despeje del terreno para emplazarlas (El Diario de Aysén, 24/01/1984). Para ello antes debían tener aprobado su proyecto de colonización por el Ministerio de Bienes Nacionales. En dicho documento se debía especificar, entre otras cuestiones, la naturaleza del emprendimiento que se tenía pensado llevar a cabo teniendo en cuenta que el mismo debía tener relación con los recursos naturales de los lotes en venta (El Diario de Aysén, 11/02/1984).

El Plan tenía previsto una organización del espacio que permitiese una pronta y definitiva radicación que consistía en la concentración alrededor de un centro de apoyo de pequeñas parcelas (cedidas a título gratuito) y luego un radio semi disperso que ocuparían los colonos que habían comprado su lote de gran extensión en los cuales se produciría lo necesario para abastecer las necesidades internas de la colonia (Figura 20). Para 1985 se habían adjudicado 25 lotes a 79 familias, que promediaban unas 256 personas. Sin embargo, de los 25 lotes asignados solo 11 se encontraban efectivamente ocupados y todavía más importante, de las 256 personas solamente 55 se encontraban radicadas. En síntesis, un 21,5% del total de colonos ocupando el 19% de la superficie a colonizar.



Figura 20

“Colonia Melimoyu”



Fuente: Alberto Polloni. Revista Chilena de Historia y Geografía (1986)<sup>37</sup>

Del mismo modo los datos sobre los proyectos daban cuenta de la precariedad del proceso: solamente cinco proyectos estaban en funcionamiento para dicha época y de ellos solo uno mostraba avances mientras que los cuatro restantes se habían tenido que adaptar a nuevas actividades como la explotación menor de mariscos y algas. De los veinte proyectos restantes dos habían sido abandonados, nueve estaban asociados a radicaciones que ni siquiera se habían efectuado y los otros nueve no se tenía información (Romero, 1986: 87).

Según información de prensa, entre fines del año 1987 y principios de 1988, había cerca de 177 familias radicadas y se había puesto en funcionamiento en Bahía Marchant una oficina de apoyo dependiente del Ministerio de Bienes Nacionales (El Diario de Aysén, 09/03/1988). En este mismo período se comenzaría con los planes de regularización de la tierra en Melinka (después de casi 120 años de ser fundada) y poblados aledaños en el archipiélago de las Guaitecas que sentarían las bases de los futuros planes de colonización que se llevaran a cabo en dicho sector y Pitipalena (El Diario de Aysén, 15/02/1988). Entre los propósitos estaba estudiar la posibilidad de levantar asentamientos en los sectores denominados valle Horacio, península de Coca y río Rodríguez en las áreas de Pitipalena y archipiélago de las Guaitecas (El Diario de Aysén, 13/09/1988). En conjunto Melimoyu, Pitipalena y Guaitecas eran calificadas por el régimen como “puntas de lanza

<sup>37</sup> La calidad de la imagen se debe a que es una fotografía tomada a una revista en formato microfilm.

de la colonización austral”, puesto que manifestaban “una verdadera aventura colonizadora que exige de parte de sus integrantes un auténtico deseo de hacer patria en rincones alejados de nuestro territorio y que *ha sido planificada por las autoridades hasta en los más mínimos detalles*” (El Diario de Aysén, 14/02/1989) [énfasis del autor].

Lo característico de esta última fase fue que el Estado comenzó a instar cada vez más a distintas empresas para que postulasen bajo la condición de colono, mostrando su interés en que sean estas las “que hagan surgir la región, asentando grupos, proporcionando empleo y explotando los recursos que existen en la zona” (El Diario de Aysén, 02/02/1989). De este modo, en 1989 se comentaba que había varias empresas interesadas y que la mayoría “instalarían industrias relacionadas con el cultivo de salmón, la explotación maderera y la actividad turística” (El Diario de Aysén, 10/02/1989). Así de las 142 postulaciones para poblar los 68 nuevos lotes a disposición (28 en Pitipalena y 40 en Guaitecas) en un área aproximada de 24.967 hectáreas, 115 eran proyectos a cargo de personas naturales y 27 de empresas entre los que se contaba, por ejemplo, “la venta de combustible flotante y servicio de transporte de pasajeros a través del Río Palena entre La Junta y Puerto Raúl Marín Balmaceda (Pitipalena) y mediante barcazas entre este último punto y Melinka (Guaitecas)” (El Diario de Aysén, 25/07/1989).

Según el historiador coyhaiquino Alejandro Marín (2020), este tipo de fomento aparece con mayor fuerza en circunstancias en que la colonización guiada del litoral comenzaba a perfilarse, de hecho, como un fracaso. Al respecto se ha afirmado que una de las señales más claras de que las cosas no estaban saliendo como se presupuestaba era el relativamente nulo avance en la construcción de caminos para conectarse con el continente y, fundamentalmente, con la Carretera Austral.

Como decíamos más arriba una de las bases estratégicas para los planes fiscales de colonización era una adecuada conectividad asociada precisamente a la unión terrestre con la red vial articulada por la ruta austral y sus flujos. En este sentido, el mismo Ministerio de Bienes Nacionales en un estudio dedicado al plan de poblamiento austral señalaba que dentro de las razones que determinaron la selección del área para la colonización estaban sus “suelos de capacidad de uso favorables al asentamiento de un número relativamente significativo de personas”, además de presentar grandes posibilidades de “conectarse a futuro al transporte carretero pues cerca de su margen oriental está localizado el Camino Longitudinal Austral” (Ministerio de Bienes Nacionales, 1989).

No obstante, será recién en el Mensaje Presidencial de 1985, año en que se llevaba a cabo la tercera etapa del Plan en Melimoyu, que se anuncian por primera vez los estudios para la construcción del camino transversal La Junta-Melimoyu-Gala que, por cuenta del CMT, debía unir la colonia con la Carretera Austral (Gobierno de Chile, 1984-1985: 289). Para ello funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, Bienes Nacionales y el CMT habían estado realizando previamente algunos reconocimientos en la zona. Además, ya se había firmado el contrato que dejaba a cargo a la compañía Asintota de realizar una restitución aerofotogramétrica entre Melimoyu y el sector de Punta Remolino en Bajo Palena (Figura 21).

Figura 21

“Camino a Melimoyu”



Fuente: Alberto Polloni. Revista Chilena de Historia y Geografía (1986)<sup>38</sup>

Según el director regional de Vialidad, Antonio Horvath, el propósito de dicho camino sería “*arraigar la colonización y poblamiento iniciado hace más de 50 años, valorizar los campos y entregar accesos a la educación, salud y comercialización de su producción a chilenos arraigados en uno de los sectores más difíciles de la zona austral*” (El Diario de Aysén, 05/03/1985) [énfasis del autor]. Por lo tanto, la construcción y mejoramiento de vías terrestres para conectar la colonia tanto internamente como con el continente debía confirmar la sedentarización de la población en un sector de asentamiento incompleto o “inconcluso” (como anotaba por esos años Romero

<sup>38</sup> La calidad de la imagen se debe a que es una fotografía tomada a una revista en formato microfilm.

(1986)), que era consecuencia directa de una vida ligada a la navegación, la pesca y la constante movilidad. En definitiva, transformar, a través de las vías terrestres, los ritmos y actividades asociadas a un estilo de vida nómada y náutico adaptándolas a las lógicas desplegadas para la totalidad del territorio nacional -continental. De este modo, revertir, por ejemplo, la situación de los colonos que se encontraban “a tres horas de navegación del lote de otra familia y a cinco horas a remo de la senda que comunica con Melimoyu, lugar donde puede recalar un barco” (El Diario de Aysén, 13/08/1984).

Al igual que para el resto del territorio de Aysén, las vías terrestres y el longitudinal en particular, son concebidas como el medio predilecto para conjurar el aislamiento, pero en el fondo, para remediar una falta de productividad asociada directamente con la lentitud de los desplazamientos, tal como revelaba una nota periodística de la época para referirse a la movilidad cotidiana de la colonia: “la familia de un colono vive en la soledad más absoluta, pues la comunicación entre casa y casa demora varias horas, hasta días completos, aunque están relativamente cerca. En general, desde cada casa se ve hasta unos 20 metros por el bosque; luego, no es posible divisar nada” (El Diario de Aysén, 07/06/1985).

En estas circunstancias el camino lidera el esfuerzo por transparentar el territorio y acelerar los ritmos cotidianos de la población para, paradójicamente, consolidar su sedentarización. De ahí que por estos años se incrementen al máximo los esfuerzos y alternativas para trazar líneas de conexión terrestre entre los distintos puntos de colonización y la circulación continental regulada por la Carretera Austral. En 1986 Horvath recorre el sector para conocer la factibilidad de conectar la colonia a través de un transversal entre La Junta y Puerto Marín Balmaceda dando cuenta de las dificultades para concretar el trazado por medio de la selva y los suelos que dificultaban la visibilidad y la construcción de rutas estables (El Diario de Aysén, 09/01/1986; 10/01/1986).

Meses después el mismo funcionario de Vialidad informará en la prensa local que “en el sector Melimoyu en el área de colonización se acaba de terminar un estudio por parte de la empresa ASINTOTA de sobre 120 kilómetros de caminos que conecta Bahía Gala, Melimoyu, Puerto Raúl Marín Balmaceda y por el Valle Río Palena hasta la localidad de la Junta con la Carretera Austral” (El Diario de Aysén, 05/11/1986). De esta manera, sostendrá más adelante con esperanza que “estos tres poblados a su vez, *estarían unidos a la Carretera Austral y desde ahí a Coyhaique iniciándose un nuevo polo de desarrollo para la región de Aysén*” (El Diario de Aysén, 14/07/1987)

[énfasis del autor]. En todo caso, nos encontramos en este sector con terrenos donde originalmente nada ni nadie se movía sobre ruedas, y donde el bote, su motor o el remo poseían una soberanía motriz indiscutible. Áreas en las que comúnmente la piedra y la tierra para el ripio se hunden o se disuelven con el agua acumulada con las copiosas lluvias características o en que el “monte” recupera el espacio abierto por sendas construidas de las maneras más precarias. Es decir, en un lugar en que la selva, en definitiva, se traga las vías terrestres de circulación y, con ello, cualquier “encanto” o promesa de desarrollo asociada al camino previsto por las autoridades<sup>39</sup> (Figura 22 y Figura 23).

Figura 22

“¡Esto es el camino!”



Fuente: Peter Hartman<sup>40</sup> (1977-1978)

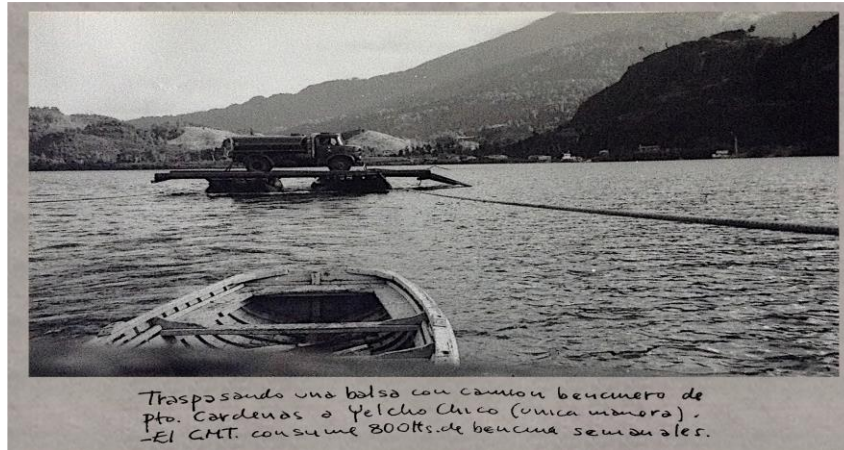
---

<sup>39</sup> Con la retirada del Cuerpo Militar de la Zona entre los años 1988 y 1989, y el término de la dictadura los trabajos quedaron paralizados, no habiéndose completado el camino hasta la actualidad (Marín, 2020).

<sup>40</sup> Debajo de la foto se lee la inscripción de su autor, Peter Hartman, exclamando: “¡Esto es el camino!”

Figura 23

“Traspassando una balsa con camión bencinero de Puerto Cárdenas a Yelcho Chico (única manera)”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)

De este modo, la heterogeneidad de los circuitos y ritmos náuticos resiste en esta etapa al deseo de ser organizados desde el esquema terrestre y continental fundado sobre el principio de producir una totalidad homogénea, un espacio común regido por un único y mismo modelo de circulación. En efecto, al igual que las antiguas vías transversales, la navegación por los canales, ríos y costas de esta parte de Aysén constituían entonces sistemas singulares que no tenían ni por función ni por voluntad configurar una red nacional o general de circulación (Richard *et al.*, 2018b). Eran tramas de movilidad absolutamente locales, adheridas a las necesidades y posibilidades que acontecían en el vínculo contingente entre el medio y las personas. Las vías terrestres en este caso, carecían ciertamente de ese sustrato, de esa articulación con los ritmos y las temporalidades, puesto que implicaban una invención radicalmente nueva para el sector. De hecho, su proyección no era el resultado de los desplazamientos cotidianos, del modo de andar en el litoral o los archipiélagos, sino la consecuencia de una operación técnica comandada por el Estado a través de Vialidad o el CMT.

El mismo año, en su citado artículo el geógrafo Hugo Romero señalaba

Para Aisén la construcción y completación de la Carretera Austral estructura una nueva organización espacial, *en torno a la cual deben vincularse sus economías y*



*procesos de poblamiento*. La ex Reserva Forestal de Puyuhuapi está realmente a varias horas de navegación del punto más cercano de cruce carretero y resulta ambicioso o claramente discutible la posibilidad de construir un camino de vinculación que debería *superar dificultades topográficas muy serias y, por lo demás, suplantarse a un alto costo la vía natural de comunicación oceánica interior* (Romero, 1986: 89) [énfasis del autor].

La clave del problema residía, a nuestro juicio, no en si el Estado militar sería capaz o no de “superar dificultades topográficas muy serias”, sino en cuál era el propósito de priorizar esa vía terrestre y porqué subordinar a ella las dinámicas y los ritmos de una histórica “comunicación oceánica interior”. Tradicionalmente la antropología ha sostenido que la movilidad náutica “regida por los ritmos atmosféricos y estacionales” tiene una dependencia mayor que la terrestre de las condiciones climáticas, razón por la cual se asocia a esta última con los movimientos acelerados de la modernidad y de “una movilidad más rápida, individualista y urbana” (Lazo y Carvajal, 2018: 152). En realidad, los ritmos más lentos, los tiempos de inmovilidad, los tiempos de espera o simplemente los de diversión y relax sólo pueden ser una “pérdida de tiempo” desde el punto de vista de una racionalidad completamente distinta, llámese “moderna” o “productivista” en donde, como se sabe, “el tiempo es oro”.

Los canales, ríos, los tramos costeros e itinerarios insulares constituían las vías del espacio “vacío” de Aysén que marcaban una movilidad subterránea o invisibilizada por las vías y lógicas terrestres tramadas al longitudinal que se quería imponer. Por ahí se podían fugar las energías, personas y cosas de la arteria principal y vertical que sería la Carretera Austral. Dicho de otro modo, el “vacío” corresponde a una percepción atrapada en la perspectiva sedentaria y estatal. El primer paso para la chilenización de Aysén consistía, por tanto, en trazar y demarcar claramente el ámbito de la circulación nacional y el pretendido desarrollo hacia el interior del territorio, hacia el continente mientras se constriñe y evita lo náutico puesto desde entonces como lo vacío o incivilizado.

Otra cuestión que en el desarrollo mismo de los planes de colonización generó discusiones tuvo que ver con el perfil de personas seleccionadas para el poblamiento de Aysén. A tan solo un mes de la llegada de los primeros colonos aparecía en la prensa local que “en Radio Patagonia, el plan fue duramente criticado en el día de ayer, sumándose a posiciones de todos los gremios y sectores productivos de la región” (El Diario de Aysén, 02/02/1984).

Dos fueron los principales cuestionamientos. Por un lado, que fuesen personas de otras regiones y no se haya priorizado el poblamiento con la misma gente de Aysén. Por otro lado, que el tipo de ocupaciones y oficios de los seleccionados no tuvieran estricta relación con las actividades que tradicionalmente desempeñaban las personas del sector. De este modo, llamó fuertemente la atención la cantidad de “profesionales y técnicos jóvenes, con trabajo estable, casados con hijos” provenientes de la zona central (El Diario de Aysén, 28/06/1983), y que entre los primeros llegados hubiese “un jubilado que anhela pasar sus últimos años en un ambiente distinto a donde ha transcurrido su existencia, un programador de IBM que desea iniciar su vida de casado en medio de la naturaleza, y un joven licenciado en Teología, ansioso de proporcionar ayuda espiritual a un sector alejado de la ciudad” (El Mercurio, 13/01/1984).

Lo que para la prensa capitalina era muestra de un reconocible interés del régimen en “atraer a esos lugares a personas dotadas de otros hábitos y mentalidades, y capaces, por lo tanto de innovar en los métodos tradicionales de explotación económica” (El Mercurio, 16/02/1984), para algunas autoridades y habitantes locales era el indicio de un posible fracaso. De hecho, con el tiempo y ante la evidencia de la dificultad que tenían los colonos seleccionados para adaptarse a las condiciones de la zona, las autoridades comenzaron a considerar a otros pobladores de Aysén como potenciales colonos. Más específicamente empezó a ser planteada la posibilidad de incitar a los pescadores artesanales que se encontraban desperdigados por la zona levantando sus puestos transitorios en búsqueda de lo que ya comenzaba a visualizarse como un *boom* de la merluza austral (El Diario de Aysén, 14/11/1986). Sin embargo, como bien señala Marín

(...) el principal inconveniente de los pescadores artesanales, buzos mariscadores y recolectores de algas, era que sus modos de vida respondían a un nomadismo



constante e itinerante que dependía de la ubicación de los recursos, las temporadas de extracción y los medios que poseían para explotarlos, por estos motivos no buscaban sedentarizarse en lugar específico (2020: 188).

En este sentido el problema no era solo el origen de los postulantes sino también el tipo de actividades propuestas en sus proyectos. Al respecto llama la atención, por ejemplo, la gran cantidad de emprendimientos dedicados a la actividad ganadera y agrícola en la colonia de Melimoyu existentes hasta 1985 (Tabla 1).

Tabla 1  
“Actividades y Colonos de Melimoyu”

Etapa	Tipo de Proyecto	Profesión/Oficio del colono	Procedencia del colono	Superficie (en hectáreas)
1ª	Forestal/Ganadero	Ingeniero Agrónomo	-	13900
1ª	Pelillo	Vendedor	Valparaíso	1043
1ª	Coipos/ Salmones/Papas	Buzo y Técnico Agrícola	Santiago	3893
1ª	Ganadero/Forestal	Técnico Ganadero/Diseñador Industrial	Valparaíso	2248
1ª	Secado, salado, deshidratado de recursos marinos	-	-	2266
1ª	Ganadero	-	Magallanes	3685
2ª	Curtiembre	Experiencia en Australia	Combarbalá y Santiago	696
2ª	Ganadero/Forestal	Administrador de fundo/Administrador de empresa	Cauquenes	5563
2ª	Ganadero/Agrícola	Perito agrícola ganadero	Linares y Talca	4715
2ª	Ganadero/Forestal	Ingeniero Forestal/Pequeño agricultor	Chillán y Talca	5010
2ª	Mulares/Forestal/Coipo/Bovinos	Experiencia en el rubro	Santiago	6486
2ª	Agrícola	Experiencia en agricultura	Santiago	3705
2ª	Ganadero/Hortalizas	Administrador predio agrícola/Mecánico/Empleado	Temuco	6278
2ª	Forestal	Compraventa de maderas	Santiago	6336
2ª	Ganadero ovino	Experiencia en rubro	Santiago	8500
2ª	Porcinos y coipos	Estudios en Ingeniería Forestal	Santiago	5087
2ª	Transporte y ostricultura	Empleado	Santiago	2411
2ª	Gansos y choros	Empleado público	Santiago	2627
2ª	Choros y coipos	Experiencia en rubro/Experto en navegación	Valparaíso	1176
2ª	Ganadero	Agricultor	Chillán y Santiago	5510
2ª	Ganadero	Médico Veterinario	Santiago	2953
2ª	Pesquero forestal	Experiencia en rubro	Puerto Montt	6543
2ª	Salmones	Experiencia en pesca y navegación	Puerto Montt	2600
2ª	Recursos marinos/Pesca/Pelillo	-	-	3927

Fuente: Elaborado en base a los datos de Hugo Romero (1986).

En el caso de Pitipalena y Guaitecas es cierto que las expectativas con relación a la actividad pesquera aumentan tal como lo deja entrever el aspirante a colono Roberto Villagrán Flores “de profesión empresario, graduado con un Master y Bachelor de Administración de Empresas de la

Universidad de Wisconsin en EEUU” (ARNAD-MBN, 1987) y con “Experiencia profesional manejando y financiando empresas en EEUU y Europa”, que quería dedicarse a la confección de botes por intuir que la mayoría de las postulaciones se dedicarían a las actividades pesqueras.

Pero no cabe duda de que, en coherencia con los delineamientos oficiales que consideraron los atributos paisajísticos como una “ventaja comparativa” de Aysén, comienza a aparecer con fuerza el turismo en los nuevos emprendimientos. En la propuesta Patrick y Patricio Harper, padre e hijo respectivamente, se señalaba, por ejemplo, que “como proyección al largo plazo, una vez unido Pitipalena con la Carretera Austral, vía terrestre, vendría la construcción de las cabañas o albergues turísticos de modo de difundir las bellezas naturales de nuestro país tanto para chilenos como extranjeros” (ARNAD-MBN, 1987).

De modo similar, el proyecto de Pedro Fuentes Guglitemetti, también para el sector de Pitipalena, tenía como propósito “[o]frece una alternativa única y distinta a todas aquellas personas que en número creciente, año a año, se sienten atraídos por la belleza incomparable del paisaje y que sin embargo no tienen la posibilidad de conocer debidamente por la ausencia absoluta de un lugar habitado” (ARNAD-MBN, 1987). Por su parte, Juan Carlos Schidlowski Fernández presentó un proyecto para montar en Pitipalena “la construcción de un hotel de turismo de primera clase. Este hotel será enfocado principalmente al turista extranjero interesado en nuevas aventuras que está extremadamente consciente de la maravilla que representa la lejanía y belleza física del área” (ARNAD-MBN, 1987).

En definitiva, tanto en el caso de Melimoyu como de Pitipalena y Guaitecas, los colonos coinciden, en primer lugar, con ser mayoritariamente de fuera de Aysén, principalmente de la zona central del país. Además, poseían niveles de estudios y estatus socioeconómico relativamente altos con relación a la población local. Pero lo que en términos comparativos resulta a nuestro juicio más revelador fue la promoción de actividades económicas poco comunes para el sector y, sobre todo, una lógica de radicación que, como hemos visto, era todavía excepcional para una zona en la que el “ir y venir” de las actividades reproductivas y la “transitoriedad” de la vivienda parecía ser la norma.

Este último aspecto, el de la casa-habitación, nos parece relevante y a la vez representativo como punto de análisis. Es importante mencionar que tanto dentro de los planes estatales como en los

proyectos de colonización de los aspirantes revisados en todos -o la gran mayoría-, la construcción de la vivienda familiar constituye la base, piedra fundacional, del futuro asentamiento. Tanto es así, que en la mayoría de los casos el cronograma de radicación consistía, en primera instancia, en la ida hasta el sector de una pequeña cuadrilla de trabajo constituida regularmente por los integrantes masculinos del grupo familiar del postulante (hijos mayores, hermanos, primos, cuñados) para construir las instalaciones básicas: despeje del terreno de la propiedad, construcción de vivienda y primeros adelantos relacionados con la actividad a ejecutar, para luego recibir al resto de los integrantes (niños y mujeres en su gran mayoría).

Estos patrones tradicionales y patriarcales de la constitución familiar eran ampliamente promovidos por el Estado autoritario como modelo organizativo fundacional de la colonia que se debía establecer. Y si la familia debía operar como la base social para el proceso de sedentarización, la casa familiar era, sin duda, su medio material por excelencia. Esta relación la expresa de manera ejemplar Andrés Maturana Díaz aspirante a colono en el sector de Guaitecas para quien

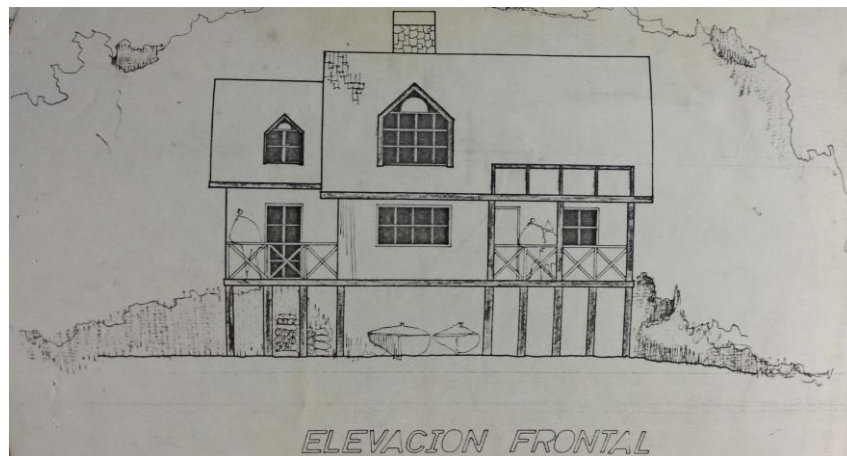
El objetivo principal de este proyecto es *radicarse permanentemente* en el área de las Guaitecas y realizar actividades que permitan el *satisfactorio desarrollo de la familia, la zona y la región*. Las actividades productivas estarán principalmente asociadas a la formación de un centro de cultivos marinos de alga *Gracilaria* (pelillo) bajo un adecuado programa global de manejo y administración de los recursos marinos (ARNAD-MBN, 1987) [énfasis del autor].

Más adelante, junto con la descripción detallada de la actividad a desempeñar, Maturana Díaz dedica un apartado específico a la cuestión de la vivienda, donde anota “la casa del hombre es un reflejo de su vida y de sus costumbres”. Posteriormente presenta una serie de planos y croquis hechos a mano con el diseño para la vivienda (Figura 24 y Figura 25) señalando además que

(...) *la casa habitación de este proyecto es algo en lo particular muy importante para nuestra familia* (...) creo que es necesario esforzarse de un modo muy especial en la construcción de una *casa definitiva, para así de la mejor manera lograr el triunfo de nuestra futura radicación* (ARNAD-MBN, 1987) [énfasis del autor].

Figura 24

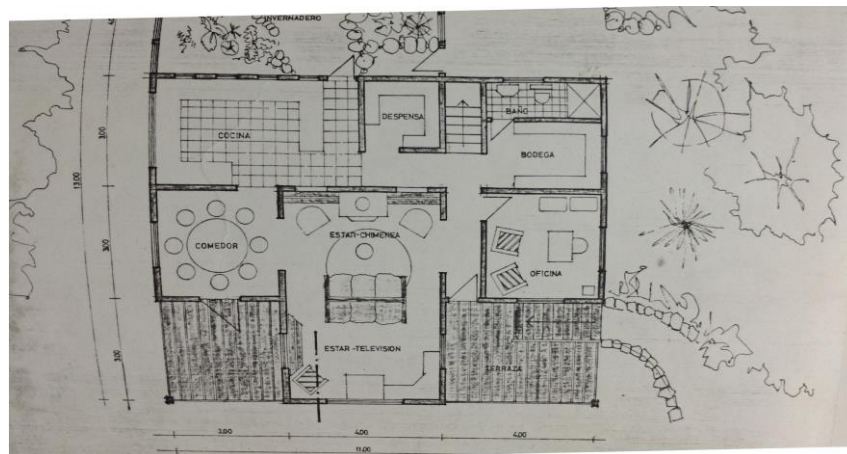
“Casa-habitación vista frontal”



Fuente: Archivo Nacional de la Administración – Ministerio de Bienes Nacionales.

Figura 25

“Plano casa-habitación”



Fuente: Archivo Nacional de la Administración – Ministerio de Bienes Nacionales.

De este modo, el aspirante a colono establece una relación directa entre el tipo de vivienda con el tipo de colonización y apropiación espacial proyectada. Intuye bien al decir no solo que la casa es un “reflejo” de la vida y las costumbres, sino que el tipo particular de casa que propone él constituye un elemento fundamental para su definitiva “radicación” y sedentarización.

Más allá de si el ejemplo del postulante Maturana puede extrapolarse a la totalidad de los casos y expectativas de los distintos aspirantes, nos parece significativo su ejemplo ya que nos permite pensar y conectar, por medio del elemento casa-habitación, con el otro gran proceso de poblamiento que se está llevando a cabo en el mismo período a solo unos cuantos kilómetros de la colonia fiscal. En efecto, mientras el modelo de casa familiar remite a un proyecto de sedentarización (elementos como el “invernadero”, la “despensa”, la “bodega” o incluso las salas de “estar” presentados en el diseño de la vivienda de Maturana son significativos en este sentido), los llamados “ranchos de plástico” levantados transitoriamente por los pescadores artesanales en distintos enclaves costeros expresan una manera totalmente distinta de habitar y componer el espacio.

De este modo, la vecindad física entre los participantes de las colonias estatales y los pescadores artesanales que ocupaban espontáneamente la zona del archipiélago reflejó las diferencias entre cada una de estas lógicas, aunque también sus contactos e interferencias. Cuando la colonia de Melimoyu entró en crisis y sus colonos sintieron la necesidad de adaptar sus actividades y necesidades al medio pidieron y obtuvieron ayuda de los pescadores nómadas (Marín, 2020: 180). Asimismo, cuando en la década de 1990 dichos pescadores artesanales comenzaron a establecerse definitivamente y a exigir el reconocimiento oficial de sus asentamientos, el gobierno, quizás en un último intento por salvar las colonias estatales del litoral, intentó moverlos hacia Melimoyu (Brinck, 2011).

