



Universidad de Chile
Facultad de Filosofía y Humanidades
Departamento de Ciencias Históricas

INFORME FINAL PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN HISTORIA.
SEMINARIO DE GRADO:

Historia regional

Acerca del problema la conectividad en la Zona Austral de Chile:

El caso de la Carretera Austral 1976-1996

Estudiante:

Manuel Ruiz Alquinta

Profesor Guía:

Ulises Cárcamo

Santiago, diciembre 2016

Índice

| | |
|--|---------|
| Introducción..... | Pág. 3 |
| Objetivos..... | Pág. 17 |
| Capítulo 1: Carretera Austral dentro del proceso de regionalización ¿una necesidad? | Pág.19 |
| - 1.1 Proceso de regionalización en la Patagonia chilena 1974..... | Pág.20 |
| - 1.2 Necesidades geopolíticas de la zona austral para 1976..... | Pág.24 |
| 1.2.1 El problema del aislamiento..... | Pág. 25 |
| 1.2.2 Conflictos con Argentina..... | Pág. 32 |
| 1.2.3 Seguridad Nacional..... | Pág. 33 |
| 1.2.4 Núcleos de Desarrollo..... | Pág. 35 |
| - 1.3 Proyecto Carretera Longitudinal Austral Augusto Pinochet..... | Pág. 38 |
| 1.3.1 Antecedentes vía Marítima..... | Pág. 38 |
| 1.3.2 Antecedentes vía Terrestre..... | Pág. 44 |
| 1.3.3 Hacia el camino recto..... | Pág. 48 |
| Capítulo 2: Carretera austral, el camino al desarrollo económico austral | Pág. 52 |
| - 2.1 Construcción de la carretera austral entre 1976 y 1996..... | Pág.54 |
| 2.1.1 Características del Camino..... | Pág. 59 |
| Conclusiones: “Uniendo chile”, Carretera Austral como proyecto de Estado | Pág.67 |
| Bibliografía..... | Pág.76 |

Introducción:

Antes de comenzar la lectura de este presente informe es necesario comprender espacialmente a qué nos referimos cuando hablamos de Patagonia Chilena y principalmente a qué territorio aludimos cuando hablamos de Carretera Austral¹. En el primer caso es necesario comprender que para efectos de este trabajo, latitudinalmente Patagonia Chilena es todo el territorio ubicado al sur del Seno de Reloncavi hasta Cabo de Hornos y longitudinalmente desde el Océano Pacífico hasta el límite con Argentina por el oeste. Ello significa que no existe como un ente político, constituyendo solo un límite imaginario que trasciende por sobre los límites regionales administrativos.

Naturalmente el territorio patagónico nacional no puede tratarse como una unidad continua y homogénea, sino que se debe descomponer en subunidades imaginarias que presentan características y elementos particulares. Para nuestro interés debemos reconocer a lo menos 3 regiones naturales en el territorio patagónico; la primera de ellas corresponde a lo que se conoce como **Chiloé Continental**. Este espacio corresponde a la zona más septentrional de la Patagonia Chilena y corresponde en similitud a parte de la jurisdicción de la Provincia de Palena cuya capital es Chaitén. Geográficamente se caracteriza por una zona costera desmembrada producto de los canales fiordales y los cursos hídricos glacio-pluviales con un promedio de 3500 mm de agua caída anuales que se registran en las comunas de Chaitén y Hualaihué².

¹ El nombre Carretera Austral o C.A. es el nombre con que el autor ha decidido referirse al proyecto vial austral iniciado en 1976 a pesar que su nombre original ha cambiado a lo menos en 3 ocasiones “ Red Longitudinal Austral (denominado así en 1968 por el ODEPLAN DE Aysén), “Carretera Longitudinal Austral Augusto Pinochet (denominado así por Augusto Pinochet en 1976), “Carretera Austral” (denominado así bajo el gobierno de Eduardo Frei Montalva

² Datos obtenidos de Instituto Geográfico Militar.2013. Atlas geográfico para la educación. 3ra Edición. Santiago, Chile. 216 Páginas.

Una segunda región natural la denominaremos como **Patagonia Insular** que comienza al sur del Seno de Reloncavi (por el norte) hasta las islas Diego Ramírez en el extremo austral. De Este a Oeste, esta región comienza en la costa continental, es decir por todo el borde costero comprendiendo todas las islas, fiordos y archipiélagos que se encuentran en el Océano Pacífico.

El desmembramiento del continente en esta región hace que el tránsito sea dificultoso; en el caso de la vía terrestre se hace imposible trazar un camino en línea recta debido a la interrupción constante de los canales fiordales y el mar interior. En lo que respecta a la vía marítima, no hay posibilidad de cruzar longitudinalmente entre Puerto Montt y Cabo de Hornos ya que a la altura del paralelo 46° (lat. Sur) se encuentra el Istmo de Ofqui que impide el tránsito directo por mar interior obligando a bordear la Península de Tai-Tao por mar abierto. En ese sentido el tránsito marítimo que, a priori, sería una solución al problema de conexión de esta parte de la Patagonia se ha obstaculizado en su naturalidad por la morfología; superficie que ha sido erosionada por la actividad oceánica – glaciar – pluvial.

A demás podemos definir un tercer tipo de **Patagonia Trasandina** la cual se encuentra ubicada al oriente de la Cordillera de los Andes, ahí se desarrollan planicies conocidas como pampas patagónicas; ellas descienden hacia el océano Atlántico formando parte de las cuencas trasandinas. Su clima es menos lluvioso que en los archipiélagos, pero supera los 1.000 mm al año³. En esta zona se emplaza la capital regional Coyhaique entre los ríos Simpson y Coyhaique, conectándose vía terrestre con Puerto Aysén y Puerto Chacabuco.

Sin embargo, es importante conocer no solo una descripción geográfica de los territorios sino también comprender cuáles fueron las representaciones con las que operaban los ejecutores del proyecto al momento de llevarlo a la materialidad. En ese sentido debemos aclarar que el proceso de **dictadura militar** para efectos de este trabajo será comprendida en su forma administrativa y no como el proceso

³ Instituto Geográfico Militar,... *Óp. Cit.* Pág. 181

de abolición de garantías y derechos constitucionales que se analizado en abundancia en otro tipo de investigaciones.

Para ello debemos comprender desde la mirada militar como entienden el “territorio”, considerando los axiomas que rigen la educación militar como también la figura de Augusto Pinochet Ugarte. En el caso del primero, la formación militar se funda bajo un estado potencial de guerra, en donde La seguridad nacional es al potencial de guerra, lo que la defensa nacional es al poder militar movilizado o FF.AA., es decir se basa en la preparación constante para enfrentar enemigos tanto externos como internos. Augusto Varas y Felipe Agüero en su intento por periodificar la educación y doctrina militar chilena a lo largo de la historia del país mencionan cómo el concepto **potencial de guerra**⁴ comprende 3 factores:

- a) Capacidad económica
- b) Capacidad de organización gubernamental
- c) Motivación o moral para la guerra

Estas tres variantes se pueden encontrar durante el periodo de dictadura con los nombres de a) Desarrollo económico; considerando las políticas neoliberales implantadas bajo la administración militar, b) Regionalización: plasmada en la división administrativa llevada a cabo por CONARA y c) Seguridad nacional: evidenciada en los casos de ocupación efectiva del territorio ante posibles enfrentamientos bélicos con países limítrofes.