Retomando el elemento casa-habitación no debe ser comprendido como una cuestión casual o insignificante a la hora de comprender estas dos maneras heterogéneas de ocupar y componer el territorio. Mientras una está diseñada para ser la base de una radicación definitiva, el lugar en torno al que se organizan los ritmos y las actividades de la vida sedentaria, la otra constituye la mejor respuesta a las condiciones siempre cambiantes de la vida nómada. Tan fundamental es esta cuestión de la adherencia que tienen los materiales y el tipo de vivienda con el modo de ocupar el espacio que uno de los pescadores que habitó en el sector de Puerto Gala, poblado emblemático en el poblamiento nómada del litoral, señalaba que “las construcciones eran de plástico (...) es que no permitían que uno haga una construcción de madera (...) pensaban que si uno hacía una construcción de madera se iba a radicar aquí y ellos lo que no querían era que haya gente” (citado en Marín, 2011: 67).

En realidad, esta especie de fenomenología de la casa-habitación es válida para períodos disímiles en la historia de la colonización de Aysén. Por ejemplo, los antiguos habitantes de la zona litoral habían construido sus viviendas y transportes bajo una lógica completamente adherida al paisaje para, de este modo, “ocupar y beneficiarse del extenso hábitat archipelágico” (Torrejón *et al.*, 2013: 35). Así lo constataría en 1773 el gobernador de Chiloé Carlos Beranger quien afirmaba que “los indios guaiguenses i chonos tansitan continuamente este archipiélago, como *ambulantes i dispersos a la pesca de lobos i mariscos sin tener estabilidad i reducidos a chozas portátiles de ramas i cueros*” (citado en Torrejón *et al.*, 2013: 49) [énfasis del autor]. En este sentido, sus viviendas constituían soluciones técnicas inteligentes y plenamente adaptadas a la fisiografía local “ya que frente a la eventualidad podían ser desarmadas y rearmadas *in situ*, facilitando así su transporte a través de istmos y penínsulas” (Torrejón *et al.*, 2013: 35).

Por el contrario, la forma de ocupación de los pobladores “espontáneos” de la zona continental de Aysén a principios del siglo XX, consistía, en primer lugar, en la construcción de la casa-habitación, llamada comúnmente “puesto”, alrededor de la cual se organizaba todo lo necesario para asegurar su sedentarización: “posiblemente un pequeño galpón, un corral, una huerta medida en metros y una superficie un poco mayor de tierras limpiadas y empastadas, a la que se agregaba algunas veces una pequeña siembra de cereales” (Ibáñez, 1972-1973: 311).

La casa-habitación de este modo deja de ser un detalle banal y se transforma en elemento constitutivo de los distintos ensamblajes que se componen entre las actividades de (re)producción, los ritmos, el medio de transporte y el entorno. A la casa asociada a la “siembra de pastos, crianza de vacunos (...) espacios para cultivos de hortalizas, crianza de aves y plantación de árboles frutales” (Martinic, 2014: 375) característica de la parte continental, se opondría esta forma, igualmente adherida a su medio, de viviendas transitorias, desarmables y móviles.

Cuando en 1992 el gobernador de Aysén señalaba la necesidad de crear establecimientos permanentes para así “mejorar el estándar de vida de esa gente que viven como nómades” (El Diario de Aysén, 30/06/1992), está pensando, de hecho, en cómo adecuar la forma casa-habitación con el modo de vida de los pescadores artesanales dispersos por las islas y costas de Aysén. En efecto, el propósito del Estado no era solamente trasladar a los pescadores desde las islas hacia el continente (ya sea a Melimoyu u otro sector) sino encontrar el lugar “para que los pescadores fijen

definitivamente sus hogares (...) deben llegar a un lugar donde cuenten con su casa digna”, en definitiva, se sedentaricen (El Diario de Aysén, 10/07/1992).

A pesar de que la propuesta fue rechazada por los mismos pescadores que lograron el reconocimiento oficial de su poblamiento informal con la fundación en 1999 de Puerto Gala, quienes apoyaban el traslado opinaban que “Melimoyu tiene tres veces más oportunidades que aquí, *porque es el continente*”. Además, se señalaba la construcción del “camino que se va a unir con la *Carretera Austral* y ya todo se va a poder hacer por tierra, no en bote” (citado en Brinck y Morales, 2013: 45) [énfasis del autor]. En definitiva, tenemos dos ensamblajes territoriales coexistiendo a pocos kilómetros de distancia. De un lado, el continente, con sus vías terrestres organizadas en torno al longitudinal, la casa-habitación y los asentamientos sedentarios. Y del otro, el que acontece entre los archipiélagos, los canales, los botes y la ocupación dispersa en viviendas transitorias.

La llegada de cientos de personas a los archipiélagos de Aysén en la década de 1980 había sido consecuencia directa de dos procesos distintos, pero en este caso coincidentes. De un lado, la gran masa de desempleados que, como vimos, habían sido desligados de sus medios de producción y lanzados a la cesantía como consecuencia de las reestructuraciones capitalistas impulsadas por el régimen. Del otro, las enormes expectativas que generó la explotación y comercialización de distintos recursos marinos que eran abundantes en la región, y estaban siendo cada vez más valorados en los mercados internacionales. Ese fue el caso, por ejemplo, del “pelillo” (*Gracilaria chilensis*) en el mercado japonés, el “loco” (*Concholepas concholepas*) o la “merluza austral” (*Merluccius australis*) en el mercado español que movilizaron a una “gran masa nómada, que de isla en isla fueron desplazándose hacia el sur” (Barattini, 2013: 146).

Como plantea el historiador Mateo Martinic en este caso “no se trataba de colonos movidos por el afán de encontrar en terrenos fiscales disponibles un espacio de su agrado para establecerse en el mismo, residir de manera permanente con la familia y explotarlo económicamente”, sino que fundamentalmente “de pescadores nómades, movidos por su oficio que los llevaba a seguir la ruta de los cardúmenes o a explotar bancos de mariscos y otros especímenes marinos” (Martinic, 2014: 387). Es decir, todo un movimiento de ocupación asociado a un ritmo cíclico y transhumante que no pretendía en principio echar raíces sobre un espacio particular sino desplazarse a través de él buscando las mejores posibilidades para su propia subsistencia: es el animal, en definitiva, el que

inicia a las personas en la vida nómada (De Terán, 1952: 382). Por lo mismo desde una perspectiva estatal, continental y sedentaria, estos “gitanos del mar” (como se les ha motejado) fueron “víctimas” de una situación de “marginalidad y miseria” que supuestamente “no se condecía con el grado de adelanto que se manifestaba por todos los ámbitos del territorio aysenino camino de la *modernidad progresiva*” (Martinic, 2014: 387) [énfasis del autor].

Pese a que en la década de 1980 la zona de los archipiélagos constituía un territorio particularmente “movedizo y complejo” debido a la gran cantidad de pescadores “dispersos por todas partes, moviéndose de un punto a otro” (Brinck, 2011: 37), el grupo de islas conocidas hoy bajo el nombre de Puerto Gala en pleno canal Moraleda ubicado entre el archipiélago donde se localizaba la colonia de Guaitecas y el litoral que contenía las colonias costeras de Melimoyu y Pitipalena, constituyó “uno entre muchos puntos poblados de la zona” debido a la particular abundancia de la merluza austral (Brinck, 2011: 37). Contrario a las colonias fiscales y la expectativa de vida familiar en casa arraigada, este fue originariamente “un mundo eminentemente masculino” al cual “los pescadores llegaron en su mayoría sin sus familias y se establecieron en campamentos de carácter provisorio (a pesar de permanecer por años) constituidos por precarias casas hechas con ramas, palos y trozos de nylon llamadas ‘ranchos de plástico’” (Brinck y Morales, 2013: 40).

En todo caso, decir que porque eran nómadas y náuticas estas formas de ocupación no poseían ni producían su territorialidad sería un error histórico y antropológico. A pesar de que “se trata de un espacio que privilegia el tránsito y la circulación antes que el establecimiento prolongado de una agrupación de personas en un mismo lugar” (Brinck, 2011: 30-31), el mar solo puede ser un espacio neutro o indiferenciado desde la perspectiva continental y terrestre. Para los habitantes del litoral y los archipiélagos, el mar constituye un espacio con sus especificidades y profundidades, lugares con distintos significados, afectos y funciones, en definitiva, un *maritorio*. Lo que sucede es que los ritmos, las actividades y las tecnologías con que se reproduce la vida allí son, como venimos mostrando, distintas a las del continente. No es que un camino acá no sea útil, pero seguro no es lo primordial, puesto que la vida en el litoral está fundamentalmente orientada no hacia la tierra, sino que hacia el mar y sus tiempos, y para transitarlo antes que el automóvil, se depende de los vientos y el bote.

Esto no implica esencializar ni idealizar el modo de vida nómada por oposición al sedentario, sino de reconocer distintos ensamblajes temporal y espacialmente situados. De partida, en la historia la



mayoría de los pueblos nómadas han ocupado el continente, los desiertos y las estepas (Toynbee, 1956). Pero sobre todo es importante señalar que para dar vida a sus explosiones extractivistas (“*booms*”), todavía más en territorios tan alejados de las grandes metrópolis como es el caso nuestro, el capital no pretende ni requiere de lentos y planificados procesos de asentamiento poblacional, sino que se conforma con turbulentas ocupaciones, precarias y espontáneas, que duren lo que dura el *peak* de la explotación. De este modo, en el caso particularmente estudiado, a pesar de no estar integrados físicamente al territorio nacional los enclaves pesqueros que emergieron como Puerto Gala no eran ni autónomos ni autárquicos, sino que estaban absolutamente incorporados y, más precisamente, subordinados a las lógicas del extractivismo y el mercado global. De hecho, ahí “la economía nunca ha sido doméstica sino más bien economía mercantil” (Díaz, 2011: 180).

En el comienzo, no hubo siquiera intención de generar un intercambio interno, ni una economía endógena que permitiera asegurar una radicación permanente e independiente. Era, ante todo, un enclave periférico que dependía de la explotación de un único recurso (por ejemplo, merluza austral) a través del cual se comunicaban directamente con el mercado internacional. En efecto, como anota el antropólogo Guillermo Brinck en su estudio en Puerto Gala “no se cultiva la tierra ni se crían animales. Solo se pesca, todo lo demás se trae desde fuera”, y, al mismo tiempo, casi la totalidad del producto extraído es exportado (Brinck, 2011: 23).

En este caso, como en el de la “máquina estanciera” de Magallanes y también en la explotación del ciprés de las Guaitecas, la lógica desterritorializante del capital se montará abruptamente sobre las dinámicas nómadas preexistentes en el sector y las ajustará a sus intereses. Como en Magallanes y Guaitecas en el siglo XIX, la nueva axiomática capitalista arribada a la zona archipelágica y costera de Aysén a fines del XX consistió, en definitiva, en sustraer la trashumancia de los canales y convertirla en fuerza de trabajo adosada a los nuevos mecanismos de acumulación. Es así como, paradójicamente, pese a los muchos intentos estatales, mientras esta área permanecía débilmente integrada al territorio nacional, se encontraba radicalmente conectada al mercado mundial. De ahí que quizás la clave para comprender los ámbitos insulares no sea más el aislamiento, sino por sobre todo, la movilidad.

## Consideraciones finales del capítulo

En este capítulo hemos mostrado que desde el punto de vista de la Carretera Austral, “chilenizar” implicó no solamente apoyar el poblamiento y radicación de personas, sino también un esfuerzo por sustraer para luego modificar los ritmos y las movilidades de los canales, islas, litoral y sus gentes, conduciéndolas tanto como fuera posible por las vías terrestres trazadas sobre el continente y con ello dislocar el soporte de un modo de vida nómada caracterizado por asentamientos itinerantes y actividades reproductivas que requerían una movilidad constante. Es decir que antes que reactualizar o sobrescribir unas movilidades tradicionales se trató aquí, camino longitudinal mediante, de inventar un modo distinto de transitar, una nueva trama y dinámica para las circulaciones de Aysén.

En este sentido, complementando la “verticalización” de los flujos transversales y transfronterizos demasiado “argentinizados”, la chilениzación acontecería a través del despliegue planificado y racionalizado de una única red vial oficial que debía articular diversos procesos tales como el incremento de la población y los mecanismos para fijarla a la tierra, el aumento y control de la circulación continental y la aceleración de los tiempos de los desplazamientos cotidianos de Aysén. De modo tal que la aparición del camino implicaría no solo la importación de una nueva tecnología de transporte sino, por sobre todo, la emergencia de nuevos ritmos y formas de ocupar y componer el espacio austral: mientras que entre el bote, las costas, la pesca y las viviendas transitorias acontecía una vida itinerante con una territorialidad en movimiento asociada con una temporalidad predominantemente cíclica marcada por vientos, lluvias o mareas, el camino austral promoverá, en cambio, una circulación normada, verticalmente organizada y los asentamientos permanentes propios de una territorialidad más fija, sedentaria, desde donde se configuraban los patrones rítmicos y temporalidades de una “modernidad progresiva” como apuntaba el historiador Mateo Martinic.

En definitiva, chilenizar implicaba desde esta perspectiva la producción de una totalidad más o menos uniforme. Un territorio común estructurado en torno a determinadas formas de circular y habitar en él. Pero más particularmente, conllevaría la subordinación de los espacios marginales (con sus ritmos, sus temporalidades y movilidades) a un sistema mayor y hegemónico que, como

dijimos, haría fluir todo por la parte continental y en un sentido vertical. La chilenización es, por tanto, una jerarquización territorial.

Hemos podido ver también cómo a lo largo del siglo XIX y XX los procesos de colonización de Aysén, y Patagonia en general, están mucho más vinculados a la posibilidad de explotar indiscriminadamente algún “recurso” (oveja, madera, pez) y conectar antes con la geografía del capital, que con la consolidación de una integración física con el territorio nacional. El ejemplo del poblamiento espontáneo de los pescadores artesanales a fines del siglo XX se suma así a los casos de la “máquina estanciera” de Magallanes o la explotación del ciprés comandada desde el archipiélago de las Guaitecas en la segunda mitad del siglo XIX.

Una mirada en conjunto a cada uno de estos casos nos revela la aparente paradoja en la que, por un lado, el proceso de explotación y acumulación capitalista mantiene y hasta se beneficia de las formas de vida itinerantes y móviles, que, de hecho, dificultaban el acoplamiento de este espacio a la territorialidad estatal. Pero, por otro lado, en adelante las mismas formas ya no se componen armoniosamente con los ritmos cíclicos del medio sino que son ahora animadas por la temporalidad acelerada, lineal y productivista del capital. Dicho de otra manera, pese a que la explotación de la merluza entra en resonancia con los modos de vida del archipiélago y parte del litoral presentes desde la época colonial, esta misma similitud o adaptabilidad no se constata con relación a los ciclos naturales, como por ejemplo el de reproducción de las especies, razón por la que rápidamente los “recursos” del “loco” y la merluza fueron sobreexplotados. En suma, para no esencializar o idealizar la forma nómada, hemos visto que aunque esta geografía transhumante y náutica recorre y se reproduce clandestinamente en los márgenes de la geografía principal, continental y estatal, en determinados contextos es conectada directamente y adaptada con la escala ampliada de los procesos extractivistas del mercado internacional.

Pero el intento de colonización fiscal analizado no solo se distingue del poblamiento activado por el capital arribado en forma de merluza hasta los canales e islas de Aysén durante la dictadura, sino que tardíamente también se vincula con otro proceso asociado a la propiedad de la tierra. Como hemos visto, la colonización del litoral, y de Melimoyu en particular, estaba respaldada por un modelo de soberanía estatal que veía en la Carretera Austral al resorte para el poblamiento y desarrollo en tanto herramienta de integración física que facilitaría los procesos de explotación-extracción (“encanto” del longitudinal). Desde este punto de vista, este fue un proceso trunco: la

conexión con el camino longitudinal no se concretó y con los años en lugar de aumentar, la población del sector fue disminuyendo drásticamente. Sin embargo, la misma dificultad para construir el camino y poblar la zona tuvo como consecuencia la mantención de condiciones ambientales específicas que atraieron y concentraron los (nuevos) intereses de acumulación y reproducción del capital asociados ahora con mayor fuerza al turismo y la conservación.

Es así como en la década de 1990 la *Conservation Land Trust* del empresario conservacionista norteamericano Douglas Tompkins comienza a estudiar la posibilidad de adquirir las tierras desocupadas en terrenos aledaños al volcán Melimoyu para destinarlas a la conservación. En 1994 su par chileno, Carlos Cuevas, crea la Fundación Melimoyu apropiándose de importantes superficies en el sector. Más recientemente la zona llamó también la atención de la familia Cortés Solari a cargo de la Fundación MERI que instaló allí su centro de operaciones ligadas a la investigación científica y conservación.

Esta última se encuentra a su vez asociada al también empresario norteamericano Warren Adams, fundador de la empresa Patagonia Sur dueña de cientos de hectáreas en el sector, quien explica su modelo de negocio de la siguiente manera:

Buscamos capital, compramos tierra para protegerla, pero buscamos maneras de generar utilidades. Es importante para Chile y para la Patagonia que la conservación no signifique sólo poner tierra en un museo. Nuestro fin es hacerla más productiva económicamente de lo que era antes de que la compramos (El Sábado, 04/12/2012).

En suma, es como si aquel proceso truncado de soberanía estatal asociado a la sedentarización y la construcción de la Carretera Austral hubiese permitido una nueva territorialización del capital ya que lo que valoraron estas inversiones ha sido precisamente el aislamiento, la falta de conectividad y la poca población del sector (Núñez *et al.*, 2018a;2019). De hecho, una de las principales características de esta nueva fórmula será no poblar con personas, sino acumular y especular con la conservación de tierras y ecosistemas humanamente no intervenidos.

Recientemente, tras el acuerdo con algunos de estos nuevos “colonos”, el Estado chileno se comprometió a crear el Parque Nacional Melimoyu conectando, de este modo, con otra forma de

ocupación y chilenización de Aysén que abordaremos en el siguiente capítulo<sup>41</sup>. Mientras actualmente en la antigua colonia habitan cerca de seis de las familias originales que nunca vieron la conexión terrestre con el camino longitudinal, el nuevo Parque Nacional y sus proyecciones turísticas asoman como razón económicamente válida para terminar (al fin) con la construcción del camino que asegure la unión definitiva con la Carretera Austral.

---

<sup>41</sup> Gracias a una donación de miles de hectáreas por parte de la fundación que dirige Kristine McDivitt, viuda de Tompkins, el Estado chileno planificó, como veremos en el próximo capítulo, su Red de Parques de la Patagonia entre los cuales se encuentra comprometido el Parque Nacional Melimoyu. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-39297318>

## CAPÍTULO V:

### Carretera Austral y Parques Nacionales: componiendo una “naturaleza” para Aysén.

Incluso antes de los parques privados, los parques nacionales nunca fueron naturales.

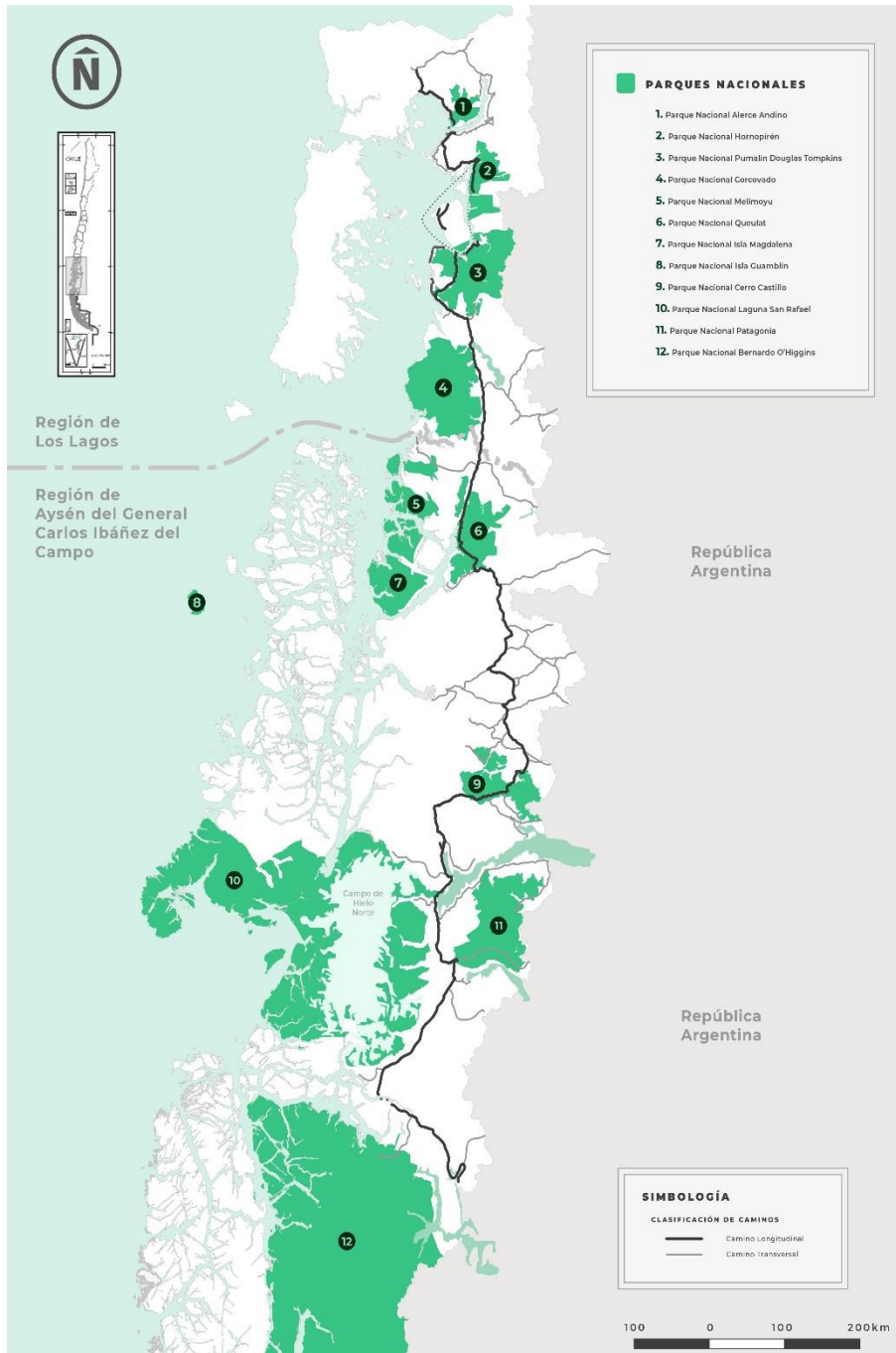
(Steve Hinchliffe, *Geographies of nature. Societies, environments, ecologies*).

En el año 2018 el *New York Times* publicó un reportaje en el que definió al recorrido de la Carretera Austral como “realmente hermoso” y lo colocó en el puesto número seis de los 52 lugares del mundo recomendados para visitar (The New York Times, 08/05/2018). La nota se refería más particularmente a la Ruta de los Parques de la Patagonia que había sido creada a partir de los acuerdos firmados a principios de ese año entre la entonces presidenta de la nación, Michelle Bachelet y Kristine McDivitt, dueña, junto con su difunto esposo, Douglas Tompkins, de la compañía internacional de conservación *Tompkins Conservation*.

El recorrido “escénico”, como se le llamó, que componía la Ruta inaugurada en 2018 contaba con 2.800 kilómetros de largo que atraviesan distintos ecosistemas, más de sesenta comunidades y, lo que le da su nombre, 17 Parques Nacionales ubicados entre Puerto Montt y Cabo de Hornos. De esta manera articularía el trazado de la Carretera Austral, con la zona de navegación llamada Canales Patagónicos y la Ruta del Fin del Mundo ubicada en la región de Magallanes. En total, 11,5 millones de hectáreas de conservación que corresponden al 91% de las áreas de protección fiscal bajo la forma de Parque Nacional del país que buscan “equilibrar de manera armónica la protección de la naturaleza con el desarrollo económico de sus comunidades a través del turismo como consecuencia de la conservación” (Ruta de los Parques, 2018) (Figura 26).

Figura 26

“Ruta de los Parques de la Patagonia sección Aysén”



Fuente: Elaboración Propia

En efecto, según sus propios gestores la iniciativa tendría como principal objetivo ser la ruta “de conservación más importante a nivel mundial, posicionando la imagen de Chile como un destino de naturaleza prístina y convirtiéndonos en un referente de desarrollo económico basado en la conservación” (Ruta de los Parques, 2018). Su creación, como indicábamos más arriba, respondía a una iniciativa público-privada llevada adelante desde 2017. De un lado, la compañía del multimillonario matrimonio Tompkins donaría 408 mil hectáreas de su propiedad para la creación de cinco nuevos Parques Nacionales (Pumalín, Melimoyu, Cerro Castillo, Patagonia y Kawéscar) y la expansión de otros tres ya existentes (Hornopirén, Corcovado, Isla Magdalena), mientras que, por su parte, el Estado agregaría a esta donación 995 mil hectáreas de tierras fiscales y reclasificaría 2,2 millones de hectáreas pasándolas de Reservas a Parques Nacionales, comprometiéndose, de este modo, a tutelar fiscalmente la conservación de la tierra donada.

En marzo de 2017, cuando recién empezaba a ser públicamente conocido el proyecto, la subsecretaria de Turismo de la nación, Javiera Montes, había afirmado que:

La firma de este Protocolo da inicio a la consolidación de una nueva estrategia dirigida a generar una Ruta de Parques de la Patagonia como una oportunidad única con alto valor turístico para nuestro país permitiéndonos *consolidar un producto turístico nuevo que incorpora elementos asociados a la naturaleza y aventura, factores altamente valorados por los turistas nacionales e internacionales* (Gobierno de Chile, 2017) [énfasis del autor].

De manera similar, casi un año después, en vísperas de la inauguración de la Ruta, la presidenta Bachelet señalaba que “desde ahora el Estado de Chile tiene el deber de valorar, preservar y potenciar *la riqueza natural de la Patagonia*”. Más adelante añadía que “el potencial es evidente para el turismo”, ya que “el 78% de los turistas de larga distancia consideran que *la naturaleza es su principal motivación para visitar Chile*” y, por otra parte “[s]e estima que las áreas protegidas en nuestro país han aportado más de 10 millones de visitantes en los últimos cuatro años” (T13, 29/01/2018) [énfasis del autor].

De esta manera, la Ruta de los Parques de la Patagonia vendría en cierto modo a coronar el proceso mediante el cual la Patagonia en general y Aysén en particular se ha ido convirtiendo en uno de los destinos más apetecidos por turistas e inversores nacionales y extranjeros que valoran principalmente sus características “naturales”, ambientales y su identidad de “fin de mundo” o



lugar aislado. En términos concretos, como han demostrado diversos estudios, este proceso de valorización ha implicado una *commoditización* de la naturaleza patagónica donde “la racionalidad capitalista (...) también convierte la naturaleza en mercancía” (Rodríguez *et al.*, 2016: 190).

En este sentido, Núñez *et al.*, ha demostrado cómo distintos mecanismos tales como el ecoturismo, la conservación de áreas específicas o la investigación científica en Aysén han ido conformando desde hace unas décadas una suerte de “eco-extractivismo” articulado, a su vez, a renovados procesos de colonización, o más bien de “eco-colonización” (Núñez *et al.*, 2016a, 2017d, 2018a, 2019), donde lo “natural” o lo “verde” “deviene en un proyecto modernizador y en una renovada forma de colonialidad” (Núñez *et al.*, 2016a: 2). Con lo cual, sin negar la existencia en esta zona del modelo de desarrollo capitalista extractivista, estos trabajos demuestran que hace un tiempo se atestigua en Aysén la instalación de una nueva maquinaria, también capitalista, pero de corte sustentable, “verde” o conservacionista.

De este modo, estos enfoques permiten visualizar que, contrario a lo que comúnmente se cree, iniciativas donde la conservación de la naturaleza adquiere un lugar fundamental pueden también potenciar renovados procesos de acumulación capitalista y repercutir notablemente en la conformación de nuevas problemáticas socioespaciales. No excluyente con lo anterior, desde las perspectivas de los ensamblajes que hemos venido experimentando a lo largo de esta investigación, nos gustaría profundizar acá en un aspecto distinto del problema relacionado a la composición de la naturaleza.

Sabemos que tal vez una de las consecuencias más paradójicas de nuestra razón instrumental sea que mientras en el pensamiento se opera una separación radical entre sociedad y naturaleza, en la práctica, en cambio, cada vez es más difícil encontrar una naturaleza que sea solamente *natural*. Retomando, a modo de ejemplo, el caso de la Ruta de los Parques de la Patagonia nos parece importante señalar que la “naturaleza” exhibida aquí (como en tantos otros casos) es configurada concretamente por medio de diversos elementos de los cuales algunos ni siquiera podríamos decir que son “naturales” (o lo que convencionalmente comprenderíamos como tal), sino más bien tradicionalmente vinculados a la técnica, a la ingeniería o en todo caso a la agencia humana como son los caminos o las áreas de conservación.

En efecto, en nuestra experiencia cotidiana, la realidad parece ser mucho más compleja, más rica, y por lo mismo también más caótica que un orden distribuido y organizado jerárquicamente en

torno a dos polos (sociedad-naturaleza; humano-no humano). Por este motivo, a partir de la revisión de estudios técnicos, documentación oficial, boletines informativos y notas de prensa en este capítulo intentaremos estudiar las relaciones entre la Carretera Austral y naturaleza desde el modo en que acontece su ensamblaje. De esta manera, si en el Capítulo I nos preguntábamos cómo participaba el medio (ríos, roca, suelo, lluvia, temperaturas, etcétera) en el proceso de construcción de la obra vial, acá quisiéramos complementar la comprensión del ensamblaje técnico-ambiental estudiando, a la inversa, la manera en que la ruta austral (y las áreas silvestres protegidas) (re)compone su entorno imprimiéndole algunas implicancias socioespaciales particulares.

### **Naturaleza(s) ensamblada(s): más allá de Naturaleza y conservación**

Durante las últimas décadas, la idea de que la naturaleza es producida por medio de procesos históricos, políticos y espaciales se ha ido asentando al interior de las ciencias sociales y humanidades en general. No obstante, existen algunas diferencias en el modo de entender dicha producción y los vínculos sociedad-naturaleza, dependiendo del enfoque teórico que se adopte.