⁴ “El potencial de guerra corresponde a la preparación psicológica del frente interno: se debe tratar de inculcar o desarrollar una determinada actitud intelectual y emocional en el público hacia la guerra; es decir, además de una preparación militar, debe hacerse una preparación psicológica previa. Para conseguir este objetivo, la psicología de guerra exige la modificación de todos los principios educativos y pedagógicos, encauzándolos en el sentido indicado (**educación dirigida**). Son los psicólogos de las fuerzas armadas los encargados de estudiar y aplicar esta nueva orientación educativa, ello implica la formación del espíritu militar; la implantación de una amplia cultura física; la pragmática del tiro al blanco, el fomento a la aviación civil, entre otros”. Cita obtenida de: Varas, Augusto y Agüero, Felipe. 1984. El proyecto político militar. FACSOS, Santiago. Pág.257, La negrita es nuestra.

Jorge Chateau en su análisis del pensamiento geopolítico chileno nos da pistas sobre lo que significó para los militares el territorio de acuerdo con los textos publicados por dos profesores de geopolítica en Chile, Von Crismar y Pinochet.

Según Chateau, para las Fuerzas Armadas chilenas *“comprenden el área terrestre (tierra y mar) donde se asienta el Estado. Este espacio presenta características que permiten su nacimiento y desarrollo, y actúan como estímulos políticos los factores geofísicos y bienes económicos que se ubican dentro de ese territorio”* el espacio o territorio son entendidos como una unidad viviente, tal cual un ser humano que crece, desarrolla y muere, el Estado funciona de la misma manera, crece de manera natural como un proceso orgánico, bajo esta mirada, a su vez, las fronteras también son organismos que se extienden y contraen.

Esta forma de ver el Estado se asocia a la geopolítica como disciplina *“que reúne ambas partes (política y geografía) en un solo todo coherente, que permite no solo estudiar al Estado como un fenómeno meramente geográfico, sino biogeográfico, deducir leyes científicas específicas de dicho fenómeno y reglas prácticas para la conducción política”*⁵. Esta concepción militar tuvo sus repercusiones durante la dictadura militar considerando que Augusto Pinochet fue el último profesor de la cátedra de Geopolítica del Ejército de Chile previo al Golpe Militar.

Entonces, al asociar esta mirada militar del Estado con las características de la Patagonia chilena al momento de comenzar la dictadura, apreciamos que hay un espacio que el Estado no podía mantener controlado en cuanto a accesibilidad, es más, el Seno de Reloncaví desde siempre se presentó como frontera natural del territorio nacional que debido a las características particulares de la zona reaparecía en Aysén Coyhaique y luego en Punta Arenas⁶. Bajo la

⁵ Chateau, Jorge-.1997. Características principales del pensamiento geopolítico chileno, análisis de dos libros. Santiago. FLACSO. 72 páginas

⁶ *“La zona comprendida entre el río Biobío y el canal de Chacao es una zona de “hinterland” con numerosos núcleos humanos en pleno desarrollo. Se estima que a futuro sea esta área la que se poblará y se integrará al “Núcleo Vital”, que tal caso comprendería desde el canal de Chacao hasta cabo de Hornos y mares adyacentes. En esta última zona se ubican dos núcleos humanos de importancia: el de Aisén-Coyhaique y el de Punta Arenas; este último es una puerta de crecimiento”*. Cita obtenida en: Pinochet, Augusto. 1979. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LXII. Pág. 61

mirada geopolítica, Pinochet se refirió al problema de las fronteras ya que *“juega como factor de Paz, como signo de soberanía y como elemento de seguridad”*⁷, considerando los problemas limítrofes con Argentina ⁸ y la desconexión interna con gran parte de la Patagonia.

Considerando la infraestructura vial, constituye uno de los elementos que definen el territorio y también su planificación⁹, presentándose en algunos casos como un componente articulador del territorio, se hizo necesario planificar una red o malla interconectada de centros poblados en las regiones que se encuentran aisladas.

La comunicación vial como infraestructura es un medio que permite la articulación de variados elementos que se encuentran presentes en el territorio según Sergio Boisier¹⁰ existen seis factores que en la contemporaneidad, estarían directamente vinculados al surgimiento de procesos de verdadero desarrollo en las regiones; 1) Recursos, 2) Actores, 3) Instituciones, 4) Procedimientos, 5) Cultura, 6) Inserción

⁷ *Ibíd.* Pág. 107

⁸ Para conocer sobre los problemas históricos sobre los límites entre Chile y Argentina, recomendamos revisar: Eyzaguirre, Jaime. 1976. Breve historia de las fronteras de Chile. Santiago, Chile. Editorial Universitaria. 111 páginas.

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ Boisier, Sergio. 1999. El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico. Estudios Sociales. N° 99. Pág. 3



Es por ello que una red comunicacional sería la única manera de poder unir todos los elementos necesarios para promover el desarrollo territorial. Frente a ello, la construcción de una red vial se hace trascendental para vincular las diferentes necesidades de la población con los elementos indispensables para su desarrollo. Un camino que una un punto de partida A con un punto de llegada B, más allá de la infraestructura propiamente tal, significa la abolición de una imposibilidad. Esto quiere decir que la unión de dos puntos, suprime el aislamiento entre ambos.

La **conectividad** representa un concepto abstracto¹¹ que de manera física se concibe como una estructura que sirve para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio. De ello se desprende que una mayor conectividad dará pie a una mayor **accesibilidad**. Este último término lo entendemos como la facilidad para llegar a un punto de destino. Según Ávila¹², la accesibilidad es una característica básica del entorno construido; la condición que permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido y cuya falta implica marginación y pérdida de calidad de vida.

¹¹ Ávila, Mariana. Políticas públicas y articulación del territorio... Óp. Cit. Pág. 36-37

¹² *Ibíd.*

La utilidad de conectar todo el territorio nacional fue una de las prioridades al momento de proyectar la reforma administrativa que se implantó los primeros años de iniciada la dictadura militar *“entre la integración antes expresada y los objetivos propios de la seguridad del país. No favorecen o anterior si el país presenta numerosos espacios vacíos dentro del territorio nacional, o existan áreas de bajo desarrollo, o hay desaprovechamiento parcial de los recursos en determinadas regiones”*. Por lo que una red vial podría ser la solución a estos inconvenientes

El primer personaje público que se refiere a la construcción de una ruta que permita la accesibilidad de la Patagonia es el explorador Juan Augusto Grosse, encomendado por diferentes gobiernos desde a mediados de siglo XX para reconocer el territorio y por ende, dar a conocer las dificultades que presentaban. Es el primero que menciona la necesidad de abrir caminos para la Patagonia, en 1953 señalaba la importancia de conectar Aysén con el país: *“Es fácil comprender la necesidad de construir medios de comunicación eficientes que den libre acceso a la red existente en el país. El resultado de esta obra significaría el aumento inmediato de la producción con el consiguiente beneficio tanto para la provincia como para el resto del país”*¹³. Recalcó el impacto positivo que tendría para Aysén la conexión de la Patagonia al resto del país, y viceversa.