Según Choi (2016), la geografía marxista fue una de las primeras perspectivas críticas en discutir el modo marcadamente binario o dualista de comprender la relación sociedad-naturaleza que predomina en la sociedad moderna occidental. Para dicho enfoque binario, la “naturaleza” es, a grandes rasgos, el mundo “biofísico”. Es decir, una especie de dominio o fondo pasivo e inerte que está compuesto por entidades no humanas y radicalmente separado de la sociedad donde esta, sin embargo, despliega sus actividades. Por el contrario, según algunos teóricos marxistas, naturaleza y sociedad se encuentran metabólicamente relacionadas a través de los intercambios materiales que sirven de base para la (re)producción de la vida cotidiana<sup>42</sup>.

Desde este supuesto, han desarrollado su crítica señalando que la concepción binaria o dualista que está en la base del modelo de (sobre)producción capitalista convierte a la naturaleza en recurso o *commodity*, generando, de esta forma, una contradicción (que se manifiesta como degradación material del medio ambiente) entre unos “recursos” finitos y una necesidad de expansión infinita.

---

<sup>42</sup> Según Neil Smith, “el metabolismo del ser humano con la naturaleza es el proceso por el que los seres humanos se apropian de los medios para satisfacer sus necesidades y devuelven a la naturaleza otros valores de uso” ([1984] 2020: 65).

Asimismo, estos trabajos han sido importantes para la comprensión de cómo ciertos procesos de manejo o conservación fundados en esta racionalidad instrumental dualista implican en realidad una especie de “neoliberalización de la naturaleza” y, consecuentemente, la producción de desigualdades socioespaciales. Así, según Neil Smith “en definitiva, cuando esta apariencia inmediata de la naturaleza es puesta en su contexto, el desarrollo del paisaje natural se nos presenta como un proceso de producción de la naturaleza, cuyos resultados diferenciados son síntomas materiales del desarrollo desigual” (Smith, [1984] 2020: 61).

Para Heynen y Robbins (2005), en la actual fase del capitalismo, la “neoliberalización de la naturaleza” supondría cuatro aspectos interconectados de gobernanza, privatización, cercado y valoración a través de los cuales la naturaleza es convertida en un *commodity* generando así, “en nombre de su conservación”, sus propias exclusiones. De hecho, en palabras de Noel Castree (2008) esta neoliberalización comprende a la conservación como parte suya. En cierto modo, propone el autor, vendría a ser la contrapartida de la degradación de la naturaleza para que ésta, entendida siempre como recurso indispensable para la acumulación de capital, funcione como reserva porvenir. Desde una óptica similar, David Harvey plantea que los problemas en la relación capital-naturaleza son precisamente contradicciones internas y no externas del capital. Es decir, “no podemos sostener que el capital tiene el poder de destruir su propio ecosistema al tiempo que negamos arbitrariamente que tiene un poder potencial similar para sanearse y resolver o cuando menos equilibrar debidamente sus propias contradicciones” (Harvey, 2014: 253).

De este modo, estas aproximaciones tienden a coincidir en que lo que se resguarda mediante el conservacionismo dominante es el ambiente para el correcto funcionamiento futuro del sistema capitalista. En este sentido, es “mantenimiento infraestructural” (Morton, 2019: 64), por lo que este tipo de práctica no solo sería un nuevo modo de acumulación, sino de generación de desigualdad e incluso, en algunos casos, de degradación socioambiental (Castree, 2008). En otros términos, si el neoliberalismo se puede concebir como un “proyecto medioambiental”, bajo este paradigma, la conservación de la naturaleza es, asimismo, conservación del capital (McCarthy y Prudham, 2004)<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Para estos autores el neoliberalismo es un proyecto ambiental por, al menos, tres razones: a) el medio natural es entendido como el “escenario central” de su desarrollo; b) buena parte de las políticas neoliberales conciernen explícitamente al mundo no humano; c) el conservacionismo se ha vuelto en la actualidad un importante mecanismo para reproducir el sistema.

En síntesis, la aproximación marxista a la “producción social de la naturaleza” es particularmente crítica respecto del modelo de conservación “neoliberal” en tanto sus prácticas (ecoturismo, compensación a emisiones de carbón, entre otras) incrementan los procesos de acumulación a la par que la desigualdad socioespacial y la degradación de las condiciones de vida de algunas comunidades empobrecidas (Choi, 2016). Mientras esta perspectiva se enfoca en la base y los intercambios materiales (comprendiendo, en todo caso, la materialidad y lo no humano como algo que es usado o transformado por la sociedad humana), los acercamientos llamados “constructivistas” y/o “posestructuralistas” atienden fundamentalmente el ámbito lingüístico y cultural que media la relación entre sociedad y naturaleza a través del estudio de los discursos y representaciones, tanto como sus estrechas conexiones con las relaciones de poder.

Desde la historia, la geografía o la antropología, diversos trabajos más o menos identificados con este enfoque han mostrado cómo nuestras ideas sobre la naturaleza (y, consecuentemente, nuestras prácticas), lejos de ser universales o fijas, son en realidad histórica y culturalmente construidas, y políticamente determinantes (Cronon, 1996; Escobar, 1996; Arnold, 2000; Nouzeilles, 2002; Leff, 2004; Debarbieux, 2010; Descola, 2012). No obstante, si bien estos trabajos constituyen un aporte importante a la hora de comprender la naturaleza históricamente cambiante del ambiente y sus vínculos con la sociedad, distanciándose críticamente de aquellas aproximaciones dualistas que remarcan precisamente la radical separación entre ambos términos, todavía es posible ver en el enfoque constructivista una tendencia a posicionar al humano como medida y referencia en la configuración de la naturaleza, esta vez, mediante sus prácticas discursivas. De este modo, según Sarah Whatmore, en este tipo de perspectivas la naturaleza es presentada casi “sin tener nada que decir por sí misma”, ya que se le considera “el producto siempre elaborado de la interpretación humana”, fijando el análisis en “las prácticas de representación que lo hacen significativo” (2006: 1) [traducción del autor], y no en sus propias capacidades.

En definitiva, si bien tanto el enfoque marxista como el constructivista hacen hincapié en la producción de la naturaleza, es decir, rechazan la visión que la ponía como lo dado o predeterminado, de alguna manera la siguen presentando como una materia pasiva o inerte (Braun, 2008: 2). En este sentido, la perspectiva “más-que-humana” y de los ensamblajes asoma como una tercera alternativa que se encuentra abierta “a la agencia de los no humanos y reconoce las interrelaciones materiales y afectivas que se cruzan entre humanos y no humanos” (Lorimer, 2009:

344) [traducción del autor]. Desde aquí se ha propuesto, entre otras cuestiones, que el conservacionismo dominante no solo sería una práctica más del capitalismo, sino que más bien, tanto el conservacionismo como el capitalismo, se fundarían sobre la misma base ontológica asociada al antropocentrismo (Morton, 2019: 19) o también al humanismo (Castree y Nash, 2004).

En esta dirección, señalan que en todas estas aproximaciones la noción de naturaleza (y en general, todo lo que sea no-humano) tiende a fijarse como lo pasivo respecto de la actividad humana. De esta manera, en mayor o menor medida inhibirían la posibilidad de una práctica ecológica más afín a nuestras necesidades contemporáneas ya que como imagen de una materia muerta, completamente instrumentalizada o como mera proyección o representación subjetiva, alimentarían epistemológicamente la fantasía de control, consumo o conservación sobre la tierra (Bennett, 2010).

La conservación “neoliberal” dominante constituiría en cierto modo también una práctica normalizadora que genera ganancias dando “forma a mundos diferentes, cortando el flujo de la vida silvestre y realizando ideas particulares de la vida que debe salvarse” (Lorimer, 2015: 12) [traducción del autor] y, de este modo, profundiza el binarismo sociedad-naturaleza. Según Steve Hinchliffe, en primer lugar, supone un estado natural preexistente y separado de lo social. Es decir, una naturaleza (y una sociedad) pre-construida que luego los conservacionistas, cual árbitros externos, decidirán si merece o no ser preservada con el propósito de “hacer el presente eterno” (Hinchliffe, 2007).

Por otro lado, este tipo de conservación supone siempre mecanismos previos de racionalización, jerarquización y creación de valor de “‘mundos sin nosotros’ o entornos domesticados incluidos en la lógica del intercambio de mercado (...) compartiendo una creencia totalizadora y antropocéntrica en el poder de la ciencia y la tecnología para destruir o administrar la tierra” (Lorimer, 2015: 3) [traducción del autor]. Frente a dicha constatación, estas perspectivas no rehúyen la necesidad de un pensamiento ambiental y de inventar nuevas relaciones más ecológicas con el mundo no humano, sino que por el contrario insisten en ello a partir de la visualización de renovadas formas de entretejer y ensamblar los términos sociedad, cultura o naturaleza (Latour, 2017).

Dicho de otra forma, la apuesta sería abrir al pensamiento hacia una zona liminal que reconozca las mezclas y los contagios. En lugar de los polos Sociedad y Naturaleza por separado y

jerárquicamente ordenados, buscar los acoplamientos, las composiciones híbridas sin una forma predefinida que acontecen en las intersecciones y articulaciones entre lo que concretamente hacen las personas, los animales, las plantas, las cosas y/o la infraestructura en contextos determinados (Whatmore, 2002; Braun, 2006; 2008; Hinchliffe, 2007; Lorimer, 2015). De esta forma tratar de evitar las esencias abstractas reconociendo que las formas naturales y sociales no existen de manera “pura” o ahistórica, sino que se componen (y “contaminan”) mutuamente a través de cuerpos y energías humanas y no humanas. De ahí que, la naturaleza, o más bien, las naturalezas se consideren híbridas (Whatmore, 2002) y vibrantes (Bennett, 2010). En lugar del principio centralizado del *logos* humano, estas perspectivas van a privilegiar el énfasis en el afecto, es decir, en la capacidad que tienen tanto las personas como los animales, las plantas o las cosas de modificar los estados de la materia (De Landa, 2006; Hinchliffe, 2007; Braun, 2008; Latour, 2017). En última instancia, pretenden descentrar la posición privilegiada de lo humano para establecer relaciones más “solidarias”, “empáticas” o “ecológicas” con lo no humano.

### **Dictadura, política ambiental, conservación: el caso de Aysén**

Antes de llegar a nuestro asunto, es necesario hacer un paréntesis y referirse, aunque sea en términos muy generales, a ciertas circunstancias que atañen al desarrollo de lo que podríamos denominar de modo aproximativo una política ambiental donde se va a situar nuestra problemática durante la dictadura cívico militar.

A primera vista podría resultar paradójico que el mismo régimen que fortaleció la privatización de la economía y propició el modelo de desarrollo fuertemente basado en la extracción y explotación de los recursos naturales (Núñez *et al.*, 2018b), también haya mostrado un interés incipiente en la protección del ambiente. Sin embargo, como ya hemos mencionado, tal como está estructurado el modelo de conservación actualmente dominante (véase, por ejemplo, Santamarina, 2016) en ningún caso constituye un obstáculo sino, por el contrario, una pieza sustancial para el sostenimiento del modo de acumulación capitalista contemporáneo. De manera complementaria, otros trabajos han mostrado los vínculos entre la conservación del ambiente y la conformación de territorios nacionales (Scarzanella, 2002; Garfield, 2004; Santamarina, 2009; Bessera, 2011; Piglia, 2012; Álvarez, 2014; Freitas, 2014). Estos últimos, han revelado la fuerza que tienen las prácticas

y representaciones sobre la naturaleza a la hora de configurar sentidos patrióticos del espacio y reclamar, sobre los mismos, soberanía a partir de la creación de áreas silvestres protegidas por el Estado que llevan así a cabo procesos de “patrimonialización de la naturaleza” (Beltrán *et al.*, 2008; Santamarina *et al.*, 2014; Santamarina, 2016).

Como señala una nota del periódico local de la época, si bien las preocupaciones ambientales venían estableciéndose con anterioridad al régimen, en este período adquieren reconocida consistencia en la política pública interna (El Diario de Aysén, 25/06/1979). En efecto, el gobierno de Eduardo Frei Montalva había impulsado grandes avances en este sentido con la fundación de un número particularmente alto de áreas protegidas (Folchi, 2015). Sin embargo, en esta misma lógica, el período de la dictadura implicó también avances, aunque bajo principios parcialmente distintos.

En 1980 se creó al interior del Ministerio de Bienes Nacionales, una “asesoría ecológica” cuya labor era apoyar “las actividades relacionadas con el medio ambiente” (Mensaje Presidencial, 1984: 320). Años más tarde, en 1984, se creó la Comisión Nacional de Ecología con el objeto de asesorar “en las acciones generales de Gobierno vinculadas a la protección del medio ambiente y a la conservación de los recursos naturales renovables” y de elaborar un proyecto de ley sobre el medio ambiente. Dentro de las cuestiones que este organismo consideró estaba la definición de políticas nacionales sobre protección del ambiente y conservación de los recursos naturales renovables; el impulso a programas de investigación interdisciplinaria destinada a diagnosticar la realidad medioambiental; la creación de un sistema de información y referencias sobre el medio ambiente y los recursos naturales renovables; y la creación de programas de educación y capacitación que estimulasen conductas acordes con la preservación ambiental y el respeto a la naturaleza (Mensaje Presidencial, 1985: 611).

De hecho, se hablará por entonces de cierto “despertar ecológico” del país impulsado, desde luego, directamente por el régimen y también por instituciones como la Corporación Nacional Forestal (CONAF), el Comité Nacional Pro-Defensa de la Flora y la Fauna, algunas universidades y personas comprometidas que “se han preocupado por el futuro de nuestros recursos naturales renovables” (El Diario de Aysén, 16/01/1982). Siguiendo esta lógica, en 1984 se dictan dos de las leyes más representativas de este “despertar”. Por un lado, la ley número 18.348 del 11 de octubre que creaba la Corporación Nacional Forestal y de Protección de Recursos Naturales Renovables.

Y, un par de meses después, la ley 18.362, del 27 de diciembre, responsable de la creación del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE).

La conformación de la Corporación Nacional Forestal y de Protección de Recursos Naturales Renovables, conocida también como la “nueva” CONAF<sup>44</sup> (Cabañas *et al*, 2013), fue considerada un suceso importante ya que representaba “la primera en la historia legislativa del país que institucionaliza y reconoce la necesidad de establecer instancias administrativas que integren el aparato estatal” para los fines de gestión y conservación de la naturaleza. En la práctica, confirmaría el rol de CONAF “tan estrictamente ligada a materias de conservación como de aprovechamiento” de los recursos naturales, quedando mediante esta nueva ley formalizada e integrada su administración “a todo cuanto diga relación con la naturaleza” (Chile Forestal, n°110, 1984).

En efecto, entre las principales disposiciones de la norma se encontraba el traspaso de funciones a CONAF de la conservación y protección de los recursos naturales que anteriormente le correspondían al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG); impulsar la actividad forestal en el marco de su privatización impuesta por el decreto ley 701 de 1974 (Carrere, 1998); regularizar así las funciones que CONAF, de hecho, cumplía desde su creación a principios de la década de 1970 y uniformar el régimen de sanciones a las infracciones que se hicieran al marco regulatorio para los recursos naturales renovables. En definitiva, como se mencionó en el órgano de comunicación oficial de CONAF y el sector forestal, el propósito de la nueva normativa era que la corporación siguiera cumpliendo con sus funciones solo que “ahora con un respaldo legal más fuerte”, con una organización más centralizada (Chile Forestal, n°110, 1984) y bajo una impronta cada vez más neoliberal (Cabañas *et al.*, 2013).

Antes de la creación del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) mediante la ley 18.362, existían en total en el país cerca de 13,5 millones de hectáreas bajo alguna forma de protección (casi el 18% de su territorio continental) repartida en once categorías de

---

<sup>44</sup> La Corporación Nacional Forestal (CONAF) nace en agosto de 1972 a partir de la modificación a los estatutos de la Corporación de Reforestación (COREF, creada en 1970) con el fin de estructurar eficientemente el desarrollo del sector forestal y el proceso de Reforma Agraria del país. Aunque fue creada como institución de derecho privado, existió históricamente la intención de modificar su condición a potestad públicas. En primer lugar, el DL 701 confirmaba la privatización de la actividad forestal a cargo de la CONAF. Luego, la “nueva” CONAF de 1984 debía hacer realidad el cambio de condición por la incompatibilidad de que una institución de derecho privado fuera ente administrativo de bienes públicos (SNASPE), pero al no cumplirse una serie de exigencias que implicaba la aplicación de la ley 18.348, específicamente, una reducción en la planta de trabajadores, no se consiguió tal objetivo y, en definitiva, la CONAF siguió con su estatuto de institución de derecho privado (Cabañas *et al.*, 2013).



terrenos silvestres que fueron establecidas intermitentemente en un período de casi cincuenta años. Según la CONAF, dicho período podía ser recordado característicamente por su “dispersión, obsolencia, contradicción, ambigüedad, repetición y deficiencia, a la luz de los conocimientos y experiencias más avanzadas en el campo de la conservación y manejo de áreas silvestres”<sup>45</sup> (Chile Forestal, n°58, 1980).

Frente a esta situación, ya a principios de la década de 1980, y tras un largo proceso de estudios y discusiones, la CONAF había elaborado una propuesta para establecer un nuevo sistema que debía ser “racional, unificado y coherente” con el propósito de “mantener ejemplares claves o representativos de la herencia natural y cultural de la nación” y “proteger, manejar y promover los recurso escénicos cerca de los centros poblados, carreteras, ríos y en otros lugares de recreación y turismo” (Chile Forestal, n°58, 1980).

Como tal, y en base al principio de subsidiariedad que guiaba la economía del régimen, le correspondería al Estado hacerse cargo del sistema en tanto, entre otras cosas, se consideraba que el “beneficio social” sería “significativamente superior al beneficio privado”, porque este nuevo sistema supuestamente contribuiría a “alcanzar los objetivos nacionales de conservación y manejo establecidos” y, principalmente, “afianzar la soberanía y seguridad del país” (Chile Forestal, n°58, 1980). En este sentido, según César Ormazábal, director del departamento de Áreas Silvestres Protegidas de CONAF, uno de sus principales alcances debía ser preservar “los recursos naturales relevantes del país que además nos caracterizan y nos diferencian del resto de los países”, es decir, que sirvieran como “una manera de preservar la identidad de los pueblos, al mismo tiempo que se preservan recursos genéticos que pueden ser utilizados para satisfacer necesidades actuales o venideras” (Chile Forestal, 1981, n°69) [énfasis del autor].

Coherente con este tono nacionalista y geoestratégico, la ley sería promulgada un par de años después para crear oficialmente el SNASPE cuyo rol principal sería “sistematizar, actualizar y perfeccionar la legislación existente sobre las áreas silvestres, incorporando los principios y técnicas más avanzadas”. Así como también, la unificación del “sistema de tuición y administración de las mismas, entregándolo a una institución [CONAF] que ya ha demostrado su

---

<sup>45</sup> Las categorías eran: Reserva Nacional de Caza, Reservas de Bosques, Parques Nacionales de Turismo, Distritos de Conservación de Suelos, Bosques y Aguas, Áreas de Protección, Parques Nacionales, Reservas Nacionales, Monumentos Naturales, Reservas de Regiones Vírgenes, Santuarios de la Naturaleza y Reservas Forestales.

capacidad para dichas tareas” (Chile Forestal, n°111, 1984). Entre los principales objetivos del nuevo Sistema estaría “mantener áreas de carácter único o representativas de la diversidad ecológica natural del país o lugares con comunidades animales o vegetales”, así como “la preservación y mejoramiento de los recursos escénicos naturales y los elementos culturales ligados a un ambiente natural”.

En ese momento, el SNASPE quedó constituido por un total de 13 millones 113 mil 203 hectáreas (cerca del 17% de la superficie continental de Chile) abarcadas por 72 unidades de las cuales 33 eran Parques Nacionales (9.095.101 hectáreas), 31 Reservas Nacionales (4.006.191 hectáreas) y 8 Monumentos Naturales (11.911 hectáreas) (Chile Forestal, n°119, 1985)<sup>46</sup>. La nueva normativa exigió además una completa reestructuración del sistema de áreas protegidas y su administración pasando, por ejemplo, de las once categorías anteriores a solo cuatro (Reserva de Regiones Vírgenes, Parques Nacionales, Monumentos Naturales y Reservas Nacionales<sup>47</sup>) administradas únicamente por la CONAF.

Por otra parte, como declaró el ministro de Agricultura, Alfonso Marquéz, este nuevo sistema debía explícitamente “buscar el equilibrio entre las necesidades económicas y la protección de la naturaleza”, teniendo especial énfasis “en las características regionales que -por la peculiar conformación geográfica de nuestro territorio- revisten características muy diversificadas” (Chile Forestal, n°64, 1981). De esta manera, según el propio Pinochet, con esta nueva legislación Chile se pondría “a la vanguardia mundial en lo que se refiere a la protección de áreas silvestres y recursos naturales en general” (Mensaje Presidencial, 1985: 326).

---

<sup>46</sup> Según información de CONAF en 2020 el Sistema consiste en 105 unidades distribuidas en 41 Parques Nacionales, 46 Reservas Nacionales y 18 Monumentos Naturales. En conjunto estas unidades cubren una superficie aproximada de 18,6 millones de hectáreas, es decir, el 21,3% del territorio continental de Chile. Disponible en: <https://www.conaf.cl/parques-nacionales/parques-de-chile/>

<sup>47</sup> Según la propia CONAF, los Parques Nacionales son aquellas regiones establecidas para la protección y conservación de las bellezas escénicas naturales y de la flora y la fauna de importancia nacional, de las que el público pueda disfrutar mejor al ser puestas bajo la vigilancia oficial. En cuanto a las Reservas Nacionales estas son aquellas regiones establecidas para la conservación y utilización, bajo vigilancia oficial, de las riquezas naturales, en las cuales se dará a la flora y la fauna toda protección que sea compatible con los fines para los que son creadas estas reservas. Finalmente, los Monumentos Naturales refieren a las regiones, los objetos o las especies vivas de animales o plantas de interés estético o valor histórico o científico, a los cuales se les da protección absoluta. Los Monumentos Naturales se crean con el fin de conservar un objeto específico o una especie determinada de flora o fauna declarando una región, un objeto o una especie aislada, monumento natural inviolable excepto para realizar investigaciones científicas debidamente autorizadas, o inspecciones gubernamentales. Disponible en: <https://www.conaf.cl/parques-nacionales/parques-de-chile/>

De cierto modo, bajo administración de la CONAF (entidad con funciones públicas, pero de derecho privado), la política ambiental quedaría asimismo articulada a la actividad forestal que por entonces, y gracias a la promulgación del decreto ley 701, se convirtió en “uno de los sectores más dinámicos” y “una importante fuente de divisas para el país, ocupando después del cobre el segundo lugar entre las exportaciones” (Chile Forestal, n°66, 1981). De esta manera, incluso para el director general de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, Kenton Miller, Chile constituía un modelo a seguir por las grandes expectativas de éxito que tenía su “concepción moderna” de integrar conservación con explotación de la naturaleza (Chile Forestal, n°94, 1983).

Ahora bien, más allá de cierta voluntad regionalista que tenía esta nueva planificación, la distribución de áreas protegidas a lo largo del país estaba lejos de ser equitativa. Por ejemplo, en total entre la XI (Aysén) y la XII (Magallanes) regiones terminó concentrándose “prácticamente el 90% de la superficie cubierta por el SNASPE, con aproximadamente 11 millones de hectáreas” (Chile Forestal, n°119, 1985). Mientras tanto, con relación a la cantidad de unidades, la región de Aysén fue la que concentró el mayor número: 18 en total correspondientes a 5 Parques Nacionales, 11 Reservas Nacionales y 2 Monumentos Naturales.

Como puede desprenderse del capítulo anterior, esta particular distribución de las áreas protegidas estaba, al menos para Aysén, vinculada al proceso de reclasificación y normalización de la tenencia de la tierra llevada a cabo por el Estado en su plan de poblamiento y colonización. En este sentido podemos sostener que la conservación del ambiente operó de cierta manera como recurso de territorialización: ante la dificultad del propio Estado para poblar esta zona (durante todo el período de estudio la densidad demográfica ronda entre los 0,6 y 0,7 habitantes por kilómetro cuadrado en la región de Aysén), el mismo fomenta la ocupación del territorio a través de parques, reservas y monumentos.

En efecto, con relación a gran parte de la superficie de Aysén, CONAF manifestaba por medio de su boletín que “por tratarse de *terrenos con suelos marginales* (...) su máxima contribución al bienestar social se puede lograr destinándolas a la protección (suelos, cuencas, flora, fauna, belleza escénica, etc) y producción de servicios (agua, vida silvestre, turismo, etc)” (Chile Forestal, n°137, 1987) [énfasis del autor]. Y así fue como, con la nueva distribución que trajo consigo SNASPE, cerca del 80% de la superficie de la región de Aysén quedó bajo propiedad fiscal, de la cual casi el 50% fue destinada a la protección de la naturaleza bajo alguna de las distintas categorías creadas.

Todavía más radical fue el caso de las comunas de Aysén, Chile Chico y Tortel que contarían con más de la mitad de su territorio protegido (esta última llegando a un 89%), mientras que en la zona insular de la región la proporción llegó casi al 100% (Chile Forestal, n°128, 1986).

De este modo Aysén pasó a conformar un espacio con poca presencia de personas, es decir, mucha tierra “improductiva”, pero con abundante naturaleza conservada. Más precisamente, su imagen quedó constituida a partir de entonces (y hasta el día de hoy) como una tierra vacía de gentes, pero llena de naturaleza. Y de algún modo esto marcará un suceso fundamental puesto que allanó el camino para una de las actividades que más creció durante el régimen y que constituye uno de los pilares de su economía en la actualidad: el turismo (Concha, 1997; Horvath, 1997).

### **La Carretera Austral entre ruta “escénica” y “ecológica”**

Si bien diversas actividades como la pesca, la minería y el negocio forestal fueron importantes en los discursos oficiales y en las proyecciones técnicas a la hora de evaluar la factibilidad de la Carretera Austral, las fuentes coinciden en que el turismo fue una de las actividades más beneficiadas con la construcción del camino al punto de decirse que Aysén se había convertido en la “gran reserva turística de Chile” (El Diario de Aysén, 01/03/1988). Si comparamos, por ejemplo, la evolución de la actividad forestal (en su momento llegó a plantearse que la “forestación en Aysén, es un trabajo para Chile” (Chile Forestal, n°69, 1981), con el turismo podemos constatar que mientras la superficie anual plantada en la región de Aysén entre 1980 y 1989 había descendido de 907 a 362 hectáreas, el total anual de pasajeros llegados en el mismo período había aumentado de 5.000 a 10.000 (Banco Central de Chile, 1991).

En este sentido, desde entonces fue común insistir en la “relevancia especial que tiene para el turismo de Aysén la obra del Camino Longitudinal Austral”, en tanto “eje integrador que ha permitido incorporar a la oferta turística regional, una gran variedad y cantidad de recursos turísticos”. Principalmente porque gracias al camino era posible aprovechar, según nota periodística de la época, un “espacio natural libre de contaminación en el que se mezclan visiones de ríos, lagos, montañas, glaciares, islas, canales y fiordos, vida silvestre y exuberante vegetación” (El Diario de Aysén, 01/03/1988).

Como antecedentes sabemos que entre fines de la década de 1970 y principios de la de 1980, Antonio Horvath había realizado un par de viajes hacia Estados Unidos con el fin de estudiar y especializarse en la construcción de carreteras en zonas de difícil acceso y condiciones geográficas extremas. Específicamente se puso al tanto de la ruta de *Fairbanks*, más conocida como *Alaska Highway* que atraviesa Alaska uniendo Canadá con Estados Unidos.

Se decía entonces que además de estar localizados en zonas recónditas (de hecho, hacia el norte, la *Fairbanks* constituía el tramo final de la gran Carretera Panamericana, mientras la Carretera Austral lo era hacia el sur) “los dos surgen como una necesidad estratégica”. Por un lado, *Fairbanks* había sido construida durante la Segunda Guerra Mundial por el cuerpo de ingenieros del ejército estadounidense para abastecer y proteger a Estados Unidos, mientras que la ruta austral, construida por el Cuerpo Militar del Trabajo, también a cargo del cuerpo de ingenieros del ejército chileno, “tiene como una de sus múltiples justificaciones la necesidad de abrir el territorio chileno y proveer de acceso por territorio nacional” (El Diario de Aysén, 22/10/1979).

Pero de vuelta de uno de estos viajes, Horvath señaló que lo que le pareció más relevante fue que “en todas sus obras, caminos puentes u otras, los proyectos consideran de forma especial al aspecto estético y los efectos laterales del trabajo, cuidando el medio ambiente”, al punto de que “[p]or muy rentable que sea un proyecto es rechazado si atenta con la estética y el medio ambiente” (El Diario de Aysén, 24/06/1980). En esta misma dirección, el ingeniero de Vialidad va a reconocer años después que, pese a las complicadas condiciones morfológicas de Aysén, había sido posible proyectar un camino “escénico” y “ecológico” que armonizara con el medio “sin rebajar sus características de diseño”. Es decir que además de cumplir con los requisitos técnicos, en algunos tramos había sido incluso posible “ubicar el camino de modo que dé vista hacia el paisaje y dé orientación a los usuarios” (1985: 106).

Tres años antes, el ingeniero del ejército J.A. Polloni anota en su *Reportaje geopolítico de la Ruta Austral* lo siguiente:

A continuación, subimos una cuesta, con curvas rectificadas, por lo que resulta relativamente suave, hasta ubicarnos en una planicie, desde donde pudimos contemplar la floreciente ciudad de Coyhaique, en todas sus dimensiones y trazados modernos, con el encuentro de los ríos en el primer plano y al último el cerro

Mackay, que con sus hermosos farellones, le hacen a esta capital regional, un espléndido telón de fondo, dando grandiosidad al paisaje austral (Polloni, 1982: 40).

El ingeniero Polloni nos revela una pista significativa: es la manera particular que tiene el camino de adherirse a su medio (a través de “curvas rectificadas”, una cuesta “relativamente suave”, la ubicación en una “planicie”) lo que da “grandiosidad al paisaje austral”. De este modo, nos gustaría proponer que, en el fondo, no es que el paisaje estuviese ahí afuera, como acabado, esperando a ser descubierto o consumido por los usuarios de la Carretera Austral, sino que el ensamblaje tramado entre el camino y su entorno implicará, de hecho, su surgimiento.