No obstante, para esos años se hacía muy difícil pensar en una empresa que se dedicara a la construcción de un camino de tamaño envergadura. Los gobiernos necesitarían de mayor disponibilidad de fuentes económicas y de mano de obra para penetrar la rigurosidad del relieve.

Para a mediados de siglo XX solo se pensó en una red de caminos que conectaran los poblados interiores con una salida al mar y desde ahí, vía marítima, llegar a Puerto Montt lo que parecía más evidente considerando las cualidades del relieve.

¹³ Grosse, Juan A. 1974. Vision de Aisé. Expediciones del explorador Juan Augusto Grosse. Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda. 2da edición. P 32

Luego en 1974 el apéndice de la segunda edición de su obra “Visión de Aysén” grafica la necesidad de un camino longitudinal que ya era parte del interés del gobierno militar. Es por ello que la importancia de conectar efectivamente la región patagónica con el centro administrativo del país, comienza a ser parte de un problema de Estado, al momento en que comenzaron nuevas disputas limítrofes con Argentina, plasmada como ejemplo, en la muerte del Teniente Merino en noviembre de 1965 año en el cual Augusto Pinochet escribió¹⁴: *“la desproporcionada figura de faja del país nos hace deducir que bastaría una sola línea de comunicaciones del norte al sur o viceversa, con la cantidad necesaria de líneas de comunicaciones transversales, para que todo el territorio(continental)chileno quedara unido de norte a sur”*.

Pinochet es el primer mandatario en plantear una red vial que tenga como columna vertebral una carretera longitudinal, asociándola con términos académicos propios de un lenguaje militar; *“Chile tiene bien ubicado su **corazón o zona vital**, la que se encuentra en una localización central y desde allí, puede irradiar su influencia a la totalidad de Estado, es decir hacia los extremos. Sin embargo, esta influencia tan importante para su desarrollo armónico como Nación, llega débil o atenuada hasta los límites de los extremos Norte y Sur. Estimamos que las distancias, pareciera que van absorbiendo el impulso inicial que emana desde el centro, por ello es aconsejable la existencia de núcleos extremos que reciban en la forma más directa de las radiaciones que emanan desde el centro”*¹⁵. La principal preocupación manifestada en su texto, tenía relación con la ocupación efectiva del territorio, proyectando, cuasi una guerra el problema que se daba desde el Canal de Chacao hasta Cabo de Hornos. Pinochet agrega la palabra **geopolítica** como eje fundamental que guiará el proyecto vial.

Respecto a la Carretera Austral, solo después del proceso de regionalización se representa como un interés de Estado, aquellos caminos que fueron construidos por la municipalidad de Aysén, que, unían puntos de corta distancia con el mar, no habían sido parte de un proyecto estatal como tal.

¹⁴ Pinochet, Augusto. 1979. *Ensayo sobre un estudio preliminar...* Óp. Cit. Pág. 45

¹⁵ *Ibíd.* pág. 46

No obstante, una vez iniciado el proyecto por orden de Augusto Pinochet no hay estudios o informe que hayan salido a la luz pública respecto a al proyecto de Carretera Austral hasta 1968 en donde Dirección de Vialidad presenta el documento “Camino Longitudinal Austral”¹⁶ en donde hace un resumen técnico respecto a la materialización de la obra y sus proyecciones a futuro “ *Una red vial básica que permite dar acceso a los principales valles y centros poblados, integrándolos al resto del país, conectando localidades del interior, al oriente de la Cordillera, con el litoral*”. Este documento es el primero que esgrime uno los objetivos que se pretenden lograr con la nueva carretera (...) *El diseño de la red vial se está ejecutando con estándar de penetración, cuyo objetivo es establecer la unión entre dos puntos y buscar la generación de actividades económicas, dejando para etapas posteriores el mejoramiento del estándar a ejecutar, cuando la demanda de tránsito, producto de la actividad económica, así lo justifique*”¹⁷. Posterior a la presentación de este documento y en la misma línea investigativa, el Teniente Coronel Germán García publica “Carretera Longitudinal Austral: la respuesta a un desafío”¹⁸ haciendo un resumen de del proceso de construcción de la carretera a partir de 1976. En el ratifica lo que vialidad había escrito hace años atrás, respecto a la construcción por tramos y las características que los diferentes recorridos tuvieron y estaban teniendo hasta ese momento.

La importancia de García fue establecer los objetivos básicos de la carretera y su justificación con una mirada a futuro; “*Establecer una comunicación entre los centros poblados, tanto costeros como interiores desde la provincia de Llanquihue, Chiloé continental y Aisén, posibilitando además, el asentamiento de nuevos pobladores para propulsar la colonización y hacer más efectiva la posesión de estos territorios.[...]* “*Generar áreas productivas incorporando a la economía nacional una superficie aproximada de 148.000km con unos 25.000 km de tierras aptas para el manejo ganadero y con una de las más amplias riquezas forestales*

¹⁶ Citado en Ávila, Mariana. 2012. Políticas públicas y articulación del territorio: Desarrollo de la red vial en la región del Aysén. Memoria para optar al título profesional de geógrafo. Santiago, Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Pág. 40

¹⁷ *Ibid.* Pág. 71

¹⁸ García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. 433:90-122.

del país”¹⁹. Al igual que sus antecesores ve en la Carretera Austral el desarrollo de Aysén mediante el despegue económico producto de la apertura de una ruta que permita enviar recursos que estarían a la mano del centro del país y por ende facilitar su comercio y distribución.

El primero que justifica la obra *“plenamente a la luz del desarrollo y la seguridad nacional. Ha permitido integrar definitivamente al país considerables extensiones terrestres, con toda la riqueza existente y aquellas potenciales de explotar en el futuro. La soberanía nacional se encuentra ahora asentada sobre las bases más sólidas y tangibles”*²⁰. Este autor plasma en su obra la educación militar que lo formó como Teniente Coronel de Ejército, manifestando la preocupación de tener un espacio vacío dentro del territorio nacional *“El imperativo geográfico hizo surgir la necesidad de integrar la región de Aisén al desarrollo y brindar la seguridad debida en una región particularmente atractiva para la penetración foránea o para efectuar, eventualmente, un corte transversal al país”*[...]”*La C.L.A está destinada a facilitar la organización, ocupación y aprovechamiento del territorio austral, en una verdadera cruzada de “conquista” del propio espacio geográfico. Lo anterior, a fin de obtener una explotación económica más estable de los inmensos recursos potenciales ya detectados, dentro de los cuales destaca el hidroeléctrico”*²¹.

La representación de guerra que significaba y significa la Carretera Austral para un militar cómo García queda de lado cuando al finalizar su artículo escribe implícitamente su tesis que tiene vigencia hasta el día de hoy, en cuyo sustento radica su importancia *“Podemos encontrar en el hinterland austral las bases para la satisfacción de las necesidades vitales del país, permitiéndole el desarrollo de su núcleo vital y la seguridad correspondiente para proteger a este”*²² Con ello quiere decir que el verdadero objetivo no es el desarrollo propiamente tal de la región, sino, que abre el camino para recursos que serán necesarios para el centro administrativo-económico; la Carretera Austral no solo permitiría la

¹⁹ Ibíd. Pág. 101

²⁰ Ibídem. Pág. 101

²¹ Ibíd. Pág. 115

²² Ibíd. Pág. 120

extracción de recursos vitales sino que su red de caminos facilitará su propia protección.

En esa misma senda militar el Coronel Guillermo Van Chouwen en el año 1996²³ en su historia del Cuerpo Militar del Trabajo (C.M.T.) relata el proyecto de Carretera Longitudinal Austral en toda su extensión, mencionando las características y objetivos que tendría el proyecto. Este texto carece de novedad respecto a sus antecesores ya que plantea una visión geopolítica respecto a la vía *“Es indudable que las buenas comunicaciones constituyen un factor decisivo en cualquier momento, especialmente en aquellos estados que se están formando y deben definir sus fronteras reales; por ello insistimos que las vías de comunicación tienen una influencia decisiva en la unificación de las naciones.”*²⁴ Para Van Chouwen la C.L.A pretende entre sus objetivos; la conquista de nuevos recursos, con proyección geopolítica hacia la parte más austral del país, aumentar el desarrollo respecto a seguridad nacional del país, potenciando los factores económicos, humano, físico, político militar. La importancia de Van Chouwen radica en que ordena esquemáticamente la manera en que se llevó a cabo el proceso de penetración y construcción de la C.L.A haciendo un resumen de la información que ya se manejaba para el año 1996.

En posterior la Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte en el año 1997 analiza el impacto y proyección de la C.L.A. Este texto recalca la justificación geopolítica del proyecto dándole un matiz *militar* *“Poner término a una de las fronteras interiores del país y eliminar una de las insularidades geográficas de Chile Continental Sudamericano”*²⁵ , *“La obra se justifica plenamente a la luz del desarrollo y la seguridad nacional, variables por antonomasia de la geopolítica. De hecho ha permitido integrar definitivamente al país una considerable extensión terrestre, con toda su riqueza actual y potencial. En virtud de ello la soberanía*

²³ CRL. Guillermo Van Chouwen Figueroa. 1996. Historia del Cuerpo Militar del Trabajo. TT.GG. Instituto geográfico Militar. 235 Pág.

²⁴ *Ibíd.* Pág. 277

²⁵ Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte, 1997. La Carretera Austral, su impacto y proyección. Santiago. Editorial: Geniart servicios gráficos. Pág. 19

*nacional aparece ahora sentada sobre bases sólidas y tangibles*²⁶ originalidad de esta obra es su conocimiento integral del proyecto en cuanto a que para 1997 ya se había concluido en la tarea original, y solo quedaba esperar los resultados que traerían desarrollo a las regiones en cuestión, *“La construcción y mejoramiento de estos caminos en la isla Navarino permitirán el desarrollo de las vocaciones pesqueras y turísticas del extremo austral de Chile y del cono sur, la habilitación de rutas que convienen tramos terrestres y marítimos hará posible lograr un adecuado aprovechamiento de los canales australes, que además con sus glaciares, ejercen un poderoso atractivo por ser una de las expresiones máximas de la indómita que detenta la Patagonia”*²⁷.

Sin embargo no existe hasta el año 2005 un autor de formación no castrense que, en su análisis respecto a la ocupación de la región de Aysén le da unas páginas al proyecto C.L.A. Mateo Martinic relata que la conectividad y accesibilidad para Aysén fueron fundamentales desde los inicios del pueblo, *“el momento mismo en que los adelantados de la colonización pusieron en pie en su territorio en 1903, la apertura de las vías de penetración para acceder al interior del mismo pasó a ser “la gran necesidad”, prioritaria por donde se la considerara[...] No había vuelta; sin caminos a donde ir, vivir en Aysén no tenía sentido”*²⁸ según el autor la premura con la que se necesitaba un camino, no se le adjudica a otro gobierno que no fuere el periodo de Dictadura fue solo a partir de este último año (1976) que la Carretera Austral pasó a tener la máxima importancia dentro del plan general de obras públicas previsto para la Patagonia Chilena.

Menciona que los hechos fundantes que llevaron a la materialidad el proyecto son dos; por un lado comienzos de 1976 asumió las funciones de Director Provincial de Vialidad de Aysén el ingeniero Antonio Horvath, *“Viajó hasta Puyuhuapi en compañía de algunas autoridades y funcionarios, con el objeto de conocer los trabajos viales que allí desarrollaban los colonos alemanes, con*

²⁶ Ibid. Pág. 278

²⁷ Ibid. Pág. 225

²⁸ Martinic, Mateo. 2005. De la trapananda al Aysén. Santiago. Pehuén Editores. Pág. 401

*maquinaria pesada que les había sido donada por una organización luterana de su país[...] el Ingeniero Horvath vio el partido que podía sacar a esos elementos humanos y materiales si se los combinaba con el esfuerzo estatal, y así plantear una obra en forma que permitiera llegar hasta el joven poblado de la junta.”²⁹ Y como segunda motivación, fue la decisión del Gobierno Argentino de poner “*trabas a la circulación de los transportistas chilenos que utilizaban los caminos argentinos para trasladar cargas desde la región central de Chile hasta Aysén y Magallanes, y viceversa, en plan de abastecimiento de mercaderías y bienes esenciales [...] fue la razón concurrente que gravitó de manera decisiva en la decisión que adoptó el gobierno militar sobre la obra de que se trata*”³⁰. Martinic es el primero que menciona la falta de retribución económica que la carretera generaría. La inversión no se justifica con utilidades monetarias, “*En su planeamiento y decisión de ejecución se habían impuesto e imponían la visión y la razón de Estado por sobre todo calculo mezquino de rentabilidad económica. La carretera debía construirse hasta su término porque en ello estribaba el mejor interés de la nación chilena, bajo los diferentes aspectos*”. Ello deja a interpretación del lector cual es el interés de la nación chilena ya que es un término que no define en su texto. Sin embargo es dable pensar que trata de homenajear al proyecto por su envergadura y sobre todo, porque permitió la conectividad terrestre en la región de Aysén para los pobladores de la región.*

Mateo Martinic es el primer historiador de nuestro tiempo que se preocupó respecto al proyecto de C.L.A., en cuanto a su alcance se refiere. No obstante en el año 2012 aparece nuevamente mencionado el proyecto en la Memoria de Mariana Ávila³¹ quien se preocupa por estudiar el desarrollo de la red vial en la región de Aysén. Este trabajo técnico en cuanto a términos geográficos se refiere, plantea una nueva visión sobre el origen del proyecto; “*La primera gran iniciativa, de promover efectivamente la construcción de la Carretera Austral, fue derivada de un conflicto bélico por temas limítrofes con Argentina, lo que evidenció la imposibilidad hasta ese momento, de poder trasladar tropas hacia la Región, y*

²⁹ *Ibíd.* Pág.403

³⁰ *Ibíd.* p. 404

³¹ Ávila, Mariana. *Políticas públicas y articulación del territorio...* Óp. Cit

luego de moverse por los caminos interiores". Mariana Ávila le da una connotación estratégica al igual que Martinic, el temor ante una eventual guerra y posterior ocupación de nuestro territorio por parte del país trasandino habría ocasionado el inicio de nuevas rutas que permitieran al Ejército dominar su propio territorio.