Arturo Hauser señalaría más adelante en una dirección parecida que en ciertos segmentos del camino se construyeron rampas “convenientemente protegidas” cuyo propósito era “facilitar la observación del paisaje, flora o fauna local” (1993: 70). Estas estructuras se situaban normalmente “en puntos determinados, de atractiva morfología y que proporcionan excelentes vistas escénicas”, como en el caso del sector paso de Las Llaves. Así también, describe cómo a algunos terraplenes de acceso a ciertos puentes mayores se les habían agregado “carpetas de pasto con el fin de mejorar su armonización con el entorno local”, como en el puente Mañihuales en variante Viviana. Siguiendo a Hauser, lo importante de esta perspectiva técnica y estética va a ser, por tanto, ya no solo que el camino permitirá apreciar un paisaje, sino que la misma ruta (y sus puentes) “armonizarán” con los distintos elementos del medio, componiendo, de este modo, un nuevo ensamblaje técnico-ambiental.

Este mecanismo de montaje también lo vemos, por ejemplo, con relación a la etapa del “raleo” y su técnica “selectiva” que consistía en la apertura del bosque para poder realizar el trazado “despejando en los márgenes del camino sólo los árboles de mala calidad, dejando los sanos permitiendo que haya visibilidad”. Por su parte, Antonio Horvath consideraba que una de las principales ventajas al respecto era “estética” ya que mediante este sistema “la zona raleada es una transición al bosque y se observa equilibrio en la relación entre las especies vegetales”, de modo tal que “el camino pasa por entre el bosque *como si fuera un parque*” (Horvath, 1985: 107) [énfasis del autor]. Todavía más importante, Arturo Hauser opinaba que esta técnica, “respecto de la apertura de faja convencional (que elimina totalmente la vegetación en torno al camino), incrementa notablemente su atractivo escénico”, ya que, al “favorecer la regulación de la radiación solar respecto del sustrato de suelo garantiza la competencia en el crecimiento de las diversas

especies vegetales”, que impedirían “la proliferación de malezas en torno al camino” (Hauser, 1993: 33). Además, el raleo selectivo permitiría una beneficiosa regulación de la precipitación “atenuando los nocivos efectos de la erosión hídrica respecto de la carpeta de rodado” y, con ello, evitando que los procesos de hielo-deshielo adquirieran gran intensidad.

Como en el Capítulo I, los comentarios técnicos revelan una condición hasta ahora no suficientemente explorada en los estudios sobre la Carretera Austral: los intercambios, las mezclas y acoplamientos que acontecen entre la multiplicidad de cuerpos que participan en la construcción del camino y su medio. Interpelando, de este modo, las lecturas más clásicas sobre cómo los caminos establecen las condiciones para la apreciación del paisaje, en estos relatos va quedando claro que los principios “escénicos” no consistían únicamente en “embellecer” partes del camino o constituir puntos para la apreciación de un entorno aparentemente independiente, sino la descripción de las operaciones concretas que participarían en su propia composición (modificando el crecimiento de vegetación o regulando procesos de precipitación, por ejemplo) y que en ocasiones llegaban incluso a transformar las relaciones ecosistémicas. Es decir que entre el camino y el medio se van tramando relaciones que suponen no dos exterioridades sino las combinaciones y permutaciones que marcan el interior de un nuevo ensamblaje.

Con relación a la etapa de “movimiento de tierras”, se consideró que esta debía hacerse teniendo en cuenta una compensación de materiales. Es decir, no podría ni generarse un desbalance ecológico ni “estético” a partir de lo que se removiera, obligando a resguardar el equilibrio en los flujos de extracción. En este sentido, debía mantenerse un principio de reciclaje: la roca extraída debía aprovecharse “en bases de terraplenes erosionables, en defensas fluviales y protección de sectores débiles”, al mismo tiempo que “los pozos de empréstito y los depósitos deben ser manejados en forma ordenada, de modo que no dañen el paisaje” (Horvath, 1985: 107). En concreto, como afirmaba Hauser, estas operaciones debían tener “consideraciones escénicas” y ser “depositados en lugares no visibles desde el futuro camino” para “no alterar seriamente el paisaje” (1993: 33-34).

Resulta paradójico que el punto de vista técnico, es decir, aquel que aparentemente más ha influido en la separación sociedad-naturaleza, nos permita pensar precisamente lo contrario: la naturaleza no como aquello que se encuentra “afuera”, preexistiendo herméticamente, sino como lo que está activamente participando y también siendo alterada, modificada y reensamblada a cada momento.

En tanto los trabajos de construcción del camino implicaron importantes perturbaciones del medio (la tala de sectores de bosques, cortes en roca, perforación de cerros o movimiento de grandes cantidades de tierra), resulta ilusorio pensar que por un lado se encontraba la naturaleza (independiente e indiferente frente todo esto) y por otro el camino que, habiendo seleccionado determinados puntos en su diseño, permitiría contemplarla y disfrutarla. En realidad, entre el medio y el camino se conforma una relación inmanente, es decir que los trabajos de construcción del camino implicaron la combinación de diversas energías, cuerpos y materiales, y, con ello, la composición de una naturaleza diferente; un nuevo conjunto que acontece entre los caminos, los ríos, los habitantes locales, los trabajadores, las montañas, los puentes, los animales, los bosques, los automóviles, sus conductores, el gobierno y sus representaciones.

Ahora bien, tal como ya lo había señalado Antonio Horvath con relación a la *Alaska Highway*, el valor “escénico” del camino austral y su entorno se encontraba directamente relacionado no solo con las expectativas económicas que despertaba la actividad turística, sino también con los primeros indicios del surgimiento de cierta conciencia ambiental y el interés por conservar la naturaleza del que él mismo era en cierto modo precursor local (Peña, 1993: 42). De hecho, el mismo ingeniero de Vialidad recordaba los consejos entregados por Harold Jacobs, encargado de parques nacionales en Nueva Zelanda con relación a que “los caminos deben hacerse estrechos y con curvas”, no solo para disfrutar y apreciar las características del medio, sino fundamentalmente para “preservar la naturaleza. Esto por razones sencillas puesto que los conductores deben manejar con precaución y tienen menor ocasión de causar daños al tener que viajar a velocidades moderadas” (El Diario de Aysén, 26/01/1982).

De un lado, entonces, el camino debía “afectar al mínimo el medio ambiente, evitando destruir el bosque y provocar erosión” y del otro, “crear oportunidades para admirar la grandeza y belleza del paisaje” (Krebs, 1997: 29). En el período en que Antonio Horvath realizaba sus viajes a Estados Unidos, publica una serie de artículos en la revista local *Trapananda* en los que presenta sus exploraciones al camino y discute cuestiones técnicas vinculadas a este. En uno de ellos señala que por encontrarnos “ante un mundo con contaminación y daño creciente (...) las características únicas de la zona con su variedad de ecosistemas” harán que el sector por donde pasaría el camino sea cada vez más valorado, por lo que debería “tener el máximo de respeto por la naturaleza y asociar a la actividad una difusión y educación en este sentido” (1985: 103).



En este marco, los aspectos técnicos relacionados al camino comenzarán a recibir cada vez más atención considerando que, como advertía Arturo Hauser en su estudio, normalmente los proyectos viales implicaban una serie de actividades “depredadoras” vinculadas a la “necesidad de eliminar extensas superficies de suelo y vegetación en torno a la faja destinada a albergar la plataforma del camino y sus obras complementarias (...) voluminosas remociones comprometidas en la prospección y explotación de pozos de empréstito” así como también a la ejecución de cortes en roca y suelos, modificación en los cauces de ríos o esteros y extracción de materiales utilizados para construir defensas fluviales (Hauser, 1993: 69).

En función de ello, Hauser era enfático al señalar que en las diversas etapas de construcción de la Carretera Austral se prestó “particular atención al aspecto ecológico, como una forma de aminorar el impacto ambiental”. Por ejemplo, en importantes segmentos de la ruta, su eje desplazado permitió que el posterior despeje de la faja necesario para apoyar la futura plataforma “comprometiera el menor número posible de especies vegetales de gran atractivo, minimizando la degradación del paisaje, sin interferir significativamente con la fauna silvestre local” (Hauser, 1993: 6). Por su parte, para Horvath la construcción “por etapas” del camino era ambientalmente positiva ya que permitía la graduación del impacto de las obras en el medio. De hecho, se consideraba que su crecimiento seguía una lógica “orgánica” y “flexible” en tanto cada etapa permitía “ajustarse a la naturaleza y su paisaje, y ser de este modo armónicos”, a la vez que “consume menos energía y contamina menos” (Horvath, 1985: 106).

Cada etapa, de esta manera, implicaba al máximo “la posibilidad de reciclar y de disminuir los daños del entorno” (Horvath, 1985: 107). Según Arturo Hauser, particular atención se tuvo con los efectos de “deforestación, modificación de esquemas de drenaje, eliminación de la cobertura de suelos e incremento de la erosión” (1993: 35). En este sentido, la técnica del “raleo selectivo” ya comentada, no solo tendría implicancias estéticas sino también ecológicas ya que, por ejemplo, al no arrasar indiscriminadamente con el bosque “los árboles y arbustos hacen más estables los márgenes del camino frenando la fuerza del agua, reteniendo el suelo”. Asimismo, mientras las quemas estaban prohibidas, los troncos arrancados por el trazado del camino serían reutilizados “en alcantarillas, puentes y envaralados” (Figura 27 y 28). Además, se previó la instalación de señales camineras “de tipo preservacionista” para advertir a sus usuarios sobre la importancia de

“cuidar el medio natural” y la instalación de basureros cerca de cada Inspectoría (Horvath, 1985: 108).

Figura 27

“Trasladando una viga para el puente”



Fuente: Peter Hartman (1977-1978)

Figura 28

“Trazando camino río Negro-río Cholgo”



Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1986)

Mezclas, transferencias y alteraciones entre el camino y su medio en el nivel más fundamental y primario de los trabajos de construcción. En este marco, la naturaleza de Aysén va adquiriendo un sentido particular como consecuencia del ensamblaje que histórica y espacialmente se iba componiendo. Poco a poco, la naturaleza se expresaba así misma no solo como una agencia con implicancias sociohistóricas, sino también como un conjunto heterogéneo compuesto de elementos medioambientales, sociales y técnicos.

### **Parque Camino Austral**

Mientras desde el punto de vista de los ingenieros, geólogos, topógrafos y demás técnicos eran esenciales las relaciones energéticas y materiales tejidas entre el camino y su medio, en un contexto marcado por un “creciente desarrollo e interés del turismo”, se percibía una gran “inquietud por conocer aquellos paisajes de gran belleza que, antes de la Carretera Austral, permanecían ocultos para la mayoría de los chilenos” (Peña, 1993: 42). De esta manera comenzaron a aparecer en la prensa de Aysén algunas noticias que manifestaban las expectativas e ilusiones que despertaba la construcción del camino austral particularmente con relación al conocimiento de sus en su gran mayoría ignoradas áreas protegidas.

En este sentido, con relación al entonces Parque Nacional lago Rosselot (creado como tal el año 1968 y reclasificado como Reserva Nacional en 1983) se decía, por ejemplo, que su propósito era “conservar las bellezas escénicas del área” señalando con esperanza que, si bien a principios de la década de 1970 era solamente accesible a caballo, “por sus intermediaciones pasará el futuro longitudinal al norte cuando esté definida esta ruta histórica” (El Diario de Aysén, 10/02/1977). Del mismo modo, respecto del Parque Nacional lago Las Torres (creado en 1969 y reclasificado como Reserva Nacional en 1982) la prensa local afirmaba que “es una zona privilegiada de belleza natural que algún día será solaz, descanso y motivo de admiración de quienes transiten el futuro Longitudinal en construcción”, ya que constituiría “un marco escénico maravilloso para esta ruta” (El Diario de Aysén 11/02/1977).

Efectivamente, años más tarde con la concreción del camino austral estas áreas silvestres pasarán a ser casi un paso obligado del tránsito de Aysén. De este modo, la ruta austral inició un proceso

de patrimonialización de la naturaleza al punto que Antonio Horvath, en la sección “Tribuna Ecológica” del periódico local, publicó una nota titulada significativamente “Parque Camino Austral” donde desarrolló una especie de proyecto de cómo debían ser, a su juicio, los sectores circundantes al camino. Según el director de Vialidad “las características de Aysén y la gran diversidad de su naturaleza que se aprecia recorriendo cortos trechos hacen que sus parques naturales sean de un valor significativo”, tanto así que, en realidad, “*el Camino Longitudinal Austral y las zonas que atraviesa constituyen un verdadero parque nacional*” (El Diario de Aysén, 26/01/1982) [énfasis del autor]. De hecho, su propósito era “en el caso de los sectores de interés” así como los márgenes del camino fueran “considerados parques nacionales o reservas y se cuiden como tales”, ya que “prestarán mayores beneficios para el país como parques y áreas de estudio que lo pudiera dar su explotación” (1985: 108).

Anteriormente Horvath había propuesto como “unidades naturales de interés” al lago Risopatrón entre el río Cisnes y los pequeños volcanes al norte de Puyuhuapi; la ruta costera del canal Puyuhuapi y el ventisquero Colgante; el sector Piedra El Gato y el lago de Las Torres. Al respecto señalaba que en primer lugar “sería deseable de que el uso de la tierra de los campos adyacentes al camino fuera controlado y la entrega de tierras condicionada a un manejo con consideraciones de preservación de la naturaleza y la vida silvestre”. Por otro lado, señalaba que sería necesario preservar, en los sectores más cercanos al camino, “las condiciones en que se transitaba anteriormente”, así como también hacer notar “el esfuerzo de la construcción de la vía” en los sectores más complicados como fue Piedra El Gato, Queulat y puente Cisnes. Otros requerimientos que deberían tener, según su visión, estas áreas serían la “selección de puntos panorámicos y de interés con estacionamientos, basureros y baños; la confección de senderos didácticos, folletos y mapas explicativos etcétera” (El Diario de Aysén, 26/01/1982).

De todos modos, el sector que más había llamado su atención puesto que, según declaraba, “no fue nunca habitado ni utilizado como paso” fue el conocido como Queulat (incluyendo el seno, valle y portezuelo). Lo que hacía, desde su perspectiva, “de mayor interés de rescatar y preservar en forma inmediata como parque en el camino longitudinal austral” a esta zona era que supuestamente su naturaleza “se encuentra aún en general intocada” (El Diario de Aysén, 26/01/1982).

En este caso su propósito consistía en construir un camino “desde un punto de vista ecológico” que produjera “menor impacto o modificaciones sobre los equilibrios de la naturaleza” por lo que

señalaba la importancia de “confeccionar planos y un inventario de suelos, drenajes, flora y fauna para poder posteriormente medir el impacto que va a producir el uso del camino”. (El Diario de Aysén, 26/01/1982). En una nota posterior, Antonio Horvath propondrá que “el parque natural que prácticamente rodea toda la carretera austral constituirá sin duda alguna uno de los atractivos notables para el visitante de Aysén en el futuro”, por lo cual era también necesario “crear conciencia en la población de Aysén y en el turista que recorra el camino austral” de respetar esta zona “privilegiada, donde su flora y su fauna se conservan sin conocer aún los efectos irreparables que el desconocimiento ha originado en otros lugares” (El Diario de Aysén, 29/01/1982).

Con la dictación del decreto supremo n°640 de octubre de 1983 que creó el Parque Nacional Queulat con el propósito de “preservar y proteger los recursos y lugares de belleza escénica existentes en torno a la Carretera Austral”, este deseo se hizo realidad y rápidamente se convirtió en ícono del proceso de patrimonialización de la naturaleza que estaba activando el camino longitudinal. Principalmente debido a que, en el marco de una política impulsada por CONAF donde “la lejanía no debiera ser un obstáculo, sino más bien un atractivo” (Chile Forestal, n°68, 1980), de todo Aysén esta era la zona menos conocida. Según el boletín de CONAF, hasta entonces había sido “prácticamente inaccesible” salvo “a través de algunas prospecciones aéreas” que se habían realizado interrumpidamente. En efecto, del Parque Queulat sólo se conocía el 30% de sus 154.093 hectáreas de superficie. Por esta razón se señalaba que:

(...) la Carretera Austral ha puesto al alcance del público y también de los investigadores, tal vez, los paisajes más inalterados e interesantes que conforman esta unidad y que están contruidos principalmente por vegetación, ríos, lagos, altas cumbres y numerosos ventisqueros, por nombrar sólo algunos (Chile Forestal, n°114, 1985).

Desde el punto de vista de CONAF, esto significaba entonces que con la construcción del camino “a metros de la civilización se ubican tierras inexploradas” (Chile Forestal, n°114, 1985). De manera paradójica, había sido la presunta pureza natural de este sector lo que había respaldado la decisión de trazar por ahí la ruta austral que debía asegurar su conservación. De este modo, con la creación del Parque Nacional Queulat, el sector que antes era un área “inhabitada” o “intocada” pasó a ser a un acceso obligado, más precisamente, parte constitutiva del mismo camino austral

por el cual comenzarán a desplazarse cada vez más turistas, más máquinas, más mercancías y, en definitiva, más capital.

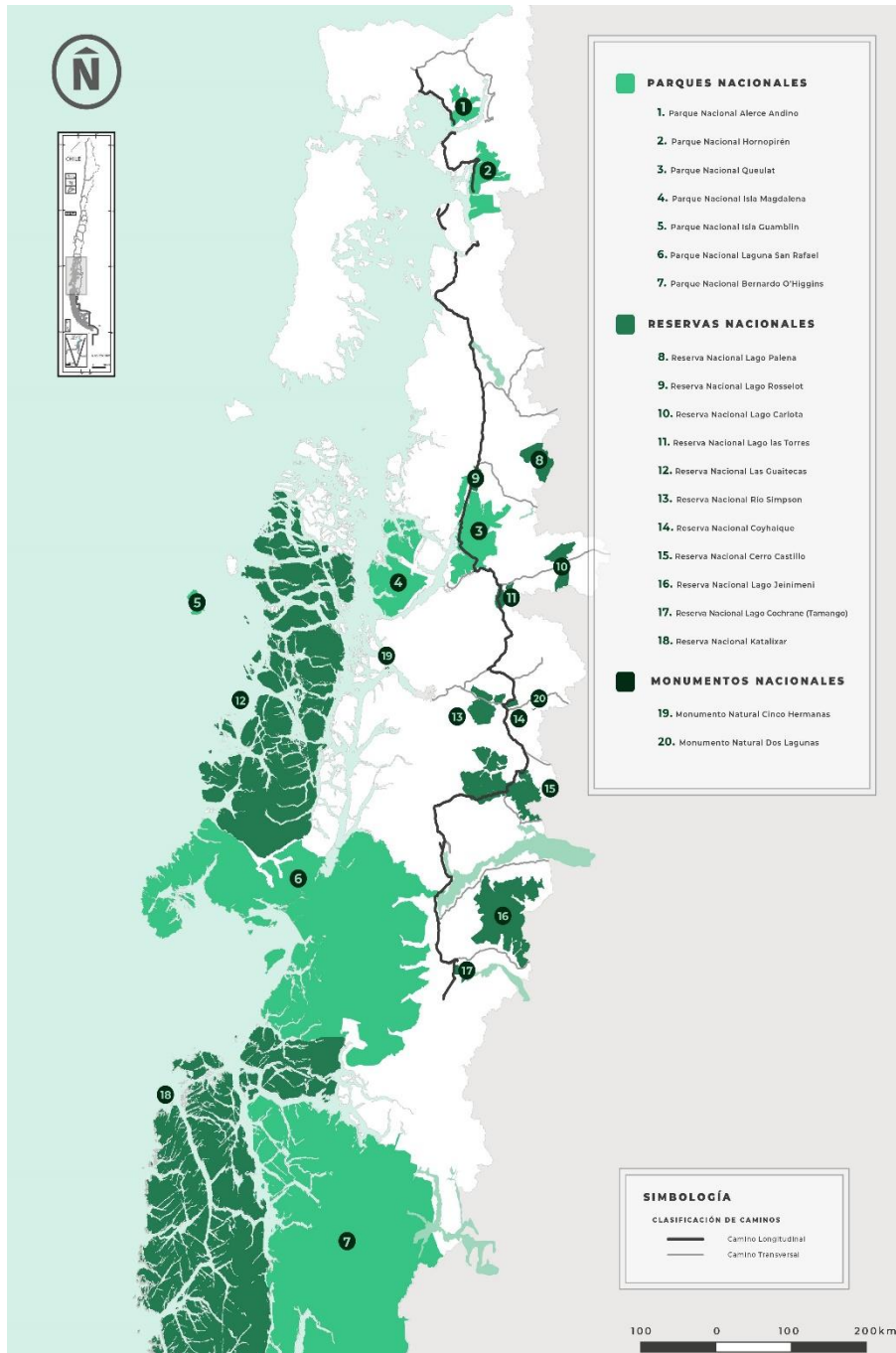
Si bien Queulat constituyó un caso ejemplar, lo cierto es que la misma CONAF reconocía que las más de 4 millones de hectáreas protegidas bajo distintas formas, “sumada a la reciente posibilidad de acceder a muchas de estas unidades -hasta hace poco inaccesibles- gracias a la construcción de la Carretera Austral”, exigían especial cuidado y dedicación (Chile Forestal, n°115, 1985). De la información recopilada se extrae que para fines de 1988 existían 7 Parques Nacionales, 11 Reservas Nacionales y 2 Monumentos Naturales en el área recorrida actualmente por la Carretera Austral que recién ese año inauguraba su unión entre Puerto Montt y Cochrane. Del total de las 20 unidades de entonces (casi la mitad creadas o reclasificadas entre 1982 y 1988) la mayoría se encontraban atravesadas directamente -o eran colindantes- por el trazado caminero, mientras las pocas restantes en su mayoría se repartían entre la zona insular o fronterizas<sup>48</sup> (Figura 29).

---

<sup>48</sup> De norte a sur: Parque Nacional Alerce Andino (1982); Parque Nacional Hornopirén (1988); Reserva Nacional Lago Palena (1965); Reserva Nacional Lago Rosselot (1968); Parque Nacional Queulat (1983); Parque Nacional Isla Magdalena (1983); Reserva Nacional Las Guaitecas (1938); Parque Nacional Isla Guamblin (1967); Reserva Nacional Lago Carlota (1965); Reserva Nacional Lago Las Torres (1982); Monumento Natural Cinco Hermanas (1982); Monumento Natural Dos Lagunas (1982); Reserva Nacional Coyhaique (1948; límites redefinidos en 1980); Reserva Nacional Río Simpson (1967; creado como Parque Nacional y reclasificado como Reserva Nacional en 1999); Reserva Nacional Cerro Castillo (1970; a partir de 2017 reclasificado como Parque Nacional); Reserva Nacional Lago Jeinimeni (1967); Reserva Nacional Lago Cochrane (Tamango) (1967); Parque Nacional Laguna San Rafael (1959); Reserva Nacional Katalixar (1983); Parque Nacional Bernardo O’Higgins (1969).

Figura 29

“Carretera Austral y áreas silvestres protegidas hacia 1989”



Fuente: Elaboración Propia

## Consideraciones finales del capítulo

La construcción de la Carretera Austral va a suponer un acontecimiento importante para la historia territorial de Aysén: en el encuentro con el camino el área recorrida se convertirá en un gran “parque natural”. No tanto porque legalmente se declare como tal, sino porque, en adelante, el camino de hecho implicaría una zona liminal, de intercambios materiales y de energía entre ríos, bosques, vegetación, rocas, nieve, lluvia, viento, bajas temperaturas, y su superficie, sus curvas, sus cortes rocosos, sus cuevas, sus sistemas de drenaje y senderos. No será, por tanto, una grieta que distinga o divida dos ámbitos (lo “natural” y lo “técnico”), sino la línea de contagio, de comunicación, de articulación. Un ecosistema híbrido. De un lado, porque como hemos visto en este y en el primer capítulo lluvia, rocas, barro y madera participaron activamente de la composición del camino y del otro, porque en cierto sentido, tanto la ruta como las áreas de protección exhiben cierta distribución entre bosques, montañas o ríos como “la” naturaleza de Aysén que debe ser conservada.

En efecto, al final de la dictadura la Carretera Austral había reorganizado territorialmente las relaciones sociedad-naturaleza en Aysén en 20 unidades para la protección silvestre. Si los parques, reservas y monumentos implicaban una determinada aproximación (unos reinos, unos géneros, unas especies más o menos representativas) a la naturaleza de Aysén, el camino austral fue conectando, organizando e incluso jerarquizando estas unidades “naturales” (por ejemplo, a cuáles sí se podía acceder y a cuáles no, mediante el camino) componiendo así un cuadro o una distribución particular de “la” naturaleza de Aysén. En la práctica el camino (que de por sí constituía un ensamblaje con su medio) puso a disposición una serie de mecanismos (curvas cerradas, cuevas, lugares de detención) para crear puntos privilegiados para la apreciación del entorno por parte de los usuarios. En este sentido, como máquina articuladora, el camino austral también fomentó el cercamiento y la exhibición de una naturaleza de Aysén que con las décadas fue transformándose en un negocio cada vez más rentable. De este modo, la naturaleza que protege y exhibe el camino es aquella que previamente ha sido pasada por una serie de mecanismos de organización, delimitación, clasificación y selección. Dicho de otra manera, antes de lo “natural” hay una serie de procesos y relaciones (sociales, técnicas, energéticas) en las que participan las agencias más variadas. Por este motivo, los parques no solo circunscriben ecosistemas y el camino



no solo los conecta o permite exhibirlos, sino que se encuentran estructuralmente imbricados en su producción.

De este modo nos gustaría insistir en el hecho que no es que la carretera sea otra forma de conectar la misma naturaleza, ni las áreas protegidas de cercarla. No es, por lo mismo, una “evolución” técnica o de gobierno, sino una transformación radical que modifica cada uno de los términos que participan en el conjunto o ensamblaje que el camino compone con su medio. Al igual que la Carretera Austral no surgió de una movilidad consuetudinaria (que era transversal) sino que inventa su propia lógica de circulación (vertical) técnica y políticamente comprometida con el autoritarismo y neoliberalismo del régimen, podemos sostener que el camino austral no se construye sobre una naturaleza ya acabada, preexistente, sino que se coproduce con ella.

## CAPÍTULO VI:

### **El lugar de las imágenes. Imágenes del lugar: la imagen en movimiento en la construcción de la Carretera Austral.**

Pero si trabajaba con documentales y noticiarios, si recusaba drásticamente la puesta en escena de la Naturaleza y el guión de la acción, era por una razón profunda. Máquinas, paisajes, edificios u hombres, poco importaba: cada uno, hasta la campesina más encantadora o el niño más conmovedor, se presentaba como un sistema material en perpetua interacción.

(Gilles Deleuze, *La imagen – movimiento*)

Es indudable que la imagen, en sus distintos formatos, ha estado presente a lo largo de toda esta investigación. Sin embargo, en este último capítulo queremos insistir en sus capacidades para pensar la configuración del espacio y la infraestructura. Específicamente nos interrogamos por la participación de dos documentales emitidos por la televisión pública en el marco de la “franja cultural” de la dictadura en la construcción de la Carretera Austral en Aysén. La idea de estudiar particularmente documentales televisivos realizados en pleno proceso de construcción del camino austral proviene, de un lado, de lo impactante que fue, como espectador, verlos casi treinta años después de su emisión original y, del otro, gracias a la lectura de un pequeño texto escrito por la poeta Gabriela Mistral en 1930.

En este corto ensayo Mistral plantea que “la América es un hecho de paisaje” que ha sido insuficientemente divulgado por la imagen y por ello “permanece desconocida hasta de sus propias gentes” (2012:2[1930]). Según Mistral, el poco e incierto conocimiento recopilado sobre la diversa geografía del continente “ha quedado en los libros de especialidad, y unas por secas, otras por falta de síntesis, no podrán alcanzar nunca a las masas” (2012:3[1930]). Frente a este llamativo panorama, señala luego que el cine documental tendrá el deber de dar a conocer a sus habitantes y

al mundo en general la región latinoamericana para que su fisonomía se “incorpore a la imaginación popular” (2012:3[1930]).

De este modo, para Gabriela Mistral el cine documental estaría destinado a ser el soporte técnico para que Latinoamérica se reconociese a sí misma como región con una tierra y un pasado en común. Así, el documental serviría de base para un proyecto identitario que, por un lado, permitiese incorporar la tradición latinoamericana en la conciencia de las grandes potencias “sin necesidad de hipérbole y sin posibilidad de mentirijillas”, y por otro, sustentase una verdadera cultura contrahegemónica ya que “con el solo incremento del cine geográfico e histórico de índole documental” se estaría atacando “la plaga del cine imbécil o perverso que anega nuestros mercados” (2012:3[1930]).

Geografía y cine documental constituirían, de este modo, los polos por los que pasa la propuesta cultural y política que lanzaría durante los años treinta Gabriela Mistral basándose en el siguiente principio: a diferencia del mapa que “habla únicamente para el geógrafo” por cuanto constituye una herramienta demasiado abstracta e inerte para dar cuenta de algo “concreto y vital” como la tierra y sus diversas formas de vida, la imagen en movimiento que despliega el cine documental será “ofrecedor de paisajes vivientes” (2012:3[1930]) de mayor y más fácil anclaje en la “imaginación popular”. Concentrada en los aspectos materiales y técnicos de cada soporte visual postulará que el mapa “va a ponerse por entero a vivir en el cine” (2012:3[1930]), puesto que, según sus propias palabras, mientras en el mapa islas, selvas y montañas quedarán reducidas a expresiones “sin sugerencia alguna”, la imagen en movimiento ofrecida por el cine documental será capaz de producir una “geografía animada”.

Más allá de que las lecturas contemporáneas han demostrado la expresividad y agencia que tienen las distintas formas cartográficas (Castro, 2009; Lois, 2017; 2019), lo que resulta particularmente interesante para nosotros de la propuesta de Mistral es que en su argumentación de principios de siglo XX va definiendo una comprensión de la imagen en movimiento en que se resalta su capacidad creativa por sobre un sentido puramente metafórico o representacional. En efecto, para Mistral, las imágenes (y los dispositivos que las soportan) son agencias productoras de tipos particulares de espacio: uno estático y abstracto para el caso de la cartografía y uno “animado” o “viviente” para el caso de la imagen en movimiento.