Debido a esta información resulta evidente preguntar, ¿Es necesario construir una carretera en regiones que tienen una densidad poblacional de 0.5 hab/km²?

Principalmente porque es dable suponer que un camino construido por el Estado (figurativamente) debiese tener una utilidad para la población, es decir para los ciudadanos y todas las personas que habitan el país. En este caso es necesario estudiar y comprender no solo la infraestructura a nivel técnico, sino que aproximarse a los fines y la utilidad real de la conectividad.

Si bien no existe una población que represente una presión para priorizar un camino de estas características, es importante comprender por qué construir una vía con estas características, para qué y para quienes está destinada, y por sobre todo cuáles son sus particularidades una vez concretada.

Hipótesis:

La Carretera Austral se inserta en un proyecto de Estado que propuso como base la creación de núcleos de desarrollo en territorios limitados jurídicamente a lo largo de todo el país. Estas divisiones político-económicas deberían presentar una sustentabilidad económica que les otorgue autonomía de las demás regiones. Sin embargo las regiones X y XI presentan una particularidad, no tienen actividades económicas que den sustentabilidad a la región, ni la densidad poblacional existente para 1976 incentiva un dinamismo económico.

A pesar del potencial económico en los recursos naturales existentes en las regiones australes, el abandono material del Estado hasta 1976 no lograba captar la atención de inversionistas. Hasta ese entonces la escasa construcción de

caminos de penetración que unían los pequeños asentamientos se sumaba a la imposibilidad de construir puertos de gran envergadura.

Es por ello que la Carretera Longitudinal Austral se caracteriza por ser un proyecto Estatal que apunta a dos frentes, por un lado a promover la instalación de empresas que puedan comunicarse continentalmente con Puerto Montt (el puerto con proyección oceánica mundial más cercano) mediante una red de caminos longitudinales y transversales que comunicaron a los sectores costeros con el interior. Y por otro lado, la accesibilidad a la zona austral sumado a la sustentabilidad económica, fue un llamado a colonizar y poblar estas regiones.

Es por ello que al término de la dictadura en 1991, la carretera adquiere un estatus de proyecto de Estado, frente a lo cual ningún gobierno democrático posterior se ha atrevido interrumpir.

Objetivos generales:

1. Identificar el rol de la carretera austral dentro del proceso de regionalización

1. Reconocer las características de la regionalización en la Patagonia chilena
2. Distinguir las necesidades geopolíticas de la zona austral según los militares para 1976
3. Reconocer los objetivos del Proyecto Carretera Longitudinal Austral Augusto Pinochet

2. Comprender el proyecto Carretera Longitudinal Austral

1. Reconocer los aspectos técnicos de una carretera
2. Describir el proceso de construcción de la carretera austral entre 1976 y 1996

3. Reflexionar sobre la continuidad del proyecto en democracia, como un proyecto de Estado

1. Caracterizar la función económica de la carretera austral
2. Comprender el rol de la carretera austral en la actualidad

Capítulo 1

1. Carretera Austral dentro del proceso de regionalización

1.1 Proceso de regionalización en la Patagonia Chilena

Una de las herencias más visibles de la dictadura militar fue la regionalización administrativa. En nuestro país el proyecto y materialización fue concretado en Dictadura a partir del año 1974, a pesar que ya en 1967 se crearon las Oficinas Regionales de Planificación, los Comités Coordinadores de la Administración Provincial y los Planes Regionales de Reconstrucción y Desarrollo bajo el amparo de la Ley de Orgánica de Planificación Nacional.

El proceso de regionalización empezaría a gestarse cuándo la Junta Militar establece en la Declaración de Principios del Gobierno de Chile en 1974 que uno de los principales objetivos de éstas nuevas políticas sería la *descentralización del poder* y una de esas motivaciones era devolver a los municipios, atribuciones que les habían sido quitadas en pos del poder central. Este nuevo sistema de control nacional, tuvo por misión integrar procesos, instituciones y organismos para asegurar la obtención de objetivos nacionales en el marco de la política del gobierno³².

Una de las funciones de esta nueva división administrativa fue potenciar desarrollo del territorio, sobre todo los extremos norte y sur del país, que además tratar de resolver la soberanía efectiva del país, buscaba aprovechar eficientemente los recursos económicos de las nuevas divisiones.

Ante la falta de uniformidad y organicidad en el desarrollo institucional del sector público, deficiencias en la planificación, uso inadecuado de los recursos y sistemas de control inadecuados³³, se creó la Comisión Nacional de Reforma

³² Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA. 1975. Chile hacia su nuevo destino: Su reforma administrativa integral y el proceso de regionalización. República de Chile, Presidencia de la República. Pág. 25

³³ Referencias calificativas desde la CONARA hacia las administraciones anteriores al régimen militar, para justificar la nueva división administrativa En: Chile hacia su nuevo destino: Su reforma administrativa integral y el proceso de

Administrativa, para que gestionase el proceso de regionalización de Chile. Para su justificación, esta entidad evocó una serie de afirmaciones y supuestos por los cuales se guiaría el proceso en cuanto al proyecto como la puesta en marcha de él.

A. Estudiar y proponer las modalidades necesarias a la legislación y reglamentación administrativa.

B. Estudiar y proponer modificaciones estructurales generales de la administración del Estado o modificaciones orgánicas de determinados Ministerios, Servicios Públicos centralizados o descentralizados o de las Municipalidades, pudiendo señalar las pautas técnicas a las cuales deberá ceñirse la estructura interna de cada una de aquellas instituciones.

C. Revisar los proyectos o proposiciones que formule cualquier organismo público o privado en cuánto afecte a los sistemas administrativos o las funciones y estructuras de los servicios del Estado, con el objeto de velar por el efectivo cumplimiento de las bases generales de la reforma administrativa.