En el marco de lo formulado y relacionándolo con algunas derivas que ha impulsado en los últimos años el giro “material” en los estudios sobre imágenes en geografía, nos interesa reflexionar acerca de la imagen en movimiento y su participación en el proceso de construcción de la Carretera Austral durante la dictadura. Para ello nos centramos, como señalamos más arriba, en dos documentales dedicados al camino y su entorno aparecidos en la televisión pública durante el régimen castrense. Se plantea que la relevancia de estas imágenes en la construcción de la Carretera Austral se explica, de un lado, por la importancia que tuvo el medio televisivo en la política comunicacional del régimen y, del otro, por la capacidad de producir “paisajes vivientes” y de operar mecanismos de territorialización (“mapeo”) que tiene, en particular, la imagen en movimiento. De este modo se propone pensar estas imágenes más como un “material” que participa en la construcción del camino austral y su paisaje que un medio para la representación de dicho proceso.

### **Imágenes como material de construcción**

Según Jamie Lorimer, el “retorno material” enunciado por Sarah Whatmore con relación a las geografías culturales (2006) ha sido sumamente renovador para los estudios geográficos y visuales ya que habría restituido a la imagen su valor como herramienta para el pensamiento, pero también como fenómeno material que tiene capacidad de afectar y modificar situaciones del mundo (Lorimer, 2010:238). En este último sentido, se ha demostrado que “la fuerza de las imágenes no es solo representacional”, puesto que son también “bloques de sensaciones con una intensidad afectiva” sobre otros cuerpos (Latham y McCormack, 2009:253) [traducción del autor]. Por lo tanto, su implicancia en la vida social no se reduciría al plano simbólico ya que de manera concreta también participan en la configuración de los espacios cotidianos y nuestra relación con el entorno.

Desde esta perspectiva, por medio de la noción *travelling landscape-objects* Verónica Della Dora (2009) ha puesto acento en la materialidad, performatividad y movilidad de las imágenes en la producción del paisaje. En su propuesta, los *travelling landscape-objects* pueden comprenderse como verdaderos “mundos en miniatura” que viajan en distintos soportes y que, en tanto objetos, tienen su propia agencia que contribuye a la transformación y conformación de nuevos paisajes (2009:335). Asimismo, al centrarse en las implicancias de aquellos cuerpos “más que humanos” que componen el espacio, la noción de *travelling landscape-objects* permitiría, según Della Dora,

“re animar” la materialidad del paisaje. Materialidad que, en todo caso, no debe comprenderse como aquella realidad únicamente producida y transformada por la agencia humana, sino como flujo creativo con su propia capacidad de hacer “vibrar” la materia orgánica (humanos incluidos) e inorgánica que le rodea (Bennett, 2004).

A partir de este enfoque, la cuestión reside entonces más en el “qué hacen” las imágenes, que en el “qué representan”. Es en este sentido que, proponemos, las imágenes pueden ser consideradas un “material” dentro de los muchos que participan en la construcción del paisaje y la infraestructura. Esto porque en lugar de insistir en las metáforas y en la forma en que han sido interpretadas las representaciones visuales, este abordaje nos incita a insistir “en un aspecto particular de esta relación entre los medios y el entorno geofísico” (Parikka, 2015:3) [traducción del autor]. De este modo, se comprenden las imágenes como materialidad que nos permite pensar la producción espacial como procesos de ensamblajes entre agencias humanas y no humanas donde es desplazada y resituada la función simbólica o representacional (Robbins y Marks, 2009; Anderson *et al.*, 2012).

Entendidas como travelling *landscape-objects*, las imágenes son medios materiales en los que el paisaje viaja y se construye sociomaterialmente en diversas latitudes y temporalidades. Ahora bien, en tanto la relevancia de las imágenes radica en sus capacidades creativas y performativas, ellas contribuyen, según Della Dora, a un cierto tipo de experimentación de estos lugares temporal y espacialmente lejanos. De cierto modo borran el binarismo entre materia y representación en tanto “constituyen un enlace físico con lo inmaterial, una puerta de entrada visible a lo invisible” (2009: 343-344) [traducción del autor]. En definitiva, este enfoque enfatiza las capacidades que están más allá del rol referencial tradicionalmente asignado a las imágenes y propone que en cada interacción de las imágenes con los humanos ellas agencian nuevos afectos y formas de relacionarse con lugares de los cuales podemos estar tanto espacial como temporalmente desconectados. Es decir, la atención no está puesta en la imagen como copia fiel de la realidad, ni como mediadora de las representaciones sociales acerca del paisaje, sino que propone que en la relación directa del humano con el *landscape-object* se produce un nuevo paisaje independiente de que su referente sea ajeno (o no) a nuestra vida cotidiana (Della Dora, 2009:345).

¿Es el paisaje el mundo en el que vivimos o una escena que estamos viendo? Según Martin Lefebvre (2011) la imagen en movimiento permite el ensamblaje de ambas dimensiones (viendo y viviendo) gracias a los mecanismos de contemplación e inmersión que ésta despliega. A través de

los tiempos muertos, las tomas largas, los primeros planos o la falta de narración, la imagen en movimiento complejiza el plano bidimensional de la representación para crear una realidad “inmersiva”<sup>49</sup> con sonidos, texturas, afectos. En fin, un paisaje singular donde se despliega “la dinámica de la vida vibrante” del “doble vínculo” entre imágenes, cuerpos y naturaleza (Parikka, 2015) [traducción del autor]. En concreto hay dos operaciones de la imagen en movimiento que nos interesa analizar en este capítulo de manera particular por ser especialmente activas en el proceso de producción espacial. Por un lado, la posibilidad de configurar, según la expresión de Gabriela Mistral, “paisajes vivientes” a partir de lo que Giuliana Bruno ha denominado “lectura de un espacio dinámico” (Bruno, 2017:2). Por el otro, sus prácticas de apropiación y control espacial, es decir, de territorialización (Gamir y Valdés, 2007; Castro, 2009).

### **Televisión y paisaje en la dictadura cívico militar**

Como hemos venido desarrollando en la investigación, la dictadura cívico militar impuso sus políticas no sólo a partir del terrorismo de Estado y la represión, sino también a través de una serie de dispositivos que fueron modificando lenta y menos perceptiblemente las pautas de la vida diaria para conseguir así, por una parte, “la desinfección del pasado marxista y, por otra, la instauración de una noción militarizada de la estética cotidiana” (Errázuriz, 2009:141).

El día 14 de septiembre de 1974, Pinochet declaraba “yo debo reconocer que Chile está en este momento en estado de guerra interna” (citado en Valdivia, 2010). De este modo, el régimen le declaró a la sociedad chilena una “guerra total” que más allá del campo de las transformaciones estratégicas a la estructura política y económica se desplegó táctica y capilarmente en el terreno de las sensibilidades, articulaciones y vivencias del tejido colectivo (Munizaga, 1988; Valdivia, 2015). Dentro de este marco, en tanto “mecanismos de instauración de un nuevo sentido común”, las formas de concebir y producir la cultura impuestas tras el Golpe “implicaron el desplazamiento y

---

<sup>49</sup> Según Martin Lefebvre (2011) lo “inmersivo” se refiere a la capacidad que tiene la imagen en movimiento de producir un paisaje que es más que representación bidimensional ya que mediante algunas técnicas como los tiempos muertos, las tomas largas, la falta de narración, la luz, los sonidos genera un efecto que supera la exigencia contemplativa del espectador para ponerlo en una experiencia temporal, cualitativa, o, en definitiva, inmersiva de un paisaje que, por tanto, se presenta como vivido y habitado.

destrucción de formas arraigadas en la población” e impulsaron la reconfiguración de las relaciones sociales y políticas (Donoso, 2019:19).

Según Karen Donoso esta cultura “autoritaria” o “disciplinaria” habría emergido como resultado de las dos grandes fuentes ideológicas que definieron al régimen de Pinochet, a saber, el autoritarismo militar y el neoliberalismo. Así, mientras el autoritarismo habría de evidenciarse en el estricto control y censura a las distintas manifestaciones culturales siguiendo los principios de la Doctrina de Seguridad Nacional, la lógica neoliberal, por su parte, sería responsable de impulsar un fuerte proceso de privatización que dejó a la lógica del mercado como principal organizadora de la producción de cultura nacional. De hecho, la influencia estatal disminuyó a tal punto que su verdadero rol consistirá en adelante en orientar “los recursos fiscales a la materialización de campañas mediáticas y de propaganda que permitieran la inmersión en la sociedad de los nuevos valores neoliberales” (Donoso, 2013:106).

En este contexto, la televisión tuvo un rol preponderante. Se convirtió en el soporte de difusión privilegiado y por lo mismo “el medio más férreamente sujeto al control del régimen” (Durán, 2012:14). La relevancia que alcanzó durante la dictadura como productora de la nueva cultura tuvo como reverso la censura de otros dispositivos como la música y el libro<sup>50</sup>: a las tristemente recordadas imágenes de quemaduras masivas de libros, el cierre de editoriales, y la imposición del Impuesto al Valor Agregado a los libros se opone el *boom* de la televisión, sus *shows*, programas de concursos y de entretenimiento (Durán, 2012). Concretamente entre 1974 y 1983 aumentó en un 352% la adquisición de televisores, con lo cual hacia 1983 cerca del 95% de los hogares chilenos tenían uno. En definitiva, la televisión sirvió para “producir la aceptación e integración del nuevo modelo económico, de las relaciones sociales que requiere dicho modelo y de la nueva relación que debe establecer la sociedad con el Estado” (Donoso, 2013:119).

---

<sup>50</sup> A diferencia de otras dictaduras de la región, como por ejemplo la argentina, en Chile hubo un fuerte retroceso de la producción de música nacional. La industria discográfica tuvo importantes bajas: mientras en 1972 se habían producido 6,3 millones de discos, en 1980 sólo se produjeron 968 mil, como consecuencia tanto del clima represivo y censorio con un ámbito como la música que había mostrado un fuerte compromiso durante la Unidad Popular, pero en mayor medida por los beneficios entregados por el régimen para la importación de discos desde el exterior (Donoso 2013:123). Por otro lado, los libros publicados en 1979 eran la mitad de los publicados en 1972. La editorial Quimantú, ícono de la política cultural de la Unidad Popular fue convertida en la editorial Gabriela Mistral. En su inicio marcó una agenda nacionalista y patriótica pero terminó primando el criterio neoliberal de eficiencia y mercado. Al poco tiempo se consideró innecesario sostener una editorial pública y se privatiza en 1976, seis años después, en 1982, quiebra definitivamente (Jara 2011a).

En 1975 Televisión Nacional de Chile (TVN), de propiedad estatal, se transforma en el primer canal en cubrir con su señal todo el territorio nacional<sup>51</sup>, operando “durante los años de dictadura como portavoz y caja de resonancia de las verdades oficiales” (Durán, 2012:14), mientras en los demás canales (todos ellos de propiedad de las universidades<sup>52</sup>) la línea editorial había quedado asegurada a través de los rectores militares designados. El rol de la televisión en la producción cultural del régimen fue establecido oficialmente al poco tiempo de iniciada la dictadura. La Política Cultural publicada en 1974 señalaba, entre otras cosas, que para “extirpar de raíz y para siempre los focos de infección que se desarrollaron y puedan desarrollarse sobre el cuerpo moral de nuestra patria” y “eliminar los vicios de nuestra mentalidad y comportamiento, que permitieron que nuestra sociedad se relajara y sus instituciones se desvirtuaran, hasta el punto de quedar inermes espiritualmente para oponerse a la acción desintegradora desarrollada por el marxismo”, todos los medios de comunicación social, pero “especialmente la televisión, por su efecto multiplicador inconmensurable” tendría un rol protagónico (Junta de Gobierno, 1974).

Por lo mismo, su historia constituye un campo de disputa con implicancias hondamente políticas que comienzan a visualizarse el mismo día del Golpe de septiembre de 1973 con la clausura de las transmisiones de TVN y su reemplazo por el Canal 13, opositor al régimen derrocado, entonces bajo la dirección del sacerdote ultra conservador, Raúl Hasbún (Fuenzalida, 2006). A las pocas horas se publica el bando n°12 que advierte a la “prensa, radio y canales de televisión que cualquier información dada al público y no confirmada por la Junta de Gobierno Militar determinará la inmediata intervención de la respectiva Empresa por las Fuerzas Armadas, sin perjuicio de la responsabilidad penal que la Junta determine en su oportunidad”.

Estas primeras arremetidas contra la televisión se enmarcarán en la denominada “guerra social” o “total” prevista por la Doctrina de Seguridad Nacional, caracterizada por una fuerte represión “con el ánimo de destruir cada elemento proveniente de la Unidad Popular, dentro del plan de

---

<sup>51</sup> En 1984, en una de sus visitas anuales Pinochet había aprovechado para inaugurar el enlace vía satélite de Televisión Nacional en la ciudad de Coyhaique y la capital magallánica de Punta Arenas. En la ocasión, el entonces subsecretario general de Gobierno, coronel Carlos Krumm Rojas, señalaba que , “junto con la Carretera Austral, esta importante iniciativa impulsada por el Presidente de la república permite abrir nuevas fronteras de progreso para más de doscientos mil chilenos”. De este modo, enfatizaba los aspectos geopolíticos de ambas iniciativas agregando que permitirían “transformar esas tierras australes en un hinterland hasta donde lleguen nuevos chilenos dispuestos a hacer soberanía con todo el empuje, sacrificio y amor a la patria que se requiere”. “Enlaces por satélite de T.V Nacional inauguró en Coyhaique Pinochet”, El Llanquihue, 16/02/1984.

<sup>52</sup> La Universidad de Chile era dueña de Canal 9, luego Canal 11, actualmente Chilevisión. La Universidad Católica de Valparaíso del Canal UCV Televisión y la Pontificia Universidad Católica de Santiago del Canal 13.



deslegitimar ideológicamente el proyecto socialista en la mentalidad de los chilenos” (Donoso, 2013:117). En términos generales esta lógica de represión por “venganza” aplicada contra cualquier indicio que remitiera al período de la Unidad Popular se mantuvo robustamente entre 1973 y 1976, etapa en que el discurso antimarxista se mezcla con la retórica patriótica y nacionalista de “reconstrucción nacional” (Jara, 2011a).

Posteriormente, se desarrollará la etapa propiamente “refundacional” de la cultura y las comunicaciones, aquella que “después de la fase negativa y defensiva de guerra contra la propaganda e ideología marxista, se plantea como objetivo la integración social y el control social, superando las metas puramente negativas de la etapa de estabilización” (Munizaga, 1988: 23).

En este contexto la televisión se consolidará como el medio oficial de difusión y producción de la cultura dictatorial para divulgar, entre otras cosas, los supuestos “éxitos” del nuevo modelo económico encarnados en una imagen de nación próspera y feliz (Contardo y García, 2005). Si bien fue por medio de los programas de entretenimiento que de manera más drástica la televisión mostró su capacidad para “omitir” y ser “cómplice” de la dictadura (Antezana, 2015), en este segundo período surgirá una de las creaciones más emblemáticas del panorama televisivo de la dictadura: la “franja cultural” que definía un espacio en el que los canales debían transmitir, al menos en principio, contenidos culturales.

En todo caso, lo que constituía “cultura” desde la óptica oficial era algo sumamente estrecho: básicamente programas dedicados a describir las bases “naturales” de la nación. Dos de los programas más emblemáticos fueron, en este contexto, *La Tierra en que Vivimos* transmitida por TVN desde 1982 hasta 2008 y *Al Sur del Mundo* de Canal 13 que comenzó a emitirse en 1983. Según una nota periodística de la época su función era “mostrar a todo el país lo que es la naturaleza de Chile, su fauna y flora con una radiografía de cada región además de la actividad del hombre y sus tradiciones” (El Diario de Aysén, 23/1/1984).

La centralidad ocupada por estos programas en la agenda cultural es coherente con que, tal como señala Isabel Jara, las imágenes de la naturaleza jugaron un rol importante dentro de la política comunicacional de la dictadura. Según Jara, el paisaje fue conscientemente “patrimonializado” bajo una doble operación: por un lado, fue proyectado como base de la nación y el patriotismo y, por otro, fue difundido como la evidencia “natural” del nuevo orden impuesto.

Ciertamente las evocaciones al paisaje constituyen un principio importante en la narración hegemónica de la historia de Chile ya que ha permitido sentar las bases de una suerte de “nacionalismo paisajístico” (Booth, 2010:11). Sin embargo, si bien el paisaje se había constituido en “patrimonio cultural”, sobre todo de los grupos conservadores y derechas a lo largo del siglo XIX y el siglo XX, la dictadura logra consolidarlo como “patrimonio político” (Jara, 2011a). Es decir, como herramienta que, mediante la supuesta objetividad y asepsia ideológica del paisaje pretendía, por un lado, invisibilizar la “guerra” interna que se llevaba a cabo contra la población y, por otro, consolidar un nuevo régimen anclado en un supuesto orden y unidad natural.

El paisaje, entendido como “lo natural” debía servir como plano estabilizador y de negación de una realidad profundamente conflictiva. De esta forma, los esfuerzos por configurar un bloque de sentido unificado para el paisaje habrían sentado las bases para el proyecto “refundacional” de la dictadura. En efecto, como concluye Jara, la estrategia cultural de “reinventar la patria desde el paisaje” tenía entre sus propósitos “legitimar el nuevo orden político como expresión de un determinado <<orden natural>>” (Jara, 2011a:237). De este modo, el paisaje construido por las imágenes sirvió para defender un determinado orden social y político, es decir, operó como mecanismo para inscribir el orden neoliberal autoritario en el orden de la naturaleza, graficando así una segunda independencia (Jara, 2011b).

### **Aysén, la carretera y la imagen en movimiento**

En septiembre de 1988, en el marco del despliegue televisivo de cara al plebiscito que definiría la permanencia o no del régimen autoritario, el presentador Jorge Rencoret señala ante la audiencia “me gusta mi país haciendo añicos la virginidad de la undécima región y penetrándola con la Carretera Austral en busca de nuevas opciones de trabajo para hombres y mujeres de mi país”. De esta forma, Rencoret instalaba la obra vial que se construía oficialmente desde 1976 en Aysén como ícono de los supuestos avances y progresos que se habían llevado a cabo durante la dictadura, e instaba a votar “Sí” para apoyar a Pinochet.

En esos momentos se realizaba también un corto audiovisual dedicado al camino austral que inicia con una serie de vistas aéreas y panorámicas que reforzaban la idea de aislamiento históricamente

asociada a dicho territorio con lo cual, según la voz en *off* que acompaña las imágenes, la Carretera Austral “es quizás una de las obras de ingeniería más grandes de este siglo en nuestro continente” por cuanto permitiría la conexión terrestre de Aysén con el territorio nacional. Posteriormente, las vistas aéreas son reemplazadas por primeros planos entre los cuales uno llama particularmente la atención, aunque su duración sea de un par de segundos. Sobre un mapa del territorio austral de Chile aparecen los dedos de Pinochet trazando una línea recta mientras el mismo declara “había que darle un territorio a esta gente para futuro (...) ¿Qué había que hacer? Abrir un camino hacia el sur para lo cual se trazó la Carretera Austral, que recuerdo que la tracé en un mapa...”(Figura 30).

Figura 30

“Pinochet trazando la Carretera Austral”



Fuente: Logros del Gobierno Militar. Disponible en:  
<https://www.youtube.com/watch?v=4QHETGDubZ0&list=WL&index=6&t=3s><sup>53</sup>

De esta escena se desprende que el proceso de construcción de la Carretera Austral fue doblemente “visual”. En primera instancia, es innegable la importancia que tuvo la cartografía y otras imágenes técnicas a la hora de imaginar y diseñar los trazados del camino. Pero también fueron relevantes aquellas imágenes cuyo propósito era más bien ser ampliamente divulgadas para exhibir la obra en construcción y sus avances. De hecho, mientras muy pocos fueron sus testigos directos, el camino

---

<sup>53</sup> En el transcurso de la escritura de la Tesis este enlace fue eliminado de internet debido a una reclamación de derechos de autores. En todo caso, la misma imagen y las palabras de Pinochet pueden encontrarse en otro corto audiovisual en esta dirección: <https://www.youtube.com/watch?v=CD7XS4KH62I>

austral y los trabajos para trazarlo se difundieron masivamente mediante diversas imágenes. De este modo, planteamos que ellas también participaron en el proceso de edificación del camino no precisamente porque las imágenes mostraran la realidad “tal cual es”, sino más bien porque “su materialidad afectiva pre-significante” (Latham y McCormack, 2009:253), empezó a dar forma al paisaje de imágenes de los televidentes.

En efecto, mientras Aysén y la Carretera Austral constituían realidades ajenas para buena parte de la población, sus imágenes poco a poco fueron instalándose en el cotidiano. A este efecto sirvió, por ejemplo, la decisión del ministerio de Educación de, a través del decreto N° 168 de 1982, declarar material didáctico para las escuelas el libro de imágenes *Carretera Austral: Integración de Chile* del fotógrafo George Munro, así como también una serie de exposiciones itinerantes a lo largo del país en las que se exhibió a través de diversos registros visuales el proceso de construcción del camino austral (El Diario de Aysén, 24/10/1987; 29/02/1988; 03/03/1988).

No obstante, dentro de la variedad de imágenes que fueron instalando al camino en el ambiente cotidiano, las imágenes en movimiento fueron quizás las más importantes por ser las que de mejor manera podían captar y transmitir una de las principales potencias de la obra en construcción: la movilidad. Todavía más relevante parece ser el hecho que la televisión, con su importancia política estratégica, haya sido el medio predilecto para difundir este tipo de materiales.

De hecho, según se tiene registro, tres de los cuatro canales nacionales de entonces dedicaron algún capítulo especial para mostrar la obra<sup>54</sup>. No obstante, es significativo destacar también que si bien TVN había alcanzado la cobertura total del país en 1975, el resto de los canales tenían una señal acotada que cubría solamente las ciudades más importantes y céntricas<sup>55</sup>. Por lo tanto, la emisión de estos programas estaba de hecho, tal como señala una nota periodística de la época, dedicada a los televidentes que vivían en las grandes ciudades, ajenas a la Patagonia (El Diario de Aysén, 14/3/1988).

---

<sup>54</sup> Si bien no se pudo acceder al material audiovisual, hay registro de que además de TVN y Canal 13, el Canal 11 también había dedicado un reportaje desde una “perspectiva histórica y antropológica” a Aysén y el camino austral el cual habría estado conducido por Patricio Amigo. En una entrevista realizada por el diario local, el periodista encargado del reportaje habría declarado: “La Patagonia occidental, Aysén, no ha sido debidamente colonizada e integrada al territorio chileno. Pero actualmente se inicia una etapa que sí tiene una base sólida: la Carretera Austral y además que se está planificando con verdadera seriedad”. El Diario de Aysén, 21/02/1984. Véase también reportaje aparecido en el diario La Nación, 20/02/1984.

<sup>55</sup> Canal 13 alcanzó la cobertura completa del territorio nacional a partir de 1990 y Canal 11 (Chilevisión) desde 1991.

### *La Carretera Austral, un paisaje en movimiento*

“Aysén, la Trapananda” es el nombre del capítulo emitido en el período 1983-1985 del programa Al Sur del Mundo del Canal 13 en el que se realiza un recorrido terrestre y náutico de Aysén. No obstante ser uno de sus principales propósitos mostrar las condiciones de avance de la Carretera Austral, el material abre con unas imágenes de archivo que corresponden a los registros de los viajes encargados a Augusto Grosse como funcionario público para explorar posibilidades de colonización en la zona realizados durante 1930 y 1940.

Estas fuentes audiovisuales son usadas a lo largo del documental como punto de referencia para marcar elementos de avance entre un primer paisaje inmenso y dominante frente a las precarias condiciones de asentamiento y formas de movilidad asociadas al bote y al caballo correspondientes a los primeros decenios del siglo XX, y un paisaje más controlado, con un poblamiento consolidado en algunas villas y ciudades, y, sobre todo, condiciones de circulación “modernas” asociadas al automóvil y al camino en construcción durante la década de 1980.

“Recorramos la tierra nueva, recorramos Aysén”. Estas palabras anteceden la aparición del mapa que marca el paso desde las imágenes históricas de archivo a las imágenes del recorrido efectuado por los realizadores del documental. Sobre el mapa se trazará geométricamente la línea del itinerario que será realizado. Por medio de este mecanismo se nos localiza de manera abstracta para inmediatamente después hacernos partícipes de un paisaje “inmersivo” con colores, texturas, sonidos que luego se transforma en una húmeda ruta de tierra que está siendo surcada por un automóvil que va directo hacia el espectador (Figura 31).

Figura 31  
“Mapa y recorrido”



Fuente: “Aysén, la Trapananda” (5’21’-5’45’’). Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=QyOKDNUIELo><sup>56</sup>

Pese a que el documental repone imágenes que comprueban antiguos intentos de colonización, señala a Aysén como una “tierra nueva” disponible tanto por el mapa como, fundamentalmente, por el nuevo camino. De este modo, queda presentado el principal eje que ambos documentales pondrán en tensión: el mapa, el paisaje y la movilidad.

El primer tramo será terrestre y recorre desde Puyhuapi hasta Puerto Ibáñez. Una vez llegado hasta este lugar la imagen en movimiento es reemplazada nuevamente por el mapa que delinea el próximo trayecto: navegación lacustre por el lago General Carrera visitando Chile Chico y Mallín Grande desde donde se retomará el transporte terrestre hasta Cochrane. En ese punto se anuncia nuevamente un cambio en el transporte y el paisaje que es antecedido por tercera vez por el mapa: del automóvil recorriendo caminos de tierra a la navegación por el río Baker. Este trayecto consiste en cerca de 120 kilómetros río abajo hasta alcanzar su desembocadura cerca de la localidad de Caleta Tortel y, un poco más allá, el inicio de los campos de hielo patagónicos marcando el final del recorrido y el documental.

---

<sup>56</sup> La calidad de todas las imágenes de este Capítulo se debe a que no fue posible acceder al material audiovisual original por lo que para cada caso se tuvo que optar por realizar una captura de pantalla al video disponible online en baja calidad.

Por su parte, el programa La Tierra en que Vivimos de TVN emitirá en 1984 su documental dirigido por Sergio Muñoz titulado “Tras la ruta de la naturaleza”. A los medios acuáticos y terrestres se sumará, en este material, el transporte aéreo que permitirá agregar una serie de vistas aéreas. En este caso, debido a la extensión del registro, el documental fue exhibido en dos partes en semanas consecutivas.

“En la tierra en que vivimos hay un lugar donde la geografía pareciera haberse transformado en la más loca fantasía”. A diferencia del documental “Aysén, la Trapananda” este material no tiene registros de archivo y, tal como indican las citadas palabras con las que comienza, en vez de abrir con una introducción histórica, lo hace describiendo geográficamente Aysén. Así, se suceden una serie de vistas aéreas y panorámicas que recorren y retratan su morfología. Nuevamente, el nexo entre la introducción y el propio recorrido del documental será el mapa como dispositivo sobre el cual se inscribe y determina el itinerario a seguir.

El trazado recorrido por el documental es: desde Puerto Montt un transbordo de aproximadamente 160 kilómetros hasta Chaitén, pero antes el sobrevuelo en helicóptero de las alternativas terrestres de Ensenada y Caleta La Arena, visualizando los avances camineros. Luego desde Chaitén hasta el lago Risopatrón donde acaba el primer capítulo. El segundo capítulo se inicia camino a Puyuhuapi desde donde se toma camino hacia Coyhaique. Desde la capital regional, se transita intercalando las opciones lacustres y aéreas para llegar hasta Cochrane, en ese entonces pueblo más al sur conectado al camino, y desde ahí se avanza los aproximadamente últimos trece kilómetros al sur donde el camino construido acaba convertido en puente a partir de donde es preciso seguir a caballo.

“Pero dejemos el mapa hasta aquí para iniciar nuestro *recorrido* lo más pronto posible” señala el relator luego de la primera exposición del itinerario sobre un mapa [énfasis del autor]. Al igual que en “Aysén, la Trapananda” el cambio de transportes y paisajes es siempre antecedido por el mapa. Más bien, tal como señala la frase recién citada, el mapa, imagen que se presenta inmóvil, opera en ambos casos como un corte al recorrido visual y físico a través del camino: la cartografía entrega una información general y unas coordenadas estáticas que luego se transformarán en desplazamiento a través del paisaje. De esta manera, la operación de corte del mapa pone, por contraste, en evidencia un claro propósito de ofrecer, siguiendo a Mistral, “paisajes vivientes” a través de la imagen en movimiento del documental.

Según Giulana Bruno, el recorrido es precisamente la práctica mediante la cual el espacio se ensambla con el cine. En el caso de nuestros documentales este vínculo se acentuará debido a que justamente tienen como propósito filmar el viaje a través de Aysén y la Carretera Austral. En este sentido, podemos sostener que el principio de circulación que define al objeto mismo de la filmación profundiza la relevancia que tiene la imagen en movimiento en la construcción del camino austral.

De hecho, los documentales analizados anudan en su interior dos tipos de movimiento: el de la imagen móvil (por contraposición a la cartográfica aparentemente estática) y el del equipo de filmación desplazándose a través de los caminos, ríos, lagos y el aire de Aysén. Y en este entrelazamiento de dos movibilidades el documental se convierte en “agente en la producción y movilización del espacio” (Bruno, 2017:5). Si un camino, como todo cuerpo, debiese definirse por lo que hace o es capaz de hacer (permitir el movimiento a través de él), la imagen en movimiento, tal como las competencias de *rally* revisadas en el Capítulo III, es entonces una forma de hacer “camino al andar”. De esta manera ambos documentales despliegan una performatividad del camino, en el sentido de que al recorrerlo (en su doble sentido) lo están “haciendo” (Imilan, 2017).

Asimismo, en tanto *landscape-objects*, los documentales afectan y modifican también al espectador, ya que, “uno vive el *film* como quien vive el espacio que uno habita; como un pasaje diario, tangiblemente” (Bruno, 2017:8). Como ya señalábamos, la práctica y cultura del viaje encuentra profundos vínculos con la cinematografía. A la inversa, el espectador de la imagen en movimiento “se transforma en un practicante de la exploración espacial: es un turista” (Bruno, 2017:6), no solo porque se encuentra experimentando un paisaje, sino fundamentalmente porque en ambos sentidos, el espacio es “consumido” como un *commodity*.

Ahora bien, con relación a nuestros documentales el espectador no solamente deviene turista en tanto “consumidor” de paisaje, sino, en cierto sentido, también es ubicado en relación con otros (telespectadores) como integrante de una comunidad nacional “imaginada” (Anderson, 2007), es decir, es “chilenizado” en tanto lo que “consume” son las imágenes de un paisaje que, como vimos, ha sido investido de la capacidad de movilizar sentidos y afectos nacionalistas que son políticamente afines a los propósitos del régimen.

A partir de la *performance* del camino-paisaje y de la afectación del espectador podemos pensar en un desplazamiento desde el plano puramente representacional para situarnos cada vez más ante



una “geografía háptica” (Bruno, 2017:7), donde la imagen posee una capacidad creadora de paisajes liberándose de una posición meramente representacional o receptora respecto de la interpretación individual o colectiva. Ello no implica, obviamente, que la imagen en movimiento sea un medio “transparente” para mostrar una realidad externa y objetiva, sino que expone la posibilidad de pensarla en un plano de “inmersión” y afectividad espacial, es decir, como experiencia mediante la cual “la misma geografía está siendo transformada y emocionalmente movilizada” (Bruno, 2017: 11).

La variación de las luces, el sonido de la lluvia y del viento, la imagen del río desbordándose y los árboles tambaleándose por el viento, junto con los diversos medios de transporte son distintas fuerzas que van componiendo el paisaje televisado. El corte de la imagen en movimiento que impone el mapa es, asimismo, parte de esta composición donde se resalta lo viviente de la geografía. Es por esto que cada nuevo vehículo que aparece no es solo el medio de transporte para la cámara y los realizadores del documental, sino un mecanismo de contacto, una línea de inmersión entre los telespectadores y el paisaje. Por medio de estas líneas se nos sumerge en un paisaje en el que es posible ser rozado por el viento o salpicado por el agua del río como sucede en la Figura 32. En ella las gotas de agua que están justo en el horizonte entre el contorno del río y la tierra firme no están interrumpiendo la imagen sino que le están agregando humedad y textura al espacio.

Figura 32

“Bajando por el río Baker”



Fuente: “Aysén, la Trapananda” (41’12”). Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=QyOKDNUIELo>

En definitiva, en la relación mapa-paisaje-movilidad que hemos establecido, el vehículo no opera solamente como máquina de desplazamiento a través de un espacio (representado) sino todavía más como mecanismo de producción de un paisaje que en tanto se experimenta, es también háptico. En este sentido, la imagen en movimiento revela que cada medio de transporte no sólo codifica su propio territorio mecánico, técnico y de movilidad (cuando acaba el camino para automóvil, comienza la huella de caballo<sup>57</sup>) sino también ofrece una relación particular con el paisaje donde lo que (se) ve está también siendo tocado. Nos pone de lleno a vivir una nueva composición.

### **Mapeo y territorialización: panorámicas, atlas y vistas aéreas**

Para ciertos autores, la movilidad de una imagen puede también operar formas de apropiación (territorialización) del espacio (Gamir y Valdés, 2007). Una noción que nos ayuda a pensar más concretamente esta cuestión es la de “mapeo” que refiere a un mecanismo por el cual las imágenes, por un lado, han estructurado históricamente el conocimiento espacial mediante la imposición de un determinado régimen visual y, por otro, apropian e imprimen control al espacio. Según Harley, “probablemente siempre ha habido un impulso de mapeo en la conciencia humana, y la experiencia de mapeo -incluyendo el mapeo cognitivo del espacio- sin duda existía mucho antes de los artefactos físicos que ahora llamamos mapas” (1987: 1) [traducción del autor]. En este sentido entonces, el mapeo refiere más a un tipo de territorialización, que a la presencia de mapas propiamente tal.

De este modo, si en la sección anterior proponíamos que el vínculo entre mapa y documental podía ser leído en términos de movilidad, a continuación quisiéramos explorar la dimensión del poder compartida por ambos dispositivos. Desde una perspectiva genealógica, ello sería evidente en el hecho de que la cartografía ha tenido, y todavía tiene, un rol importante en la producción de sistemas de poder/saber y que el cine haya aparecido en un momento de expansión generalizada de las potencias europeas (Castro, 2009: 10). Es decir, si bien mapa y cine se distinguen por la cuestión

---

<sup>57</sup> Del mismo modo, según el ingeniero Antonio Horvath “Cada medio de transporte tiene su tipo de carga y pasajero para el cual es óptimo” (Trapananda, n°4, 1981-1982)),

del movimiento de la imagen, se asimilan en torno a la capacidad compartida de “poseer” visualmente al mundo. En lo que sigue nos centraremos en el ejercicio de mapeo desplegado en ambos documentales a través de las tres *cartographic shapes* (“formas cartográficas”) identificadas por Teresa Castro: los panoramas, el atlas y las vistas aéreas.

En la historia del arte, las vistas panorámicas constituyen una estrategia básica en toda imagen de paisaje. Están vinculadas, de hecho, a la perspectiva y al “punto de vista”, aunque su propósito comúnmente sea más bien el de ocultarlo e imponer, por el contrario, visiones totalizantes y normalizadoras del espacio (Cosgrove, 2002). En este sentido, como técnica visual y de control están estrechamente vinculadas al advenimiento de las “sociedades disciplinarias” (Castro, 2009: 11) en tanto en ellas reposa, de un lado, el deseo de circunscribir el espacio y permitir que el ojo del observador pueda disponer y aprovechar la totalidad de una imagen devenida paisaje, y del otro, “naturalizar” determinado punto de vista, es decir, normar el cómo debe ser mirado el paisaje.

Los panoramas o vistas panorámicas son la base de las filmaciones de paisajes al menos desde los albores del siglo XX hasta la actualidad. Situada en un punto fijo la cámara puede llegar a captar una imagen rotatoria de 360° que no tan solo compone una vista total del entorno, sino que también “dirige” el viaje del ojo espectador. De este modo crea las condiciones para el dominio del espacio circunscrito al tiempo que una “espectacularización” del paisaje mediante el control de la mirada.

En todo caso, los panoramas siempre reenvían a una cuestión de verdad y escala. En primer lugar, como ya dijimos, el panorama confunde un determinado punto de vista con la “verdad” comprendida científicamente: es como si en su movimiento, la panorámica describiera objetivamente fenómenos, seres o cosas. En segundo lugar, la panorámica pone en relación distintas escalas ya que el efecto totalizante o de espectacularización depende siempre de un juego de contrastes entre distintos componentes del espacio para producir un mayor impacto en el espectador.

En nuestro caso es evidente que las panorámicas que se obtienen tanto de movimientos horizontales como verticales de la cámara componen unos paisajes imponentes que son, de hecho, el fondo sobre el cual se construye el relato de grandeza de la obra vial en construcción. Así lo expresa la voz en *off* de uno de los documentales cuando en medio de una panorámica señala que la Carretera Austral “ha significado un enorme desafío para el hombre y sus máquinas que han temido enfrentarse ante toda la fuerza de la naturaleza que ha ido cediendo metro a metro de terreno a sus

tenaces conquistadores”. En efecto, las visiones panorámicas de los ríos, bosques y montañas sirven recurrentemente para mostrar las características morfológicas de un paisaje que va figurándose inhóspito, salvaje, agreste y, desde ahí, inmediatamente después, captar el avance del camino y las esforzadas labores de construcción así connotadas como una verdadera lucha contra la naturaleza en nombre del progreso.

De este modo, las panorámicas son mecanismos que, de manera concreta, pueden pensarse vinculadas a la sociedad disciplinar (y a acciones de conquista) ya que comparten un principio “panóptico que se usó para neutralizar visualmente y mapear el terreno peligroso” (Castro, 2009: 12) [traducción del autor]. En este sentido, si las vistas panorámicas del entorno operan, por contrapunto, para dar relevancia a la obra en construcción Carretera Austral, no es menos cierto que su estatuto socialmente aceptado de imagen real y objetiva, es también una técnica de mensura de la tierra y sus recursos que sirve para planificaciones futuras.

En ambos documentales las panorámicas no sólo sirven de testimonio de lo que hay y de lo se ha hecho, sino que también como mecanismo que prefigura lo que está por hacerse o se proyecta futuramente. En este sentido, la panorámica con la que cierra el documental “Tras la ruta de la naturaleza” es expresiva en cuanto hemos comentado. En primera instancia ella compone un paisaje aparentemente dominante donde la seguridad de su preeminencia descansa en las dimensiones de un bosque tupido, en el río que corre furioso y lo escarpado del relieve, sin embargo, de acuerdo con lo mostrado a lo largo de todo el documental, el cuadro presente es en realidad un registro de un estado que está a punto de modificarse. Una provocación y un punto de comparación.

Las palabras del relator lo confirman. Más que epílogo dicho paisaje es el preludeo del futuro avance del camino: “desde aquí miramos hacia el sur los 1300 kilómetros de camino que algún día, no muy lejano, nos permitirán continuar hasta Punta Arenas uniendo, definitivamente, la tierra en que vivimos” (Figura 33). De este punto de vista, es más bien la seña de la fragilidad y sometimiento de la Naturaleza frente al avance del Humano; marca que registra el momento previo a ser incorporado un territorio a la Historia nacional por medio de la Carretera Austral. Por lo mismo, además de una voluntad de control, de conquista, las panorámicas en ambos documentales son portadoras de un particular anudamiento de temporalidades y espacios tensionados por fuerzas de expansión.

Figura 33

“Futuro camino a Punta Arenas”



Fuente: “Tras la ruta de la naturaleza”(47’17”). Disponible en:

<http://www.latierraenquevivimos.cl/videos-de-la-tierra-en-que-vivimos/>

En todo caso, si seguimos a Castro, el impulso de mapeo no se limita a determinado movimiento de la cámara. De hecho, hay casos en que, en tanto ensamblaje de “cuadros” fotográficos, los documentales operan como catálogos o atlas. Como bien sabemos, la historia de los atlas es larga y muy variada, aunque posiblemente coincidamos en imaginarlos como grandes libros llenos de mapas, cartografías antiguas e imágenes de variado tipo (pero en general estáticas) cuyo principal objetivo es “la descripción y clasificación del planeta entero” (Castro, 2009: 12). Según los historiadores Galison y Daston el atlas constituyó una práctica interdisciplinar, más bien, una lógica de producción de conocimiento transversal que tuvo un rol importante en la noción de objetividad del siglo XIX funcionando entonces como una especie de “diccionario visual de las ciencias” (Galison y Daston, 2007).

Esta última idea resuena en uno de los planteamientos lanzados por Gabriela Mistral con relación al documental. De cierto modo, en su texto de 1930 Mistral reactualiza la voluntad taxonómica del atlas en función de nuevas técnicas e intereses artísticos cuando señala que “el cine entrará en esa zona de Génesis, en que todo está nuevo y como untado todavía de la gracia primogénita. De las familias vegetales aristocráticas, no repetidas ni en la selva indostánica ni en la sudanesa, la cinta recogerá lo mismo la masa del follaje que el preciosismo de la flor” ([1930]2012: 2)

En este sentido, tal como fueron los trabajos de los exploradores científicos y naturalistas europeos

del siglo XIX para ordenar y clasificar las desconocidas geografías y especies de sus colonias, el documental serviría para recolectar las particularidades de América con dos grandes diferencias desde la perspectiva de Mistral: en primer lugar, será el mismo continente el que se dé su propia imagen, ya no mediada por perspectivas extranjeras y, en segundo, por sus propias características técnicas, el documental, más precisamente la cinta cinematográfica, almacenará la “verdad” de las cosas en tanto le permite capturar de manera mecánica datos cuantitativos (“masa del follaje”) como también cualitativos (“preciosismo de la flor”).

Desde esta lógica enciclopédica o del atlas, ambos documentales serán (inclusive según su propia autodenominación) soporte para ensayar una especie de historia natural. Mediante una minuciosa observación (a través de los primeros planos detallados a plantas, insectos, aves, anfibios y mamíferos) y abundante descripción (acompañada de largas tomas sin narración a ríos, bosques, lagos) la naturaleza es en ellos “desnudada”. Es decir, mediante el dispositivo visual se insiste en “la posibilidad de ver lo que se podrá decir” (Foucault, 2008: 146) como prueba definitiva de realidad y objetividad.

Precisamente la historia natural descansa sobre la hegemonía sensorial de la vista. Según Foucault, mediante la operación de “poner, por primera vez, una mirada minuciosa sobre las cosas mismas y transcribir, en seguida, lo que recoge por medio de palabras lisas, neutras y fieles” (2008: 146) la historia natural (y por cierto, ambos documentales) supone que la verdad de las cosas reside en la mirada más que en la palabra.

En este sentido, podemos plantear una lógica común entre la historia natural, los atlas y los documentales en tanto cada uno de ellos despliegan, a su modo, una manera de comprender la realidad como un “devenir cuadrículado y espacializado”, es decir, como un espacio en el que las cosas se yuxtaponen, “un rectángulo intemporal en el que los seres, despojados de todo comentario, de todo lenguaje circundante, se presentan unos al lado de los otros”, sustituyendo “el desfile circular del ‘espécimen’ por la exposición ‘en cuadro’ de las cosas” (Foucault, 2008: 147).

Entendemos que en el caso de los documentales la expresión “exposición ‘en cuadro’ de las cosas” no es una metáfora, sino que la descripción de cómo funciona concretamente una imagen en movimiento (secuencia continua de fotografías). Y yendo más particularmente a nuestros documentales analizados vemos que la voluntad de clasificar y ordenar “por cuadros” a las especies es también constitutiva de los propósitos específicos de cada material. De este modo, tanto en el

sentido mecánico como taxonómico nuestros documentales pueden ser pensados como verdaderos catálogos o atlas de Aysén: en total son inventariadas cerca de un centenar de especies vegetales y animales, además de una acumulación de descripciones sobre los tipos de suelos, de clima, de regímenes hídricos y ecosistemas.

Ahora bien, como sabemos, junto con la historia, el dispositivo del censo, el museo y los mapas (y su colección sistemática a través de los atlas), han sido protagonistas en la configuración de las naciones modernas (Anderson, 2007). En este sentido es interesante notar que los mecanismos desplegados por los documentales para efectuar una historia natural van tejiendo simultánea y silenciosamente el relato de una historia nacional o, lo que es más preciso e importante, tienden a hundir “lo nacional” en “lo natural”. De hecho, es inútil tratar de distinguir cuando es propiamente lo uno o lo otro porque efectivamente la función de estos documentales es enredar y confundir la nación con la naturaleza. De este modo la historia nacional arraigada en lo natural cristaliza un determinado orden de la realidad supuestamente en equilibrio y autorganizado, y así aplasta y destruye una historia (y contingencia) social plagada de violencias y contradicciones<sup>58</sup>.

Por tanto, y puesto que la nación emerge ante todo en el campo histórico espacial lo que se nos presenta es, nuevamente, una forma de anudar el espacio y el tiempo, aunque con un carácter que lo distingue de las panorámicas. En efecto, lo que importa en este caso ya no es tanto lo que está por surgir, sino lo que está por desaparecer. Por ejemplo, dos de las especies que poseen protagonismo en los documentales se encontraban (todavía hoy) en peligro de extinción. Una de ellas es el huemul y la otra es el alerce<sup>59</sup>.

Con relación al huemul, la situación se manifiesta particularmente paradójica. Este mamífero posee la peculiaridad de (además de ser nativo y exclusivo de las zonas cordilleranas de Argentina y Chile, y ser la especie de ciervo más austral del planeta) ser considerado desde al menos el decenio de 1830 un emblema patrio y protagonista, a partir de dicha década, del escudo nacional. En 1832

---

<sup>58</sup> Es interesante señalar que precisamente durante la década de 1980 historiadores en el exilio conforman el movimiento historiográfico de la Nueva Historia cuyos propósitos era “echar las bases de una ‘nueva historia’ que superara las limitaciones de la historiografía conservadora, marxista y academicista, tanto en lo que se refiere a su relación con los enfoques y métodos de las ciencias sociales, al modo de construir los conceptos y al enfoque teórico, a su inserción activa en los debates contemporáneos, como también a su capacidad de integrar las preguntas de la base social” (Salazar, 2003: 11-12).

<sup>59</sup> Declarado Monumento Natural y prohibida su explotación a partir del decreto n°490 de 1977 al imponer que “constituye uno de los acervos naturales más valiosos del patrimonio nacional; tanto en lo científico, como en lo histórico y cultural”.

a instancias de una discusión sobre los símbolos nacionales Joaquín Prieto, entonces presidente de la República, se dirigía al Congreso definiendo al huemul como “el cuadrúpedo más raro y singular de nuestras sierras, de que no hay noticia que habite otra región del globo, y de cuya piel notable por su elasticidad y resistencia hacen nuestros valientes naturales sus coseletes y botas de guerra” (Amunátegui, 1870: 590).

Más allá de la falta de distinción con que describe al animal que servirá de emblema, lo llamativo de esta descripción es que, casi dos siglos después, siga teniendo tanta actualidad. Debido al extraordinario retroceso que ha tenido su población a lo largo del siglo XX (ya en 1929 se incluyó en la Ley de Caza como una de las especies con veda indefinida<sup>60</sup>) a causa de su desmedida explotación de algún modo dejada entrever en el relato de Prieto, el huemul es hoy extraño y desconocido para gran parte de la nación que, paradójicamente, representa. Tristemente su vida ha quedado confinada en la actualidad a zonas acotadas. Fundamentalmente a esos lugares donde, como vimos en el capítulo anterior, el humano los resguarda del humano y donde la naturaleza es “patrimonializada” (Santamarina, 2016).

Es en la descripción de uno de estos sitios, específicamente el Parque Nacional Queulat “un territorio vegetal exuberante, recién abierto a la mirada del hombre”, en que vemos cómo en “Aysén, la Trapananda” se despliega el impulso de mapeo relacionado con la forma atlas. El sonido de la lluvia y la disminución de la luminosidad son los primeros elementos que nos sumergen en el frondoso bosque. Luego, casi a ras de suelo unos primeros planos a las existencias ocultas bajo la abultada confluencia de seres: líquenes, musgos, helechos, plantas y algunas aves mientras se nos explica el funcionamiento del ecosistema de esta selva siempre verde característica de la zona de Aysén próxima al litoral. Un poco más elevado, los primeros arbustos y árboles que ocupan el estrato ecológico intermedio. Aparecen el chilco, el michay, el taique, el mañío, el canelo, el tine y aves como el zorzal o el pájaro carpintero. La cámara sigue ascendiendo y cambiando de piso ecológico: nos muestra la copa del ciprés de las guaitecas y más arriba, el aguilucho.

---

<sup>60</sup> A partir de 1975 empezó a declararse en grave peligro y frente a ello la CONAF inició la planificación y ejecución del Proyecto Huemul cuyo destino fue particularmente en Ñuble y la región de Aysén y más precisamente en la zona de la Reserva Nacional río Simpson. Según nota de la época, en Aysén “la mayor presión parece corresponder a la ocupación del hábitat de la especie para fines principalmente pecuarios, actividad que se lleva a cabo incluso en terrenos que no ofrecen una aptitud ganadera” y agregaba que “El desafío de conservación del huemul debe ser necesariamente de toda la comunidad, acorde con su condición de animal heráldico y considerando su extraordinario potencial recreativo, educativo, turístico y científico” (Chile Forestal, n°117, 1985).



En contraste con estos cuadros, clasificaciones y estratificaciones abundantes los documentales recurrirán a las vistas panorámicas sobre los suelos erosionados por efecto de los históricos incendios forestales que en las primeras décadas del siglo XX arrasaron con los bosques de Aysén (Otero, 2006) donde en la actualidad (sobre)vive el huemul silvestre, animal-emblema definido en uno de ellos como “como un símbolo de sobrevivencia y trágico destino”. Las imágenes actuales, a color, enfocan un ejemplar de tamaño pequeño, en solitario, sumiso y atemorizado entre arbustos y la vegetación. Por el contrario, en las imágenes en blanco y negro, extraídas del video-archivo de Grosse, hay ejemplares de gran tamaño y postura desplazándose en manadas, ocupando expansivamente su territorio. En el primer caso, se filma en una perspectiva inclinada donde el animal queda como sometido por la imagen “tímido, sigiloso, siempre listo para huir”, en el segundo, es el huemul, “altivo, casi arrogante” el que se apropia y se impone a la imagen: “ellos eran los primeros habitantes de Aysén”, según el narrador del documental (Figura 34).

A partir de este tipo de inventarios y contrastes recurrentes ambos audiovisuales ya no solo operan un ejercicio de clasificación y orden propio de la historia natural, sino también un mecanismo para construir o reforzar un supuesto devenir común anclado en especies-emblema donde reside la naturaleza de la nación. Simultáneamente se nos ubica ante una situación moral: Aysén es el reservorio de símbolos patrios en proceso de extinción, por lo tanto es deber patriótico cuidar esta “tierra nueva” en tanto futuro de la permanencia de las bases “naturales” de la nación.

Figura 34  
“El huemul”



Fuente: “Aysén, la Trapananda”(16°57’-18°32’). Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=4oZOb5K23Os>

Finalmente, en su forma atlas, ambos documentales sirven para clasificar y ordenar ecosistemas como forma de transmitir geográficamente una narración histórica de la nación (Bhabha, 2010). Espacio y tiempo se solapan esta vez para expresar que Aysén es huella o indicio de algo así como un Chile original, prístino o “natural” y, por lo mismo, la esperanza (natural y moral) de su futura “reconstrucción”. La geografía se convierte en el ojo de la historia (dominante) que se quiere legitimar. En este sentido, más que a la construcción de una totalidad, la forma atlas se avoca al orden. Como todo fenómeno descriptivo, es también una acción prescriptiva, funciona como un “ojo disciplinar” (Galison y Daston, 2007) que “patrimonializa” la naturaleza, y “naturaliza” la nación.

Con relación a las vistas aéreas, se ha dicho que son una especie de profundización de las panorámicas en el sentido que en ellas se tiende a reforzar el estatuto “real” u “objetivo” que se le quiere imprimir a este tipo de imágenes (Castro, 2009). En este sentido, el cinematógrafo es un invento de (y para) la ciencia: un “ojo de laboratorio” cuya función original sería “la descomposición del movimiento” (Morin, 2001: 14)

Pero, al fin y al cabo, un invento también para la guerra. Con relación a las vistas aéreas habría que recordar también que cine y avión son invenciones coetáneas de fines del siglo XIX. Asimismo, ambas tienen profundas raigambres espaciales asociadas a una capacidad muy especial de producir

cierto “extrañamiento”, ya que despegan nuestra visión respecto de la superficie chata a la que estamos acostumbrados y la llevan hacia un nuevo ángulo donde, por un lado, se hace posible (re)descubrir la Tierra y, por otro, atravesarla, moviéndose en un espacio y tiempo aparentemente continuo (Morin, 2011: 16).

En este sentido, en las primeras tomas aéreas captadas desde un helicóptero al tramo más septentrional del recorrido, la voz del relator señala la posibilidad de “alcanzar lugares inaccesibles (...) además de agregar la fantástica perspectiva aérea”. Por un lado, en estas vistas resuena la mirada supuestamente objetiva del mapa que aparentemente solo una imagen distanciada y elevada puede proveer, por el otro, insiste en la experimentación de un paisaje captado en movimiento. Es como si en una sola imagen se condensara una experiencia cinética del mundo y una apropiación racional del terreno. Es una forma de llevar hacia la imagen en movimiento la lógica territorializante del mapa, pero también es algo completamente distinto en tanto agencia una “sensación cinematográfica del mundo” (Castro, 2009: 14) expresando así una forma muy explícita de “mapear en movimiento” (Figura 35).

Figura 35  
“El mapa y el territorio”



Fuente: “Tras la ruta de la naturaleza”(19’43”). Disponible en:

<http://www.latierraenquevivimos.cl/videos-de-la-tierra-en-que-vivimos/>

Ahora bien, situadas en contexto estas imágenes muestran también que en la medida en que el espectador es expuesto a un suelo supuestamente común, las vistas aéreas no solamente participan de la construcción del camino, sino que también connotan una patria mediante la “chilenización”

del paisaje. De este modo, las vistas aéreas delimitan un terreno de control y también de pertenencia.

Vinculado a lo anterior, lo que parece más relevante desde nuestro punto de vista es que las vistas aéreas dan cuenta de una dimensión del espacio que se liga a nuevas estrategias de poder. En el caso de nuestros documentales, este tipo de vistas pueden comprenderse también como dispositivos de una “política de la verticalidad”, es decir, como técnicas de gobierno que refuerzan el control del espacio entendido como volumen tridimensional más que como aérea bidimensional (Elden, 2013b: 49).

Según Paul Virilio, en su origen la vista aérea pretende instalar un principio de transparencia del territorio. Una transparencia que, entre otras operaciones, permita desde el aire identificar y clasificar con nitidez los “objetivos” sobre la superficie terrestre para el control social y espacial. De hecho, la transparencia de lo aéreo es, en principio, un objetivo militar ya que “la organización de los territorios” es una forma de reemplazo de la guerra, es “la guerra por otros medios” (Virilio, 1999: 73). Por este motivo no sorprende que las Fuerzas Aéreas sean agradecidas en el documental de TVN: ellas abastecen de la máquina aérea para capturar este tipo de tomas de sondeo. De cierto modo, promueven la conquista de Aysén por la imagen, la “geometrización” de su espacio desde el aire.

Para terminar, aviación e imagen en movimiento no sólo comparten una fecha de nacimiento, sino que en la guerra encuentran ambas uno de sus primeros campos de aplicación. Según Virilio, el arte de la guerra no consistiría tanto en las victorias territoriales o económicas como en apropiarse definitivamente de los “campos de percepción” en el que, tanto armas como imágenes, cada cual a su modo, operan concretamente como “estimulantes que provocan fenómenos químicos y neurológicos sobre los órganos sensoriales y el sistema nervioso central” [traducción propia] (Virilio, 1993: 12). Ambas producen, por tanto, reacciones y afectos corporales. Aunque parezca una exageración hacer este tipo de conexiones, debe recordarse que los documentales producidos en el marco de la “franja cultural” de la dictadura fueron, como se mostró en la sección anterior, imprescindibles en la “guerra total” declarada por el régimen contra la sociedad chilena en el campo psicológico, estético y de los afectos.

## Consideraciones finales del capítulo

La cuestión planteada en este trabajo en torno al “qué hacen” las imágenes en movimiento permite, en primera instancia, reconocer su capacidad de afectar e interpelar los cuerpos en el espacio. De manera más particular hemos mostrado que su fuerza cinética parece fundamental para entender la producción de lo que Gabriela Mistral denominaba “paisajes vivientes”, es decir, paisajes que no solamente son observados o representados sino fundamentalmente recorridos y, por ende, experimentados. Desde esta perspectiva, por tanto, las imágenes en movimiento participarían en la composición de una geografía háptica y en movimiento que desplaza el rol referencial que comúnmente les es asignado.

También nos permite pensar políticamente su capacidad creativa. En paralelo a la capacidad de configurar “paisajes vivientes”, hemos visto que estas imágenes a través de mecanismos como las panorámicas, la lógica del atlas y vistas aéreas también operan como un factor de control y territorialización. De este modo, nos parece importante señalar que el énfasis en las agencias “más que humanas” en geografía no implica renegar de la dimensión política que tiene la materialidad del espacio, sino, por el contrario, una (re)politización del mismo y sus componentes, ampliando la gama de fuerzas, cuerpos y soportes que despliegan los ejercicios del poder que lo atraviesan. Es decir, permite conocer la configuración del espacio como proceso de ensamblado entre agentes humanos y no humanos en el que no solo es redistribuida la capacidad de actuar sino también reconocido el poder que movilizan y ejercen las cosas (Bennett, 2004). En este sentido hemos propuesto que la participación de las imágenes en movimiento en la construcción del camino austral en el marco de la dictadura cívico militar se encuentra en resonancia con la cultura neoliberal y autoritaria desplegada, y más particularmente con el borramiento de las violencias e injusticias del espacio social que supuso la naturalización del nuevo orden impuesto por medio de la composición de un paisaje “natural” patrimonializado.

En cierto sentido quisiéramos también proponer la posibilidad de pensar la imagen en movimiento como aquello que en la práctica permite romper con la dicotomía entre el mundo y su representación, y posicionar al paisaje como aquello que simultáneamente estamos viendo y viviendo. De este modo, las imágenes podrían remitir a formas intensas (y políticas) de estar en el

mundo: ellas plantean un modo de existencia activo en el cual “estar en” es necesaria y simultáneamente una manera de “hacer” el paisaje.

## 5. REFLEXIONES Y PALABRAS FINALES

A lo largo de esta investigación hemos podido constatar que la geografía de los ensamblajes acontece en los límites. Se despliega en zonas fronterizas, liminales o, en todo caso, de intercambio entre lo humano y lo no humano, lo orgánico y lo inorgánico, el sujeto y el objeto, las palabras y las cosas y así hace estallar los binarismos con toda su lógica subyacente. De esta manera, hemos confirmado que el espacio no solamente es producido (y no dado, inmutable) sino que además ese proceso de producción no reconoce, en la práctica, una especie dominante sobre otras. En este sentido es que nos parece que la perspectiva de los ensamblajes implica no solo una torsión epistemológica, sino también ontológica. Dicho de otra manera, nos impone un posicionamiento que más allá de los modos de pensar o comprender, nos interroga concretamente sobre los modos de ser o vivir. En este punto se esboza una cuestión que, de cierta manera, ha sido una de las tesis implícitas de esta investigación, a saber, que la perspectiva de los ensamblajes soporta lecturas críticas y políticas. De esta manera, la geografía de los ensamblajes no solo sería una geografía en los límites o fronteriza, sino que, por definición, una geografía relacional, en el sentido de interesarse por las alianzas que se componen y descomponen en estas zonas marginales. En lugar de buscar los puntos que dividen y distinguen elementos pretendidamente “puros”, circula por las líneas de los contagios, las mezclas y las perturbaciones. Por lo mismo, rechaza sustancias y esencias para dar prioridad a los devenires y acontecimientos: más que detenerse en elaborar nuevas conceptualizaciones de Sociedad, Cultura, Territorio o Naturaleza, se busca visualizar los vínculos espacio-temporalmente cambiantes que entretejen entre sí cada término, para dejar de ser uno y convertirse en multiplicidad.