D. Velar por el cumplimiento de las instrucciones y pautas técnicas que se impartan en ejercicio de sus facultades³⁴.

A nivel país la regionalización buscaba “*un equilibrio entre el aprovechamiento de los recursos naturales, la distribución geográfica de la población y la seguridad nacional, de manera que se establezcan las bases para una ocupación más efectiva y racional[...] no favorecen lo anterior si el país presenta numerosos espacios vacíos dentro del territorio nacional, o existen áreas de bajo desarrollo, o hay desaprovechamiento parcial de los recursos en determinadas regiones[...] por otra parte las metas del desarrollo económico y social requieren de una mejor utilización del territorio y de sus recursos...*”³⁵

El proyecto tiene dos aristas correlativas, por un lado la seguridad nacional y posteriormente un desarrollo económico sostenido de la manera más uniforme posible a lo largo de todo el territorio. Sin embargo las regiones extremas están en

regionalización.1975 Comisión Nacional de la reforma Administrativa CONARA, República de Chile, Presidencia de la República

³⁴ Barrientos, Juan. 1975. Reflexiones sobre Regionalización. Memoriales del Ejército de Chile, N° 384, Mayo-Agosto. Página 9

³⁵ Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA... Óp. Cit. Pág. 11

una gran desigualdad comparadas con las que comprenden el valle central. El centralismo y la atracción de recursos de la zona central hicieron pensar de manera desigual el actuar del Estado en cada una de las regiones para el año 1974

En lo que refiere a la zona austral, (lugar donde se centra este informe) la manera de operar y llevar a cabo los objetivos nacionales de la regionalización fueron muy disimiles en comparación a los procedimientos de las regiones centrales o con recursos materiales en desarrollo, es decir, la baja densidad poblacional, la inoperante red de vías de comunicación entre los principales poblados fiordales y continentales y la escasa inversión, obligaron a la CONARA a considerar a esta zona como un territorio a colonizar.

Tanto Chiloé Continental perteneciente a la X región, como la región de Aysén y Magallanes, tenían un desafío mayor, unirse al territorio central. Para 1974 solo la región de Aysén presenta una densidad poblacional de 0,5 habitantes por kilómetro cuadrado, eso, sumado a la escasa comunicación terrestre, hacían de estas regiones un lugar aislado.

En el Informe de CONARA el año 1976 dónde se establecen la reforma administrativa y el nuevo proceso de Regionalización de Chile, se caracteriza la zona Austral de Chile dando cuenta de su estado de aislamiento, de las difíciles condiciones de vida que se producen aquí y por tanto el retraso económico y social de la región, ante lo cual en un principio el proceso de regionalización se tornaría fundamental para corregir la desigualdad espacial existente en el territorio nacional, en términos de distribución de la población como de las actividades productivas y de desarrollo económico. En este sentido se establece la creación de una Nueva Estrategia de Desarrollo Regional³⁶, la cual a su vez complementa el proceso mismo de una nueva forma administrativa del país.

Uno de los principales problemas de las regiones más australes del país es su aislamiento y lejanía del centro político nacional, *“Debido a las enormes*

³⁶Ibid. Pág. 173.

dificultades que opone el medio físico a la ocupación humana, estas regiones australes padecieron de un atraso crónico en su desarrollo socioeconómico que, precisamente, mediante la construcción de la carretera longitudinal austral se ha buscado superar y, finalmente, eliminar”³⁷.

Otro de los problemas que para CONARA representó la regionalización en la zona austral del país, es que no contaban con los requisitos mínimos para constituirse como región³⁸. A pesar que contaban con una dotación de recursos naturales que avalara la perspectiva de desarrollo económico, no poseía una estructura urbano-rural que garantizara un nivel de servicios básicos a la población. A ello debemos sumar que tampoco contaban con una base de población suficiente para impulsar el desarrollo, actuando como fuerza de trabajo y mercado de consumo.

Económicamente, la zona austral tenía que aprovechar sus recursos en pos de seguir un desarrollo acorde a las exigencias económicas impuestas del resto del país. La libertad económica que años más tarde se asentaría en Chile ve aquí su base. Para incentivar la inversión en estas regiones, primero que todo había que generar mano de obra, la cual se presume que llegará cuando estén las condiciones materiales para ello, es decir, estén cubiertos los servicios básicos para poder vivir, por ejemplo una red comunicacional estable, que sirva no solo para el transporte de personas, sino también de recursos.

Un camino longitudinal como parte de la idea de progreso económico, y con ello social, se hace imperante en el programa de regionalización y por ende del régimen militar, sin embargo, tras la idea de progreso existe una idea geopolítica de gran importancia para la época, seguridad nacional. A ello también se debe que CONARA se adoptara la medida de realizar un plan piloto considera a las regiones más extremas del país como las primeras en adquirir la reforma.

³⁷ García, Germán. 2000. Visión Geopolítica de la Carretera Longitudinal Austral, en Meirelles, Carlos. Antología Geopolítica de autores militares chilenos. Santiago, Chile. Centro de Estudios e Investigaciones Militares Pág. 276

³⁸ Véase: Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA... Óp. Cit. Pág. 12

Por otro lado es la propia CONARA quien manifiesta que para poder llevar a cabo el proceso de reforma administrativa en lo que respecta a las provincias pertenecientes a Chiloé Continental (asociados a la Región de Los Lagos) y a la Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, es necesario un programa de apoyo³⁹ en infraestructura que contemple:

- Caminos de penetración y transversales
- Modernización de transbordadores
- Puentes
- Centrales hidroeléctricas
- Infraestructura portuaria

1.2 Necesidades geopolíticas de la zona austral para 1974-1976

Tener un espacio incomunicado dentro del país supone una latente preocupación a nivel de gobierno, tanto por las personas que lo habitan, como también por las pretensiones extranjeras que, sin tener impedimento, podrían apropiarse del territorio. La lejanía en la que se encuentra la Patagonia Chilena (considerando todo el territorio nacional al sur del canal de Chacao), ha dado origen a una serie de proyectos para conectarla con el núcleo administrativo nacional. Entre los cuales se destacan la apertura del istmo Ofqui y la puesta en marcha del proyecto naviero TRANSMARCHILAY

La carretera materializada por Augusto Pinochet se debe entender como un proyecto “geopolítico”⁴⁰, considerando que cualquier Estado en el mundo se puede

³⁹ Para mayor detalle en los antecedentes sobre el programa de apoyo de hacia las regiones en cuestión, sugerimos revisar Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA... Óp. Cit. Págs. 370 a 390

⁴⁰ El concepto “**geopolítica**” tiene su origen en la Alemania Nazi, lugar donde se le atribuye el término a Karl Haushofer, quien propuso el nombre para enfrentar las condiciones en las que había quedado Alemania posterior a la I Guerra Mundial. Haushofer llamó “espacio vital” o “*hearhtland*” a lo que quedaba del antiguo territorio alemán proponiendo la conquista de “núcleos secundarios” o “*hinterland*” (entendido como el espacio continuo al centro administrativo), necesarios para que el espacio vital pudiese desarrollarse. Esta idea fue utilizada por Hitler desde 1924. Sin embargo, también debemos mencionar a uno de los primeros autores que acuñó el término, Rudolf Kjellen quien consideraba que la geopolítica estudiaba la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados, es decir, una visión determinista de la geografía.

establecer que en la imagen de él existe una línea perimétrica que lo envuelve, un espacio que podría abarcar parte o todo el territorio y que se denomina “Hinterland”, donde también presenta espacios vacías o partes ocupadas por “núcleos” o “grupos humanos”. Una de estas agrupaciones es normalmente más densa y tiene una posición central; a este núcleo lo conocemos con el nombre de “Corazón”, “Núcleo Vital” o “Heartland” y es donde se encontraría ubicado el “poder político” del Estado”⁴¹