Fronterizas, relacionales, las geografías de los ensamblajes prefieren también moverse lateral y horizontalmente por el campo histórico espacial. El particular modo de ser de estas geografías evita la profundidad excesiva del significado, el juicio o las interpretaciones forzadas para desplazarse intensamente por la superficie de un plano repleto de conexiones e intersecciones que no reconocen jerarquías entre seres (humanos, no humanos, animados o inanimados), formas o categorías (de clase, raza, etnia o género), aunque sí diferencia sentidos o acoples. Distingue, por sobre todo, los mecanismos y las lógicas de las identidades mayores, autoritarias o dominantes, respecto de los devenires minoritarios que son sus líneas de fuga. De esta manera, esperamos que nuestra

investigación haya contribuido a despejar una cuestión que nos parece muy relevante: la marca territorial dejada por el autoritarismo neoliberal de la dictadura cívico militar con el propósito de trazar y denunciar sus continuidades en la configuración social y espacial del Chile contemporáneo. En este sentido, vale recordar que el énfasis en la infraestructura no tuvo como propósito operar una “objetivización” o una despolitización de la realidad, sino, por el contrario, hacerla todavía más controvertida devolviéndole la política a las cosas. En una sociedad, como la chilena, en que la clase política y empresarial ha justificado el terrorismo de Estado (sobre las personas y los ecosistemas) desde la dictadura hasta la actualidad y la defensa de una Constitución emergida en pleno autoritarismo en nombre del desarrollo y el “milagro de la economía” de mercado, parece ser un reto necesario indagar algunas bases concretas, literalmente infraestructurales, que han permitido la reproducción del modelo.

Desde otro punto de vista, los ensamblajes pueden asemejarse a las máquinas: entidades híbridas compuestas a partir de la articulación entre materias, códigos y energías (humanas y no humanas). Ahora bien, desde Lewis Mumford pasando por Deleuze y Guattari sabemos que las máquinas técnicas siempre están puestas en relación con otro gran mecanismo: la “megamáquina” o la máquina social que, como plantea Maurizio Lazzarato, en el capitalismo contemporáneo supone siempre el conflicto. En efecto, para los países occidentales y capitalistas la guerra no es hoy, ni nunca ha sido, una metáfora<sup>61</sup>. En Chile y en el mundo, la lucha contra la revolución social y la defensa del modelo neoliberal se ha llevado desde la década de 1970 en adelante a partir de políticas y estrategias concretas aplicadas contra el territorio y la población (Lazzarato, 2020). Cuando la Junta Militar chilena en 1973 y Sebastián Piñera el 2019 declararon estado de guerra debe tomarse, por tanto, literalmente. Muertes, torturas, desapariciones, mutilaciones son las manifestaciones más

---

<sup>61</sup> El día 20 de octubre de 2019, el presidente chileno Sebastián Piñera desde la Guarnición Santiago del Ejército declaró en cadena nacional que "**Estamos en guerra contra un enemigo poderoso**, implacable, que no respeta a nada ni a nadie, que está dispuesto a usar la violencia y la delincuencia sin ningún límite", para referirse a las múltiples manifestaciones que acompañaron al denominado “estallido social” iniciado dos días antes, el 18 de octubre, por estudiantes secundarios en contra del alza en los pasajes del Metro. Tales manifestaciones fueron denominadas “estallido” o “revuelta” social porque rápidamente pasó de ser una reacción localizada al alza del transporte hacia todo el modelo neoliberal chileno y la Constitución Política vigente en Chile que fue creada y redactada durante la dictadura. El movimiento perduró, con altos y bajos, de manera constante desde octubre del 2019 hasta mediados de marzo de 2020 cuando llegó el COVID-19 y las políticas de distanciamiento social, sin embargo, las manifestaciones de descontento se han sostenido, por distintos medios, en plena pandemia en la medida en que la misma ha hecho más evidentes las injusticias y desigualdades del modelo. <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/manifestaciones/presidente-pinera-estamos-en-guerra-contra-un-enemigo-poderoso/2019-10-20/232318.html>



evidentes del terrorismo de Estado (y su tradicional aliado, el capital), pero la organización espacial también debe tomarse, como ha sido el propósito de esta investigación, como un indicio importante.

En este contexto se inscribe entonces nuestra pregunta ¿qué hace el camino? Del lado del territorio y la población, la verticalización implicó una ruptura histórica importante: la invención de un sentido longitudinal para la circulación patagónica a costa de la sustracción a las movilidades transversales y transfronterizas, pero también la invisibilización y subordinación de los desplazamientos náuticos en favor de una movilidad continental y centralizada. Lejos de implicar únicamente un cambio en la orientación del transporte (de personas, de animales, de mercancías y tecnologías), conllevó una alteración del mundo sociomaterial conocido hasta entonces en esa zona. Una redistribución del espacio, pero sobre todo, una reorganización del modo de moverse en él. En este sentido hemos querido ser enfáticos en mostrar que la Carretera Austral no puede comprenderse únicamente como una infraestructura que se monta, como si fuera una especie de adición objetiva, a un medio radicalmente distinto y ya realizado, sino como un ensamblaje en el sentido de que la composición y las múltiples perturbaciones y asociaciones que se activan entre la ruta y el entorno dan lugar a un nuevo territorio. Dicho de otra manera, camino y territorio no pueden comprenderse como dos elementos preexistentes al ensamblaje Carretera Austral, sino partes constitutivas que emergen cuando se suscita el conjunto.

Como apuntábamos en la introducción la pregunta *¿qué hace?* se refiere tanto a los elementos que la componen como a la capacidad que tiene el camino de afectar o modificar cierto estado de cosas. En el primer sentido, se han rastreado las distintas asociaciones, agencias y materiales participantes: ríos, lluvias, rocas, el clima, pero también las prácticas sociales como las competencias automovilísticas que *performan* el camino, las imágenes audiovisuales, y también algunos enunciados que son el eco del “encanto” que inviste a la obra. En el segundo, lo que comentábamos recién: el camino articulando y jerarquizando un territorio del cual es su sistema de circulación centralizado o su “espina dorsal”. Concretamente, normar o codificar los caminos, consolidar ciertos tramos y proscribir otros, controlar la dinámica y la trama de las circulaciones (con sus lógicas asociadas, sus ritmos y sus medios de transporte).

Hacer de las movilidades patagónicas un flujo vertical, centralizado y continental era imprescindible para otra cosa, a saber, darle consistencia a un límite que en la zona era prácticamente ilusorio y siempre en disputa. En efecto, ante una multiplicidad de sistemas viales

singulares que se organizaban a escala local en torno al funcionamiento de alguna actividad particular, en el marco, por tanto, de un sistema heterogéneo e inconexo que no tiene voluntad de constituirse en una red total o nacional, aparece prontamente la cuestión de “cómo es una frontera en semejante trama de caminos” (Richard *et al.*, 2018b: 184). En este sentido, por medio del control a la circulación, la Carretera Austral (línea recta y longitudinal) debía reforzar una frontera en una zona donde la cordillera de los Andes no cumple, como en gran parte del territorio nacional, la función de “límite natural”. Por tanto, la construcción de la red vial articulada en torno al longitudinal implica una territorialización del Estado. Todavía más, la represión y reestructuración de los caminos, es decir, el gobierno de la circulación conlleva no solo una jerarquización de las rutas y de sus movilidades, sino el hecho que ya no se hace más “camino al andar” (salvo que sea una práctica institucionalizada y respaldada por el régimen como es el caso del *rally* austral) sino que se va por el camino abierto por el Estado.

Si las primeras huellas de los “pioneros” eran animales (en el sentido que por ahí se mueve una economía predominantemente ganadera y el principal medio de transporte son los animales) o acuáticas, la construcción de la Carretera Austral supone una “des-animalización” y una continentalidad del movimiento, es decir, una confiscación del modo tradicional de andar por Aysén para gatillar la emergencia de una red vial organizada en relación con un poder central que produce una totalidad sesgada por una definición jerárquica y estatal. En otras palabras, replicar en Aysén el trazado de la circulación nacional y, por ende, del “desarrollo” por un tronco vertical que redistribuye un territorio al que, de todas formas, se le escapan otros tránsitos (transfronterizos y náuticos) subordinados. Precisamente es esta jerarquización del territorio (distribución de la circulación y las movilidades) la que hemos llamado “chilenización” de Aysén. En este sentido, verticalización y chilenización solo pueden presentarse como acontecimientos distintos en el plano analítico de una indagación como esta. Sin embargo, en la práctica ambas constituyen dimensiones o aspectos de uno solo y mismo proceso político y territorial: el gobierno de la circulación patagónica. De ahí que nos parezca interesante señalar que una de las claves geográficas para comprender la reproducción del autoritarismo neoliberal en Aysén no se encuentre en el análisis de un espacio presentado como absoluto, objetivo ni fijado de una vez para siempre. Es decir que la clave dependerá del análisis de lo que se mueve (y cómo se mueve), y no de lo que permanece estático o invariable en el territorio.

A diferencia de algunos casos históricos, la Carretera Austral no se monta sobre una red de tránsito ya construida, sino que pretende transformarla radicalmente de sentido. Frente a unos caminos transversales y transfronterizos que soportan una economía esencialmente ganadera y de baja escala, el camino longitudinal debe inventar una nueva economía para su nuevo circuito. Si bien la actividad extractiva (principalmente forestal y minera) tenía sus grandes proyecciones puestas en el longitudinal, al poco tiempo es notorio que la Carretera Austral repercute mucho más en la actividad turística y de conservación que, de hecho, pasarán con el tiempo a constituir las mayores “ventajas competitivas” de Aysén. Es decir, mucho más que con el capitalismo extractivista, la Carretera Austral se va a alinear con el capitalismo conservacionista que comenzará a sentar sus bases incipientes a finales del período, pero más notoriamente en la década siguiente, y a madurar definitivamente en el siglo XXI. De este modo, territorios hasta entonces relativamente marginales respecto de la nación, ingresan a la escala de la economía global con la apertura y colonización progresiva de un capitalismo “verde” dispuesto a acumular (y valorizar) tierras para preservar naturaleza.

Mucho tiempo llevamos escuchando que la Carretera Austral sólo fue efectivamente concretada gracias a la propia naturaleza autoritaria y jerárquica del régimen militar. Y bien, sí, pero para nosotros sigue pareciendo todavía más interesante decir que: no sorprende para nada que precisamente durante la dictadura se haya insistido tanto en la construcción de un camino *longitudinal*. Como en toda investigación aparentemente finalizada, emergen nuevas preguntas. En primer lugar, sería legítimo plantear si acaso la pregunta *¿qué hace?*, solamente es válida con relación a los caminos. Nuestra impresión es que dicha interrogante más que para circunscribir áreas temáticas específicas debe ser usada como una herramienta teórica y metodológica en los más distintos contextos. Así el *¿qué hace?* podría ser aplicado no tan solo a otros caminos en el resto del mundo, sino también a todo tipo de infraestructuras, animales, vegetales, cosas en Aysén así como en otros lugares.

Por otra parte, para complementar este trabajo sería interesante en próximas indagaciones realizar las biografías de los caminos y de aquella circulación subyacente a la hegemónica, esa geografía latente que recorre y se reproduce en los márgenes de la geografía mayor vertical, continental y sedentaria estructurada en torno al longitudinal. Junto con el proceso de avance del Estado y el capital por medio de la Carretera Austral hay una trama antigua y subterránea que queda como

clandestina o fugada respecto de los flujos dominantes. Sería enriquecedor estudiar esas otras biografías camineras, heterogéneamente organizadas como el afuera de las grandes estructuras viales, una especie de sustrato o corriente a contrapelo sobre las que se despliegan otras lógicas. Luego de la construcción del camino austral, Aysén parece constituirse en aquello que fluye y se articula al longitudinal, pero todavía queda (re)conocer y rescatar aquellos caminos y movi­lidades que lo desbordan. Aquellas rutas que se resisten a la fuerza vertical, que escapan al drenado jerárquico, a la dictadura, de la gran cuenca caminera (Richard, 2013).

## 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acevedo, N. (2014). *Mapu Lautaro*. Concepción, Chile: Escaparate.

Aguilar, M. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México. *Alteridades*, 26(52): 23-33.

Aleuy, O. (2012). *Memorial de la Patagonia: Aysén*. Santiago, Chile: RIL.

Álvarez, G. (2014). El lugar de los parques nacionales en la representación de una Patagonia turística. Discusión y habilitación del paisaje patagónico durante el siglo XX. *Magallania*, 42 (1), pp.53-76.

Álvarez, R. (2003). *Desde las sombras: un estudio de la clandestinidad comunista (1973-1980)*. Santiago, Chile: Lom.

Amar, G. (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, Argentina: La Crujía.

Amigo, C. (2017). “No estamos lejos, allá están lejos”. Construcción sociocultural del aislamiento. Perspectivas locales sobre aislamiento en Aysén: imaginario estatal y aislamiento como territorialidad. En Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (Eds), *Imaginario geográfico y discursos de frontera. Aysén desde el texto de la nación* (pp. 167-190). Coyhaique: Ñire Negro.

Amunátegui, M. L. (1870). *Los precursores de la Independencia de Chile. Vol. III*. Santiago, Chile: Litografía y Encuadernación Barcelona.

Anand, N. (2015). Leaky States: Water Audits, Ignorance, and the Politics of Infrastructure. *Public Culture*, 27, pp.305-330.

Andaur, C. (2014). *Aysén: muertes en dictadura, historias de ausencia y memoria*. Coyhaique, Chile: La Mandrágora.

Anderson, B. (2007). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: F.C.E

Anderson, B. y Harrison, P (eds.). (2010). *Taking place: non representational theories and geography*. Farnham, U.K: Ashgate.

Anderson, B. y McFarlane, C. (2011). Assemblage and geography. *Area*, 43 (2), pp. 124-127.

Anderson, B. y Wylie, J. (2009). On geography and materiality. *Environment and Planning A*, 41, pp.318-335.

Anderson, B., Kearnes, M., Mcfarlane, C. y Swanton, D. (2012). On assemblages and geography. *Dialogues in human geography*, 2 (2), pp. 171-189.

Antezana, L. (2015). Televisión y memoria: a 40 años del golpe de estado en Chile. *ComHumanitas: Revista Científica de Comunicación*, 6, pp.188-204.

Araya, B. (2011). *Crónica de Coyhaique*. Coyhaique, Chile: I. Municipalidad de Coyhaique.

Arenas, F. (2009). El Chile de las regiones: una historia inconclusa. *Estudios Geográficos*, 70 (266), pp. 11-39.

Arnold, D. (2000). *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*. México D.F: Fondo de la Cultura Económica.

Arriagada, G. (1998). *Por la razón o la fuerza: Chile bajo Pinochet*. Santiago: Sudamericana.

Ávila, M. (2012). *Políticas públicas y articulación del territorio: Desarrollo de la red vial en la región del Aysén* (Tesis de Pregrado en Geografía). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Baeza, B. (2009). *Fronteras e identidades en Patagonia central (1885-2007)*. Rosario, Argentina: Prohistoria.

Baeza, B. (2011). Pioneros y extranjeros en la frontera de Patagonia central chileno-argentina. El caso de Trevelin (Argentina) y Futaleufú (Chile). *Si Somos Americanos*, XI (1), pp.41-62.

Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto Ravignani*, pp. 107 – 137.

Ballent, A. (2008). Imágenes de un vínculo. Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, SaúdeManguinhos*, 15, pp. 827 – 848.

- Bandieri, S. (1999). Neuquén en debate: acerca de la continuidad o ruptura del espacio mercantil andino. *Anuario IEHS*, 14, pp.535-566.
- Bandieri, S. (2010). Del Pacífico al Atlántico: políticas de Estado y reorientación mercantil de la ganadería patagónica. *Cuadernos de Historia*, 32, pp.55-76.
- Bandieri, S. (2011). *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana.
- Barattini, J. (2013). *Fragmentos de la historia de Aysén*. Aysén, Chile: GORE.
- Bascopé, J. (2008). Pasajeros del poder propietario. La sociedad explotadora de tierra del fuego y la biopolítica estanciera (1890-1920). *Magallania*, 36 (2), pp.19-44.
- Bascopé, J. (2009). De la exploración a la explotación. Tres notas sobre la colonización de la Patagonia austral. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, n°9. Disponible en: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/56645>
- Bascuñán, I. (1984). *Breve historia de Aisén y la Carretera Austral*. Santiago, Chile: Biblioteca del Ejército.
- Beltrán, O., Pascual, J.J. y Vaccaro, I. (Coords.). (2008). *Patrimonialización de la naturaleza. El marco social de las políticas ambientales*. San Sebastián: Ankulegi Antropologia Elkarte.
- Benedetti, A. (2011). Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea. En *Territorio, lugar, paisaje: prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp.11-82). Buenos Aires, Argentina: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires.
- Benedetti, A. (2015). El encuentro entre marca, camino y lugar. Hodografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de la Quiaca-Villazón. En Hernández, A. (Ed.), *Líneas, límites y colindancias: mirada a las fronteras desde América Latina* (pp.27-60). Tijuana, México: El Colegio de las Frontera Norte.
- Benedetti, A. y Laguado, I. (2013). El espacio fronterizo argentino-chileno. Definición de categorías operativas y primera aproximación descriptiva. En Núñez, A., Arenas, F. y Sánchez, R. (Eds.), *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural* (pp. 415-483). Santiago, Chile: RIL.
- Bennett, J. (2001). *The Enchantment of modern life*. Princeton: Princeton University Press.

Bennett, J. (2004). The force of things: steps towards an ecology of matter. *Political Theory*, 32, pp.347-372.

Bennett, J. (2010). *Vibrant matter a political ecology of things*. Durham, U.S.A: Duke University Press.

Bessera, E. (2011). La nacionalización de las fronteras patagónicas. Los parques nacionales como herramienta estatal de ocupación e integración territorial. En Valverde, S., Maragliano, G., Impemba, M. y Trentini, F. (Eds.), *Procesos históricos, transformaciones sociales y construcción de fronteras. Aproximaciones a la relaciones interétnicas. Estudios sobre Norpatagonia, Argentina y Labrador, Canadá* (pp.67-105). Buenos Aires, Argentina: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Betancourt, M. (2017). Colonialidad territorial y conflictividad en Abya Yala/ América Latina. En Alimonda, H., Toro, C. y Martín, F. (Eds.), *Ecología política latinoamericana. Pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica* (pp.303-350). Buenos Aires, Argentina: CLACSO.

Bhabha, H. (2010). *Nación y Narración*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.

Blanco, J. (2009). Redes y territorio: articulaciones y tensiones. En Shmite, S. (Ed.), *La geografía ante la diversidad socio-espacial contemporánea*. Santa Rosa, Argentina: Universidad Nacional de La Pampa.

Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, (3), pp. 172-190.

Boisier, S. (2000). Chile: la vocación regionalista del gobierno militar. *EURE*, 26 (77).

Bonelli, C. y González, M. (2016). ¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el sur de Chile. *Revista Antropología*, 59(3), pp.18-48.

Booth, R. (2010). El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Revista de Historia Iberoamericana*, 1, pp. 10-22.

Booth, R. (2013). El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX. *Ciudad y arquitectura*, (151), pp. 16-21.



Booth, R. (2014). Turismo, paramericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931). *Revista Historia*, (47), pp. 277-311.

Bourdieu. P., Chamboredon. J.C, Passeron. J. C. (2002). *El oficio del sociólogo*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.

Braun, B. (2006). Environmental issues: global natures in the space of assemblage. *Progress in Human Geography*, 30, pp.644-654.

Braun, B. (2008). Environmental issues: inventive life. *Progress in Human Geography*. Doi: 10.1177/0309132507088030.

Brenner, N. y Elden, S. (2009). Henri Lefebvre on state, space, territory. *International Political Sociology*, (3), pp. 353-377.

Brinck, G. (Ed.). (2011). *Las mutaciones de la merluza. Historia, Cultura y Economía en Isla Toto y Puerto Gala*. Santiago, Chile: Cuarto Propio.

Brinck, G. y Morales, C. (2013). De la movilidad a la sedentarización. Historia y territorio entre los pescadores de Puerto Gala, región de Aysén. *Márgenes. Espacio Arte Sociedad*, 10 (12), pp.37-51.

Brunner, J.J. (1981). *La cultura autoritaria en Chile*. Santiago, Chile: Flacso.

Bruno, G. (2017). Una geografía de la imagen en movimiento. *laFuga*, 20: 1-18.

Bruun, C. (2015). Experimenting with political materials: environmental infrastructures and ontological transformations. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*. Doi: <http://dx.doi.org/10.1080/1600910X.2015.1019533>.

Cabañas, C., Benavides, M. y Pizarro, N. (2013). *CONAF. Su historia y rol en el desarrollo forestal y ambiental de Chile, 1972-2013*. Santiago, Chile: CONAF.

Callon, M. (1995). Algunos elementos para una sociología de la traducción: la domesticación de las vieras y los pescadores de la bahía de St. Brieu. En Iranzo, J.M (Ed.), *Sociología de la ciencia y la tecnología* (pp.259-283). Madrid: C.S.I.C.

- Carrere, R. (1998). Chile: un modelo de plantaciones impuesto por el gobierno militar. En Defensores del Bosque Chileno (Eds.), *La tragedia del bosque chileno* (pp.285-293). Santiago, Chile: Ocho Libros.
- Castree, N. (2008). Neoliberalising nature: the logics of deregulation and reregulation. *Environment and Planning A*, 40, pp.131-152.
- Castree, N. y Nash, C. (2004). Mapping posthumanism: an Exchange. *Environment and Planning A*, 36: 1341-1363.
- Castro, T. (2009). Cinema's Mapping Impulse: Questioning Visual Culture. *The Cartographic Journal*, 46, pp. 9-15.
- Chateau, J. (1978). *Geopolítica y regionalización. Algunas relaciones*. Santiago, Chile: FLACSO.
- Chateau, J. (1983). *Seguridad Nacional y guerra antisubversiva*. Santiago, Chile: FLACSO.
- Choi, M. (2016). More than human geographies of nature: toward a careful political ecology. *Journal of the Korean Geographical Society*, 51(5), pp. 613–632.
- Colombo, P. y Salamanca, C. (2018). Regímenes autoritarios, nuevas geografías y espacios de vida en América Latina. *Clepsidra. Revista interdisciplinaria de estudios sobre memoria*, 5(9).
- Colombo, P. (2017). *Espacios de desaparición. Vivir e imaginar los lugares de la violencia estatal (Tucumán, 1975-1983)*. Buenos Aires, Argentina: Miño y Dávila.
- Concha, M. (1997). Evolución económica de la zona de influencia de la Carretera Austral. En *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección* (pp. 124-159). Santiago, Chile: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte.
- Contardo, O y García, M. (2005). *La era ochentera: tevé, pop y under en el Chile de los ochenta*. Santiago, Chile: Ediciones B.
- Cosgrove, D. (2002). Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. *Boletín de la A.G.E.*, 34, pp.63-89.
- Crampton, J. y Elden, S. (2007). *Space, knowledge and power. Foucault and geography*. U.S.A: Ashgate.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning d: society and space*, 28, pp.17-31.

Cresswell, T. y Merriman, P. (2011). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Farnham, U.K: Ashgate.

Cronon, W. (1996). *Uncommon ground: Rethinking the human place in nature*. New York, U.S.A: WW Norton&Company.

Dalakoglou, D. (2012). 'The road from capitalism to capitalism': Infrastructures of (post)socialism in Albania. *Mobilities*, 7 (4), pp. 571-586.

Debarbieux, B. (2010). Los imaginarios de la naturaleza. En A. Lindón y D. Hiernaux (Eds.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 140-156). Barcelona, España: Antrhopos.

De Landa, M. (2000). *A thousand years of nonlinear history*. New York: Swerve Editions.

De Landa, M. (2006). *A new philosophy of society: Assemblage theory and social complexity*. New York, U.S.A: Continuum.

De landa, M. (2011). Viviendo al borde del caos. Conferencia dictada en el IX SITAC, Teoría y práctica de la catástrofe, enero 27-29 de 2011.

De Landa, M. (2016). *Assemblage theory*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Deleuze, G. y Guattari, F. (2002). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia, España: Pre-Textos.

Deleuze, G. (1990). *Michel Foucault, filósofo*. Barcelona, España: Gedisa.

Deleuze, G. (2005). *Derrames. Entre el capitalismo y la esquizofrenia*. Buenos Aires, Argentina: Cactus.

Deleuze, G. (2008). *Pintura. El concepto de diagrama*. Buenos Aires, Argentina: Cactus.

Deleuze, G. (2014). *Conversaciones*. Valencia, España: Pre-Textos.

Deleuze, G. (2017). *Derrames II. Aparatos de Estado y axiomática capitalista*. Buenos Aires, Argentina: Cactus.

Della Dora, V. (2009). Travelling landscape-objects. *Progress in Human Geography*, 33, pp.334-354.

Descola, P. (2012). *Más allá de naturaleza y cultura*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu.

De Terán, M. (1952). Vida pastoril y nomadismo. *Revista de la Universidad de Madrid*, VI(3), pp.375-393.

Dias, L. (2005). Os sentidos da rede: Notas para discussao. En Dias, L. y Silveire, R. (Eds.), *Redes, sociedades e territorios* (pp.11-27). Santa Cruz do Sul, Brasil: EDUNISC.

Díaz, R. (2011). La ruta de la merluza austral. Puerto Gala y la economía mundo. En Brinck, G. (Ed.). *Las mutaciones de la merluza. Historia, Cultura y Economía en Isla Toto y Puerto Gala* (pp.157-184). Santiago, Chile: Cuarto Propio.

Donoso, K. (2012). Deporte y recreación para todos: política social y cultural de la DIGEDER en los municipios de Santiago. En Valdivia, V., Álvarez, R., Donoso, K. (Eds.), *La alcaldización de la política: los municipios en la dictadura pinochetista* (pp.87-115). Santiago, Chile: Lom.

Donoso, K. (2013). El 'apagón cultural' en Chile: políticas culturales y censura en la dictadura de Pinochet 1973-1983. *Outros tempos*, 10(16), pp.104-129.

Donoso, K. (2019). *Cultura y dictadura. Censuras, proyectos e institucionalidad cultural en Chile, 1973-1989*. Santiago, Chile: UAH Ediciones.

Dorfman, A. y Benedetti, A. (2013). Presentación dossier: fronteras y movilidades. *Revista Transporte y Territorio*, (9), pp.1-10.

Dosse, F. (2009). *Paul Ricoeur y Michel de Certeau: La historia entre el decir y el hacer*. Buenos Aires, Argentina: Nueva Visión.

Durán, S. (2012). *Ríe cuando todos estén tristes: el entretenimiento televisivo bajo la dictadura de Pinochet*. Santiago, Chile: Lom.

Elden, S. (2001). *Mapping the Present. Heidegger, Foucault and the Project of a Spatial History*. London, U.K: Continuum.

Elden, S. (2007). Governmentality, calculation, territory. *Environment and planning d: society and space*, 25, pp. 562-580.

- Elden, S. (2009). *Terror and territory: the spatial extent of sovereignty*. Minneapolis, U.S.A: University of Minnesota Press.
- Elden, S. (2013a). *The birth of territory*. Chicago, U.S.A: University of Chicago.
- Elden, S. (2013b). Secure the volume. Vertical geopolitics and the depth of power. *Political Geography*, 34, pp.35-51.
- Elden, S. (2016). Terra, terreno, territorio. *Geografías*, pp.42-60.
- Errázuriz, L. (2009). Dictadura militar en Chile. Antecedentes del golpe estéticocultural. *Latin American Research Review*, 44(2), pp.136-157.
- Escobar, A. (1996). Construction nature. Elements for a post-structuralist political ecology. *Future*, 28, pp.325-343.
- Escobar, A. (2010). *Territorios de diferencia. Lugar, movimientos, vida, redes*. Colombia: Envión editores.
- Escolar, C. (Ed.). (2000). *Topografías de la investigación*. Buenos Aires, Argentina: Eudeba.
- Escolar, C. y Besse, J. (Eds.).(2011). *Epistemología fronteriza. Puntuaciones sobre teoría, método y técnica en ciencias sociales*. Buenos Aires, Argentina: Eudeba.
- Espinoza, C. (2016). La Carretera Austral: la construcción de un concepto, 1976-2000. *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 7(4), pp.1-12.
- Farias, I. y Bender, T. (Eds.). (2010). *Urban assemblages: How actor-network theory changes urban studies*. Londres, U.K: Routledge.
- Flores, J. (2012). La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte. XII Coloquio Internacional de Geocrítica. Bogotá, 7 al 11 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/01-J-Flores.pdf>
- Folchi, M. (2015). Historia de las áreas protegidas en Chile. En Simonetti-Grez, G., Simonetti, J. y Espinoza, G. (Eds.), *Conservando el patrimonio natural de Chile. El aporte de las áreas protegidas* (pp. 31-57). Santiago, Chile: Gráfika.

- Foucault, M. (1980a). *El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault*. Barcelona, España: La Piqueta.
- Foucault, M. (1980b). *Microfísica del poder*. Madrid, España: La Piqueta.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población. Curso en el College de France 1077-1978*. Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (2008). *Las palabras y las cosas: una arqueología de las ciencias sociales*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
- Foucault, M. (2010). *El cuerpo utópico. Heterotopías*. Buenos Aires, Argentina: Nueva Visión.
- Foxley, A. (1982). *Los experimentos neoliberales en América Latina*. Santiago: Cieplán.
- Franken, M. (2005). *Análisis y evaluación de la distribución interregional y del cambio de ley del FNDR*. (Tesis de Maestría en Economía). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
- Freitas, F. (2014). A Park for the Borderlands: the creation of the Iguazu National Park in Southern Brazil, 1880-1940. *Revista de Historia Iberoamericana*, 7 (2), s/n.
- Fuenzalida, C. (2006). La televisión chilena bajo la dictadura: 17 años de cadena nacional. *Archivo Chile*. Disponible en: [http://www.archivochile.com/Dictadura\\_militar](http://www.archivochile.com/Dictadura_militar).
- Galison, P y Daston, L. (2007). *Objectivity*. New York, U.S.A: Zone Books.
- Gamir, A. y Valdés, C. (2007). Cine y geografía: espacio geográfico, paisaje y territorio en las producciones cinematográficas. *Boletín de la A.G.E*, 45, pp. 157-190.
- Gárate, M. (2012). *La revolución capitalista en Chile (1973-2003)*. Santiago, Chile: UAH Ediciones.
- Garfield, S. (2004). A Nationalist Environment: Indians, Nature and the Construction of the Xingu National Park in Brazil, 41 (1), pp. 139-167.
- Ginzburg, C. (2008). *Mitos, emblemas, indicios. Morfología e historia*. Barcelona, España: Gedisa.