Si lo graficamos nos quedaría algo así:

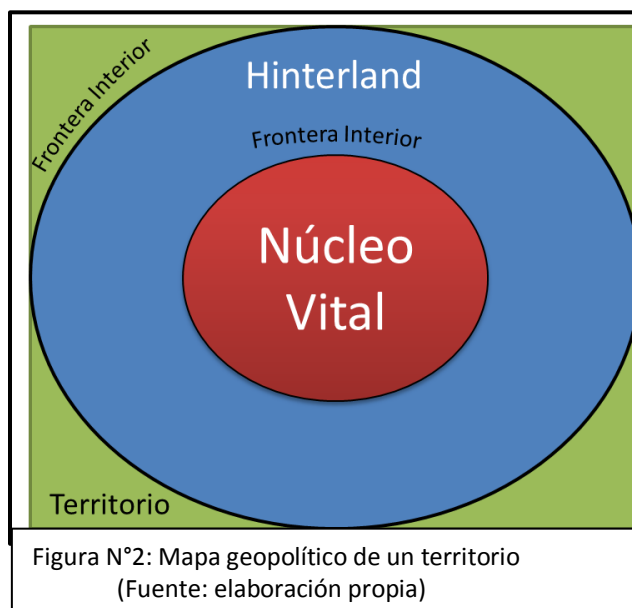


Figura N°2: Mapa geopolítico de un territorio
(Fuente: elaboración propia)

En efecto, para las pretensiones militares chilenas, geopolítica se le denomina a la estrategia política necesaria para la superación de problemas a nivel país, ya sea para beneficio regional y/o nacional; es decir, involucra áreas como administración pública, fuerzas armadas y recursos económicos para potenciar la solución al problema en cuestión. Para más detalles respecto al origen del término sugerimos: Orellana, Herbert. 1975. La política y las relaciones internacionales. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LIII (382): 375 Pág., / Cairo, Heriberto. 2011. La Geopolítica como «ciencia del Estado»: el mundo del general Haushofer. Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder, vol. 3, (2) 337-345.

⁴¹ Pinochet, Augusto. 1979. Geopolítica de Chile. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LXII. Ibíd. Pág. 203

Para la unión de los núcleos, numerosas líneas que se distribuyan y crucen en todas direcciones cual sistema nervioso de un organismo vivo, que no son otra cosa que las líneas de comunicaciones⁴².

La división entre el núcleo vital y los núcleo secundarios son demarcados como fronteras internas. Tanto para el extremo norte como el austral, su lejanía con el núcleo administrativo se debe a la falta de lazos comunicacionales, y falta de desarrollo de núcleos secundarios.

“El “Núcleo Vital” es una masa con vida que crece como una mancha de aceite, que en este desarrollo constante, en forma inexorable terminara por “absorber” todo el Hinterland. Entonces habrá que disponer de nuevas reservas, es decir, de nuevos espacios si no quiere estancarse e incluso llegara desaparecer. Por ello la necesidad de Hinterland debe ser prevista con antelación”⁴³.

Suprimir la frontera natural que representa la llegada a la Patagonia Chilena nos permite cuestionar la lógica militar con la que operaba la dictadura, considerando el trabajo y la inversión que requiere construir un camino de penetración en las macro formas que ofrece la región austral. La idea de unir el territorio de acuerdo a lo propuesto por la proyección geopolítica se justifica en la medida que represente un espacio vacío: *“El hinterland es el espacio que media entre el núcleo vital y las fronteras del Estado; luego, para el desarrollo del “Núcleo Vital” es necesario y fundamental el disponer del espacio que le permita mantener la vida y le otorgue la posibilidad de desarrollo. En consecuencia, uno de los factores más importantes que permitan crecer a un Estado dependerá de las facilidades de espacio que tenga el hinterland para permitir el crecimiento”*⁴⁴

Para Pinochet, de todos los territorios considerados en el espacio de hinterland es el extremo austral el que presenta mayor interés para el desarrollo del núcleo central:

⁴² Ibídem.

⁴³ Ibídem. Pág. 213

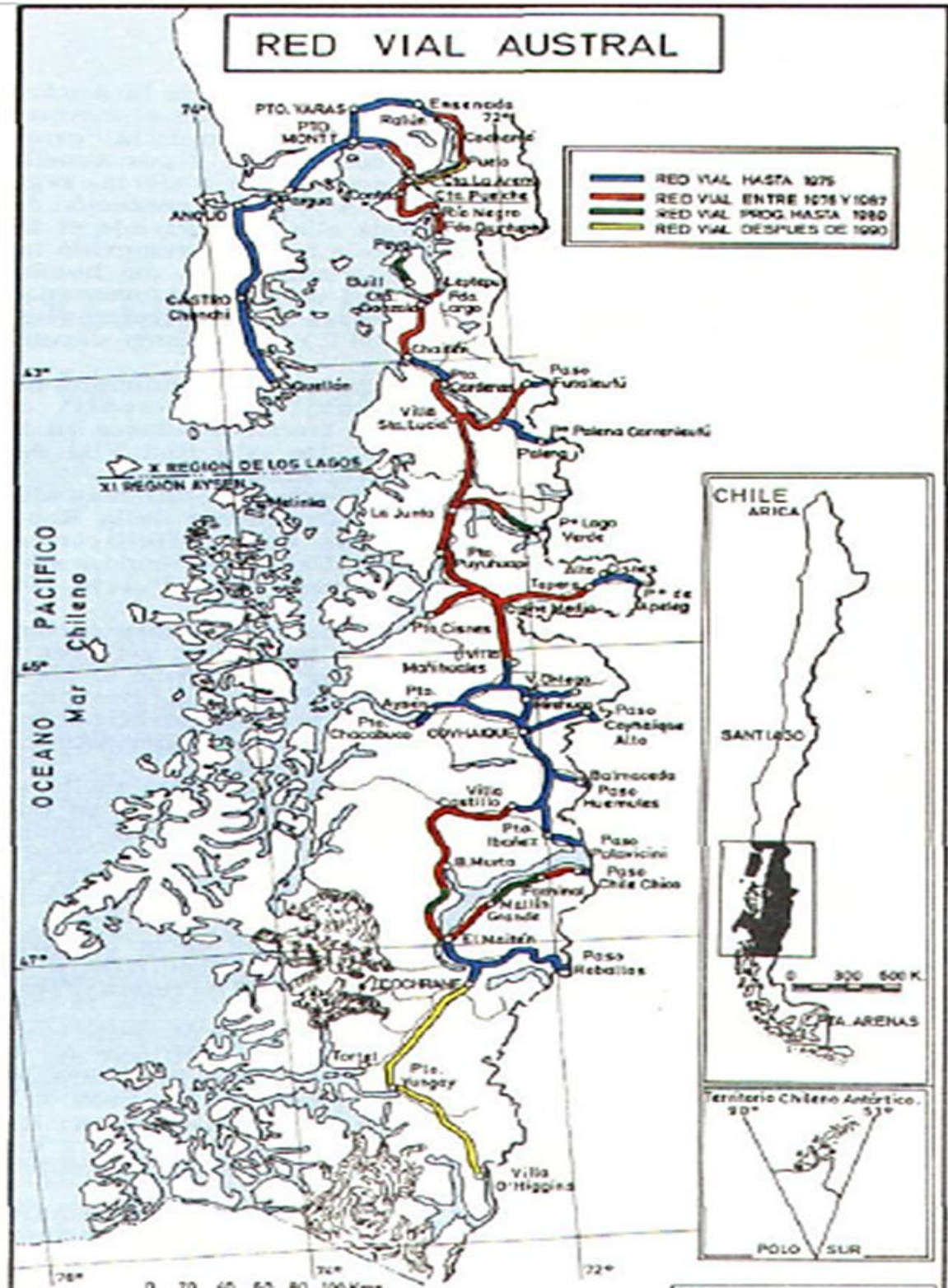
⁴⁴ Ibídem.