- Greenhough, B. (2014). More-than-human Geographies. En Lee, R. *et al.* (Eds.), *The SAGE handbook of Human Geography* (pp. 94-110). Thousand Oaks, U.S.A: SAGE.
- Gregory, D. (1994). *Geographical imaginations*. Cambridge: Blackwell Publisher.
- Grosse, A. (1955). *Visión de Aysén*. Santiago de Chile: IGM.
- Gutiérrez, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para reconstruir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora 21*, (21), pp.61-74.
- Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). *Transporte y Territorio*, (9), pp.11-38.
- Haesbaert, R. (2014). *Viver no limite: territorio e multi/transterritorialidade em tempos de inseguranca e contencao*. Rio de Janeiro, Brasil: Bertrand.
- Harambour, A. (2015). Capturar el viento. Nómades e inmigrantes en los archivos estatales y empresariales (Patagonia, Argentina y Chile 1840-1920). *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Coloquios*. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/68037>
- Harambour, A. (2017). Soberanía y corrupción. La construcción del Estado y la propiedad en Patagonia austral (Argentina y Chile, 1840-1920). *Historia*, 50(2), pp. 555-596.
- Harambour, A. (2019). *Soberanías fronterizas. Estados y Capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia, Chile: Ediciones UACH.
- Harley, J. B. (1987). The map and the development of the history of cartography. En *The History of Cartography* (pp. 1–42). Chicago, U.S.A: Chicago University Press.
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid, España: Akal.
- Harvey, D. (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Madrid, España: Traficantes de Sueños.
- Harvey, P. y Knox, H. (2012). The enchantments of infrastructure. *Mobilities*, 7 (4), pp. 521-536.
- Henare, A., Holbraad, M. y Wastell, S. (eds.). (2007). *Thinking Through Things: Theorising Artefacts Ethnographically*. London: Routledge.
- Heynen, N. y Robbins, P. (2005). The neoliberalization of nature: governance, privatization, enclosure and valuation. *Capitalism, Nature, Socialism*, 16(1), pp.5-8.

Hinchliffe, S. (2007). *Geographies of nature. Societies, environments, ecologies*. London, U.K: Sage.

Hollman, V. (2017). La visión aérea y los imaginarios geográficos: un ensayo de aproximación a un complejo universo visual. *Espacio e Cultura*, (39), pp.11-30.

Horvath, A. (1997). Turismo, transportes, comunicaciones y centros urbanos. En *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección* (pp.80- 123). Santiago, Chile: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte.

Ibáñez, A. (1972-1973). La incorporación de Aisén a la vida nacional 1902-1936. *Historia*, 11, pp.259-378.

Imilan, W. (2017). *Performance*. En Zunino, D., Giucci, y Jirón, P. (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 147-152). Buenos Aires, Argentina: Biblios.

Jara, I. (2011a). Graficar una segunda Independencia: el régimen militar chileno y las ilustraciones de la Editorial Nacional Gabriela Mistral (1973-1976). *Historia*, 44, (1), pp.131-163.

Jara, I. (2011b). Politizar el paisaje, ilustrar la patria: nacionalismo, dictadura chilena y proyecto editorial. *Aiethesis*, (50), pp.230-252.

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12 (29), pp.173-197.

Kauffman, V. y Bergman, M. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), pp.745-75.

Knox, H. (2017). Affective infrastructures and the political imagination. *Public Culture*, 29(2), pp.363-384.

Krebs, R. (1997). Historia de la Carretera Austral. En *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección* (pp. 19-41). Santiago, Chile: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte.

Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *The annual review of anthropology*, 42, pp.327-343.

Latham, A y McCormack, D. (2009). Thinking with images in non-representational cities: vignettes from Berlin. *Area*, 41, pp. 252–62.



Latour, B. (1992). *Ciencia en acción. Cómo seguir a los científicos e ingenieros a través de la sociedad*. Barcelona: Editorial Labor.

Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor red*. Buenos Aires, Argentina: Manantial.

Latour, B. (2017). *Cara a cara con el planeta: Una nueva mirada sobre el cambio climático alejada de las posiciones apocalípticas*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Law, J. (2002). Objects and space. *Theory: culture & society*, 19 (5), pp.91-105.

Lazo, A. y Carvajal, D. (2017). Habitando la movilidad. El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, pp.89-102.

Lazo, A. y Carvajal, D. (2018). La movilidad y el habitar chilote. Cambios, rupturas y continuidades en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del archipiélago de Chiloé, en el sur austral de Chile. *Chungará. Revista de Antropología Chilena*, 50 (1), pp.145-154.

Lazo, A. y Contreras, Y. (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana, Santiago de Chile. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, 3-7 abril.

Lazzarato, M. (2020). *El capital odia a todo el mundo. Facismo o revolución*. Buenos Aires, Argentina: Eterna Cadencia.

Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London, U.K: Continuum.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing.

Lefebvre, M. (2011). On landscape in narrative cinema. *Canadian Journal of Film Studies*, 20, pp. 61-78.

Leff, E. (2004). *Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza*. México D.F: Siglo XXI.

Levy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*, 3(6), pp.1-11.

Lindón, A. y Hiernaux, D. (2012). *Geografías de lo imaginario*. México: Anthropos.

- Lois, C. (2017). Los mapas y las geometrías del espacio. La imagen cartográfica como praxis de la espacialización del pensamiento. *Terra Brasilis*, 8. Doi: <https://doi.org/10.4000/terrabilis.2029>
- Lois, C. (2018). ¿Geopolíticas de mundos efímeros? La performatividad de los mapas de las Exposiciones Universales y los órdenes mundiales que crearon (Chicago 1893, París 1900 y Nueva York 1939). *Terra Brasilis*, 10. Doi: <https://doi.org/10.4000/terrabilis.3377>
- López, C. (2013). Mobilities at a standstill: Regulating circulation in London. 1863-1870. *Journal of Historical Geography*, 42, pp.62-76.
- López, C. (2017). Circulación. En Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (Eds.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp.57-64). Buenos Aires, Argentina: Editorial Biblos.
- Lorimer, J. (2010). Moving image methodologies for more-than-human geographies. *Cultural Geographies*, 17, pp.237-258.
- Lorimer, J. (2015). *Wildlife in the Anthropocene. Conservation after nature*. Minneapolis, U.S.A: University of Minnesota Press.
- Mansilla, A. (1946). *Chile Austral: Aysén*. Santiago, Chile: IGM.
- Marín, A. (2011). Del estigma al reconocimiento. Historia de la gesta de Puerto Gala. En Brinck, G. (Ed.). *Las mutaciones de la merluza. Historia, Cultura y Economía en Isla Toto y Puerto Gala* (pp.65-113). Santiago, Chile: Cuarto Propio.
- Marín, A. (2020). *Desde el centro a la periferia: colonos en Melimoyu, discursos e imaginarios de una colonización fallida del Estado en la Región de Aysén (1983- 1996)*. (Tesis de Magíster en Historia). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
- Martinic, M. (2014). *De la Trapananda al Aysén. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Chile: Fundación Río Baker.
- Masquelier, A. (2002). Road mythographies: space, mobility, and the historical imagination in postcolonial Niger. *American ethnologist*, 29 (4), pp.829-856.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London, U.K: Sage.

- Mezoued, A., Amcha, K. y Declève, B. (2018). El espesor del camino, visto a través de dos proyectos de transporte en Argelia. *Revista Transporte y Territorio*, 18, pp.188-201.
- McCarthy, J. y Prudham, S. (2004). Neoliberal nature and the nature of neoliberalism. *Geoforum*, 35, pp.275-283.
- Mistral, G. ([1930] 2012). Cinema documental para América. *laFuga*. Disponible en: <http://2016.lafuga.cl/cinema-documental-para-america/576>.
- Morin, E. (2001). *El cine o el hombre imaginario*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- Morton, T. (2019). *Humanidad. Solidaridad con los no humanos*. Buenos Aires, Argentina: Adriana Hidalgo.
- Moulian, T. (1997). *Chile actual: anatomía de un mito*. Santiago: Lom.
- Muller, M. (2015). Assemblages and actor networks: rethinking socio material power, politics and space. *Geography compass*, 9, pp.27-41.
- Muller, T. y Schurr, C. (2016). Assemblage thinking and actor-network theory: conjunctions, disjunctions, cross-fertilisations. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 41(3), pp.217-229
- Munizaga, G. y Catalán, C. (1986). *Políticas culturales estatales bajo el autoritarismo en Chile*. Santiago, Chile: Ceneqa.
- Munizaga, G. y Ochsenius, C. (1983). *El discurso público de Pinochet (1973-1976)*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Munro, G. (1982). *Carretera Austral: integración de Chile*. Santiago, Chile: Servicios Promocionales.
- Munro, G. (1997). *La Carretera longitudinal Austral: su impacto y proyección*. Santiago, Chile: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte.
- Naranjo, A. (1971). *Chile y sus caminos. Geografía de las comunicaciones*. Santiago, Chile: Lord Cochrane.

Nouzeilles, G. (2002). *La naturaleza en disputa: retórica del cuerpo y el paisaje en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.

Núñez, A. (2009). *La Formación y consolidación de la representación moderna del territorio en Chile: 1700- 1900*. (Tesis de Doctorado en Historia). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Núñez, A. (2012). El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX. XII Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona.

Núñez, A., Sánchez, R. y Arenas, F. (Eds.) (2013). *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacio cultural*. Santiago de Chile: RIL Ediciones y Geolibros Instituto de Geografía, Universidad Católica de Chile.

Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (2016a). Patagonia-Aysén, Reserva de Vida: el discurso de la naturaleza como nueva utopía capitalista (Chile, Siglo XXI) Chile. En Benach, Zaar y Vasconcelos (Eds). *Actas del XIV Coloquio de Geocrítica: las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Núñez, A., Molina, R., Aliste, E. y Bello, A. (2016b). Silencios geográficos en Patagonia Aysén: territorio, nomadismo y perspectivas para re pensar los márgenes de la nación en el Siglo XIX. *Magallania*, 44 (2), pp. 107-130.

Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (2017a). *Imaginarios Geográficos, Prácticas y Discursos de Frontera: Aysén desde el texto de la nación*. Coyhaique, Chile: Ñire Negro.

Núñez, A., Baeza, B. y Benwell, M. (2017b). Cuando la nación queda lejos: fronteras cotidianas en el paso Lago Verde (Aysén – Chile) – Aldea Las Pampas (Chubut - Argentina). *Geografía Norte Grande*, 66, pp.97-116.

Núñez, A., Zambra, A. y Aliste, E. (2017c). El poder de los mapas, los mapas del poder: la construcción del saber geográfico de Patagonia-Aysén. *Universum*, 32(2), pp.149-162.

Núñez, A. y Aliste, E. (2017d). Discursos Ambientales y Procesos de Fronterización en Patagonia-Aysén (Chile): de los paisajes de la mala hierba a los del bosque sagrado. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, 6(1), pp.198-218.

Núñez, A., Aliste, E., Bello, A. y Astaburuaga, J. (2018a). Eco-extractivismo y los discursos de la naturaleza en Pataognia-Aysén: nuevos imaginarios geográficos y renovados procesos de control territorial. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (35), pp.133-153.

Núñez, A., Arenas, F., Sánchez, R. y Urrutia, S. (2018b). Las 'fronteras del desarrollo' en la producción capitalista del espacio en Chile. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 18 (1), pp. 184-213.

Núñez, A., Miranda, F., Aliste, E. y Urrutia, S. (2019). Conservacionismo y desarrollo sustentable en la geografía del capitalismo: negocio ambiental y nuevas formas de colonialidad en Patagonia-Aysén. En Núñez, A., Aliste, E. y Molina, R. (Eds.), *(Las) Otras Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos* (pp.23-46). Santiago, Chile: Lom.

O'Tuathail., Dalby, S. y Routledge, P. (Eds.). (2006). *The Geopolitics reader*. London, U.K: Routledge.

Oróstica, H. (1988). *Aysen'73: proceso al olvido*. Chile.

Ortega, H. y Bruning, A. (2004). *Aisén: panorama histórico y cultural de la XI Región*. Santiago, Chile: Gobierno de Chile.

Otero, L. (2006). *La huella del fuego. Historia de los bosques nativos. Poblamiento y cambios en el paisaje del sur de Chile*. Santiago, Chile: Pehuén.

Painter, J. (2010). Rethinking territory. *Antipode*, 42 (5), pp.1090-1118.

Panelli, R. (2010). More-than-human social geographies: posthuman and other possibilities. *Progress in Human Geography*, (1), p.79-87.

Parikka, J. (2015). *A geology of media*. Minneapolis, U.S.A: University of Minnesota Press.

Pasquino, P. (1991). Theatrum Politicum: The genealogy of capital – police and the State of prosperity. En Burchell, G., Gordon, C. y Miller, P. (Eds.), *The Foucault effect. Studies in governmentality* (pp.105-108). Chicago, U.S.A: The University of Chicago Press.

Peña, M. (1993). *Un camino llamado Chile: crónica del Cuerpo Militar del Trabajo*. Santiago, Chile: Archivo del Cuerpo Militar del Trabajo.

Piglia, M. (2012). En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950). *Pasos*, (1), pp.61-73.

Piglia, M. (2014). *Automóviles, turismo y caminos. Los clubes de automovilistas y la formación de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1955)*. Buenos Aires, Argentina.

Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *TEMPO SOCIAL*, 30, pp.87 – 111.

Porcaro, T. (2018). Los caminos del turismo en la triple frontera circumpuna. *Transporte y Territorio*, (18), pp.15-39.

Porto Goncalves, C. (2009). *Territorialidades y lucha por el territorio en América Latina. Geografía de los movimientos sociales en América Latina*. Caracas, Venezuela: Instituto Venezolano de Ciencia y Tecnología.

Pozo, H. (1986). *La participación en la gestión local para el régimen actual chileno*. Santiago, Chile: FLACSO.

Quintana, C. (2001). Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena. *Estudios Político Militares*, (2), pp.127-136.

Quiroz, R. (2019). Geopolítica y revanchismo: notas del diseño territorial autoritario. En Núñez, A., Aliste, E. y Molina, R. (Eds.), *(Las) Otras Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos* (pp.323-345). Santiago, Chile: Lom.

Raffestin, C. (2012). Space, territory and territoriality. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30, pp. 121-141.

Real, J. (2014). *Prisioneros de guerra en Aysén*. Valdivia, Chile: Ediciones Kultrún.

Richard, N. (2013). Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos. En Sendón, P. y Villar, D. (Eds.), *Al Pie de Los Andes: Estudios de Etnología, Arqueología e Historia*. (pp.47-70). Cochabamba, Bolivia: Itinerarios – ILAMIS.

Richard, N. y Hernández, C. (2018a). Las alambradas en la Puna de Atacama: alambre, desierto y capitalismo. *Revista Chilena de Antropología*, (37), pp.83-107.

Richard, N., Galaz, D., Carmona, J. y Hernández, C. (2018b). El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980). *Historia* 396, (1), pp. 163-192.

Robbins, P. y Marks, B. (2009). Assemblage geographies. En Smith, S., Pain, R. y Marston, S. (Eds.), *The SAGE handbook of social geographies* (pp.176-194). Thousand Oaks, U.S.A: SAGE.

Robert Moraes, A. y Da Costa, M. (1987). *Geografia critica. A valorizao do espaco*. Sao Paulo, Brasil: Hucitec.

Robert Moraes, A. (2005). *Territorio e historia no Brasil*. Brasil: Annablume.

Rodríguez, J., Medina, H. Y Reyes, S. (2014). Territorio, paisaje y marketing global. Imaginarios en la construcción de la Patagonia como marca. *Magallania*, 42 (2), pp.109-123.

Rodríguez, J.C., Reyes. y Mandujano, F. (2016). Reconfiguración espacial y modelos de apropiación y uso del territorio en la Patagonia chilena: migración por cambio de estilo de vida, parques de conservación y economía de la experiencia. *Revista de Geografía Norte Grande*, 64, pp.187-206.

Rodríguez, J.C., Gissi, N. y Mandujano, F. (2018). Fronteras Internas y hegemonías predicativas en Chile: el caso de la Patagonia Austral. *Chungará*, 50 (4), pp. 633-650.

Rodríguez, J.C. y Mandujano, F. (2019). La Norpatagonia: modernización neoliberal y desarrollo autónomo frente al mito de Chile unitario. En Núñez, A., Aliste, E. y Molina, R. (Eds.), *(Las) Otras Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos* (pp.293-322). Santiago, Chile: Lom.

Rojas, G. (2000). *Chile Escoge La Libertad*. Santiago, Chile: Editorial ZigZag.

Rojas, J. y Viera-Gallo, J. (1977). *La Doctrina de Seguridad Nacional y la militarización de la política en América Latina*. Roma, Italia: Centro de Estudios y Documentación.

Román, J. (2012). *Hornopirén (1973-2007). Tres décadas de cambios, contradicciones y paradoja. Análisis histórico del proceso de desarrollo económico capitalista en "Chiloé Continental"*. (Tesis de Licenciatura en Historia). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Rossetti, F. (2018). De infraestructura a paisaje: La carretera austral como motor de resignificación. *ARQ* (99), pp.86-95.

Ruiz, M. (2016). *Acerca del problema de la conectividad en la zona austral de Chile: el caso de la Carretera Austral*(Tesis de Pregrado en Historia). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Saavedra, S. y Mansilla, X. (2014). *Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén*. Coyhaique, Chile: Ñire Negro.

Saavedra, G. (2017). El litoral de Aisén. Itinerarios translocales del mar y del lugar. En Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (Eds.). *Imaginarios geográficos y discursos de frontera. Aisén desde el texto de la nación* (pp. 139-166). Coyhaique, Chile: Ñire Negro.

Salazar, G. (2003). *La historia desde abajo y desde adentro*. Santiago, Chile: Universidad de Chile.

Salazar, G. (2012). *Movimientos sociales en Chile: trayectoria histórica y proyección política*. Santiago, Chile: Lom, 2012.

Sandoval, C. (1990). *MIR: una historia*. Santiago, Chile: Sociedad Editorial Trabajadores.

Santamarina, B. (2009). De parques y naturalezas. Enunciados, cimientos y dispositivos. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, (1), pp.297-324.

Santamarina, B. (2016). La naturaleza de las naturalezas patrimonializadas. Una aproximación a las formas hegemónicas de representar lo natural. *Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, (16), pp.153-177.

Santamarina, B., Vaccaro, I., Beltrán, O. (2014). La patrimonialización de la naturaleza. Génesis, transformaciones y estado actual. *Arxiu de Ciencies Socials*, (30), pp.87-98.

Santana, R. ([1977]2013). Control del espacio y control social en el Estado militar chileno. *Revista de Geografía Espacios*, (36), pp.13-28.

Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (13), pp.69-77.

Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Barcelona, España: Ariel.

Sauvagnargues, A. (2006). *Deleuze: del animal al arte*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu.



- Scarzanella, E. (2002). Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 73, pp. 5-21.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning a*, 38, pp. 207-226.
- Sheller, M. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16* (10), pp.333-355.
- Smith, N. [1984](2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid, España: Traficantes de Sueños.
- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London, U.K: Verso Press.
- Subercaseaux, B. (1940). *Chile o una loca geografía*. Santiago, Chile: Ercilla.
- Taylor, S.J. y Bogdan, R. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significado*. Barcelona, España: Paidós.
- Thrift, N. (2007). *Non representational theory. Space, politics, affect*. London, U.K: Routledge.
- Timmermann, F. (2012). La construcción de la legitimación militar. Chile, 1973. *Historia 396*, (1), pp.141-160.
- Tironi, M. y Valderrama, M. (2016). Transformando la bicicleta en laboratorios móviles. El caso de un self-tracking ciudadano para la ciudad de Santiago. *Revista de Antropología Experimental*, 16, pp.23-52.
- Torrejón, F., Bizama, G., Araneda., Aguayo, M., Bertrand, S. y Urrutia, R. (2013). Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: El influjo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglos XVI-XIX). *Magallania*, 41 (1), pp.29-52.
- Toynbee, A. (1956). *A Study of History. Vol. III*. London, U.K: Oxford University Press.

Urrutia, S. (2016). *'El sueño por una carretera': Carretera Austral, representaciones sociales y geopolítica durante la dictadura militar chilena, 1973-1990*. (Tesis de Maestría en Historia). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Urrutia, S. (2017). Carretera Austral: ¿Integración o fronterización? Representaciones geopolíticas en torno a la ruta austral durante la dictadura militar (1973-1990). En Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (Eds.), *Imaginario Geográfico, Prácticas y Discursos de Frontera: Aisén desde el texto de la nación*. (pp.239-262). Coyhaique, Chile: Ñire Negro.

Urrutia, S., Núñez, A. y Aliste, E. (2019). "Naturaleza salvaje y agreste": los imaginarios de la naturaleza en la construcción del Camino Longitudinal Austral, Chile 1976-1990. *Magallania*, 47, pp.55-72.

Usher, M. (2014). Veins of concrete, cities of Flow: reasserting the centrality of circulation in foucaults analytics of government. *Mobilities*, 9 (4), pp.550-569.

Valdivia, V. (2006). Del ibañismo al Pinochetismo. En Zapata, F. (Ed.), *Frágiles suturas: Chile a treinta años del gobierno de Salvador Allende* (pp. 157-194). México: Colegio de México.

Valdivia, V. (2010). ¿Estamos en guerra, señores: el régimen militar de Pinochet y el 'pueblo', 1973-1980. *Historia*, 43(1), pp. 163-201.

Valdivia, V. (2015). La democracia dictatorial pinochetista: regionalización y municipios. *Avances del Cesor*, XII(12), pp.171-187.

Valdivia, V. (2018). Gritos, susurros y silencios dictatoriales. La historiografía chilena y la dictadura pinochetista. *Tempo&Argumento*, 10(23), pp.167-203.

Valdivia, V., Álvarez, R., Donoso, K. (2012). *La alcaldización de la política: los municipios en la dictadura pinochetista*. Santiago, Chile: Lom.

Vallaux, C. (1914). *El suelo y el Estado*. Madrid, España: Daniel Jorró.

Van Schouwen, G. (1996). *Historia del Cuerpo Militar del Trabajo*. Santiago, Chile: IGM.

Van Schouwen, G. (2003). *Ejército de Chile: historia del Cuerpo Militar del Trabajo: 50 años*. Santiago, Chile: IGM.

Varas, A. y Agüero, F. (1982). *El desarrollo doctrinario de las fuerzas armadas chilenas*. Santiago, Chile: Flacso.

Vásquez de Acuña, I. (1999). *Las vías de comunicación y transporte australes (siglos XVI al XX)*. Santiago, Chile: Arancibia Hns.

Virilio, P. (1993). *Guerra e cinema*. Sao Paulo, Brasil: Pagina Aberta.

Virilio, P. (1999). *La inseguridad del territorio*. Buenos Aires, Argentina: La Marca.

Virilio, P. (2006). *Velocidad y política*. Buenos Aires: La Marca.

Whatmore, S. (2002). *Hybrid geographies. Nature, cultures, spaces*. London, U.K: SAGE.

Whatmore, S. (2006). Materialist returns: practicing cultural geography in and for a more than human world. *Cultural geographies*, 13, pp. 600-609.

Wright, P., Moreira, V. y Soich, D. (2010). Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el 'juego de la calle' en Buenos Aires. Disponible en: [https://www.academia.edu/8383265/Antropolog%C3%ADa\\_vial\\_s%C3%ADmbolos\\_met%C3%A1foras\\_y\\_pr%C3%A1cticas\\_en\\_el\\_juego\\_de\\_la\\_calle\\_en\\_Buenos\\_Aires](https://www.academia.edu/8383265/Antropolog%C3%ADa_vial_s%C3%ADmbolos_met%C3%A1foras_y_pr%C3%A1cticas_en_el_juego_de_la_calle_en_Buenos_Aires)

Zunino, D. (2017). Ritmo/Ritmoanálisis. En Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (Eds.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp.161-169). Buenos Aires, Argentina: Editorial Biblos.

Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (2017). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Biblos.

Zusman, P. (2013). La Geografía Histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos. *Revista de Geografía Norte Grande*, 54, pp. 51-66.

## FUENTES

Allende, S. (1948). *Aysén, presente y futuro*. Santiago, Chile: La Nación.

Archivo Nacional de la Administración – Ministerio de Bienes Nacionales (ARNAD-MBN). (1987). Proyectos de Colonización sectores Pitipalena y Guaitecas.

Banco Central de Chile. (1991). *Indicadores económicos y sociales regionales, 1980-1989*. Santiago, Chile.

Chile Forestal (1980-1990)

CONARA. (1976). *Chile hacia un nuevo destino: su reforma administrativa integral y el proceso de regionalización*. Santiago, Chile: Ed. Gabriela Mistral.

Decreto Ley n° 889 de 1975.

Decreto Ley n° 1.230 de 1975

Decreto Ley n°1.939 de 1977

Decreto n°490 de 1977

Decreto n°204 de 1979

Decreto Ley n° 3274 de 1980

Decreto n° 168 de 1982

Decreto n°459 de 1983

Decreto n°479 de 1983

Decreto Supremo n° 640 de 1983

De Kinkelin, J. (1934). De colonia Sarmiento a Aysén (Chile) y regreso a Comodoro Rivadavia. *Revista Geográfica Americana*, 2(2).

Dirección de Vialidad. (1968). *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aysén. Antecedentes del Proyecto*.

El Diario de Aysén (1975-1990)

El Llanquihue (1980-1990)

El Mercurio (1973-1988)

García, G. (1989). Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. *Revista Chilena de Geopolítica*, 5(3), pp.51-69.

García, G. (1990). *Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío*. Santiago, Chile: Ministerio de Obras Públicas.

Gobierno de Chile. Declaración de principios del Gobierno de Chile. Santiago, marzo 11 de 1974.

Gobierno de Chile. Mensajes Presidenciales. Santiago, Chile, 1974-1989.

Hauser, A. (1993). *Aspectos geológicos y geotécnicos relacionados con el proyecto y construcción del camino longitudinal austral: regiones X y XI*. Santiago: SERNAGEOMIN.

Horvath, A. (1978). Estudio preliminar de obras y reconocimiento del sector sur de Aisén. *Trapananda*, (2), pp.116-134.

Horvath, A. (1985). Aproximación a una posible tecnología alternativa: el camino austral. *Trapananda*, pp.102-109.

Intendencia XI Región. (1983). *Poblamiento de Aysén*.

Junta de Gobierno. (1974). *Política cultural del gobierno de Chile*. Santiago, Chile: Editorial Gabriela Mistral.

Junta de Gobierno, Acta n°55, 27 de diciembre de 1973.

La Nación (1980-1988)

Ley 19.175 de Ley Orgánica Constitucional Sobre Gobierno y Administración Regional

Ley 18.270 de 1983

Ley 18.427

Ley 18.348 de 1984

Ley 18.362 de 1984

Memorial del Ejército (1981).

Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1986). *Camino Longitudinal Austral*. Santiago, Chile: El Ministerio.

Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1988). *Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973 - 1988*. Santiago, Chile: El Ministerio.

Ministerio de Obras Públicas (MOP). *Memorias Ministeriales*. Santiago, Chile, 1974-1989.

Ministerio de Bienes Nacionales. (1989). *Diagnóstico del Plan Piloto de Colonización Melimoyu 1983/1989*.

ODEPLAN. (1977). *Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social. Políticas de largo plazo*. Santiago de Chile.

ODEPLAN. (1978). *Plan Regional de Desarrollo. Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo 1978-1983*.

ODEPLAN. (1981). *Plan Regional de Desarrollo de Aysén 1982-1989*.

ODEPLAN. (1983).

ODEPLAN. (1988). *La Carretera Austral y su impacto regional*. Santiago, Chile: ODEPLAN.

Pinochet, Augusto. (1993). *Ejército de Chile: posibles elementos a considerar en su proyección futura*. FASOC, n° 4. Conferencia dictada en Santiago de Chile el 19 de agosto de 1993.

Peri, R. (1989). *Reseña de la colonización en Chile*. Santiago, Chile: Andrés Bello.

Pinochet, A. (1993). *Ejército de Chile: posibles elementos a considerar en su proyección futura*. FASOC, n° 4. Conferencia dictada en Santiago de Chile el 19 de agosto de 1993.

Pinochet, A. (1994). *Conquista y consolidación de las fronteras interiores: una tarea del Ejército. Memorial del Ejército*, (445), pp.96-103.

Polloni, J.A (1982). *Reportaje geopolítico a la Ruta Austral*. Santiago, Chile: Guillermo Krum S.

Polloni, J.A. (1986). *Relación de la Carretera Austral con el poblamiento de la Patagonia Occidental. Revista Chilena de Historia y Geografía*, (54), pp.131-212.

Ramírez, E. (1978). *Camino Longitudinal Sur. Revista Armas y Servicios*, (13): s/n.

Revista Capital. (17 de octubre de 2014). *Patagonia Hot*. Disponible en: <https://www.capital.cl/patagonia-hot/>

Revista Rutas (1970-1978).

Romero, H. (1986). Objetivos, realidades y contradicciones de la colonización de Aisén. *Ambiente y Desarrollo*, II(2), pp.76-89.

Rutas (1982-1983).

S/A. (1981). *GEOCHILE 81': la regionalización actualizada*. Santiago, Chile: Ercilla.

Sobre Ruedas (1981).

Von Chrismar, J. (1986). Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral 'Presidente Pinochet'. *Revista Chilena de Geopolítica*, 3(1), pp.35-43.