- a) Al hacerlo, se produce un desarrollo indirecto hacia la zona norte, que posee riquezas en abundancia y no desciende su explotación
- b) Se incrementa el poder naval, que va el beneficio de todo el país.
- c) Es la zona donde existe mayor aislamiento para los “núcleos secundarios”.
- d) Se explotaría una zona cuya riqueza aún es desconocida e ignorada
- e) Existen cientos de obreros chilenos que trabajan al Este de la Cordillera de los Andes y que están en espera de que se les brinden fuentes de trabajo en el territorio nacional.

Cuadro N°1: Beneficios de desarrollar el núcleo vital hacia el extremo austral
(Fuente: Pinochet, Augusto. 1979. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LXII.)

Como se desprende del cuadro N°1, el proyecto Carretera Austral sería una herramienta impulsada por diferentes problemas y necesidades, que asociadas al contexto histórico de la dictadura los podríamos resumir en:

- a) Solucionar el aislamiento
- b) Conflicto limítrofe con Argentina
- c) Seguridad interna
- d) Creación de núcleos de desarrollo



Mapa N°1: Proyecto Carretera Longitudinal Austral 1976
 (Fuente: García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. (433), Pág. 92

1.2.1 El problema del aislamiento

Es evidente el aislamiento en que se ha mantenido la Patagonia chilena desde la independencia y posterior consolidación como Estado autónomo se debe principalmente a la peculiaridad del terreno y las condiciones atmosféricas extremas, como también a la falta de interés y/o recursos e incentivos necesarios para integrar la zona al resto del país, ha dado pie para que los pequeños grupos que comenzaban a instalarse buscaran sus propias alternativas la sobrevivencia a inicios del siglo XX. *“El hecho que esta vasta superficie representara la sexta parte del territorio chileno sudamericano y apenas albergara un centésimo de la población nacional, contrastaba con el inmenso costo financiero de invertir diez veces más de lo habitual para transformar los caminos transversales en una verdadera red vial. Estos antecedentes determinaban que cualquier análisis económico concluyera desalentando la estructuración de una red vial longitudinal, lo que limitaba el esfuerzo vial a obras menores que unían los centros poblados mayores mediante algunos ejes secundarios como: Chaitén – lago Yelcho y Puerto Aisén – Coihaique, así como las áreas dañias a los lagos General Carrera y Cochrane.”*⁴⁵

Previo a la construcción de la Carretera Austral, el acceso desde el valle central, representaba un riesgo latente. Sin embargo, desde inicios del siglo anterior la ocupación de las costas de lo que se denomina como “Chiloé Continental” solo se hacía vía marítima, las actividades económicas se complementaban con lo que el clima les permitía, asentándose momentáneamente. Junto a esta vía, otra ruta permitía la llegada de los primeros foráneos. Dadas las condiciones geográficas, hacia el este de la Cordillera de los Andes la “pampa patagónica” ofrece una superficie continua de fácil acceso desde Argentina, aprovechada por chilenos y argentinos que sin un aparato estatal que los controlara, se tomaron los predios que creían apropiados para su propiedad.

⁴⁵ García, Germán. 2000. “Visión Geopolítica de la Carretera Longitudinal Austral”, en Meirelles, Carlos. “Antología Geopolítica de autores militares chilenos”. Santiago. Centro de Estudios e Investigaciones Militares. p. 279.

En el caso de la comunicación interna, previo a la construcción de la Carretera Austral existían algunos caminos transversales, es decir, existían uniones entre los valles interiores con una salida marítima. Es el caso del camino de unión entre Puerto Aysén y Coyhaique operativo desde 1942, uno de los trazados de mayor afluencia para la región, utilizado por los habitantes locales⁴⁶, que posteriormente permitió unir las localidades de Puerto Ibáñez y Balmaceda al sur, y villa maniguales al norte.

Esta red de caminos fueron realizados por los propios locatarios quienes trazaron un precario camino de penetración, permitiendo el traslado principalmente de animales *“El trazado fue a veces un tanto oblicuo respecto de esa suerte de normativa general, como eran los casos de sendas a Puerto Ibáñez, del valle Chacabuco a Puerto Bertrand y del Baker Medio al estuario homónimo, ello estuvo condicionado por la propia geografía. Pero salvo estas excepciones, un camino con rumbo general norte sur que transcurriera a todo lo largo del territorio aisenino, fue, se reitera, algo impensable durante décadas”*⁴⁷.

La lejanía de la Patagonia tanto de los centros administrativos de Argentina y Chile, fue un factor que hasta ahora hace de este lugar, un espacio en disputa. En el caso de la Patagonia Argentina, los territorios de Neuquén, Rio Negro y Chubut concentraban en 1895 en conjunto el 55% de la población chilena emigrada a la Argentina, porcentajes que en 1914 se elevaron al 60%⁴⁸. Posteriormente en el lado chileno, en la década de 1920 los grupos humanos más notables pertenecían a Aysén y Coyhaique, que sumado a las sociedades ganaderas establecidas, fueron factor determinante para que el Estado fundara Aysén como territorio jurídico⁴⁹.

⁴⁶ Para mayor referencia véase Ávila, Mariana...Óp. Cit. Pág. 76

⁴⁷ Martinic, Mateo. óp. cit. Pág. 402

⁴⁸ Ibíd. Pág. 163

⁴⁹ Para comprender el proceso de incorporación de Aysén al territorio nacional, sugerimos: Ibáñez, Adolfo.1972-1973. La Incorporación de Aisén a la vida nacional 1902-1936. Revista Historia (N°11): pp 259-378. Para el conocer acerca de la cotidianidad de las primeras décadas del siglo XX en Aysén, sugerimos: Pomar, José, 1923. La concesión del Aysén y el Valle Simpson: (notas y recuerdos de un viaje de inspección en mayo y junio de 1920). Santiago. Imprenta Cervantes. 130p

La aparición del Estado mediante la fundación de pueblos y ciudades poco daba solución al problema de la conectividad. La única manera de poder acceder vía terrestre a la región de Aysén (principal asentamiento de la Patagonia Chilena desde norte-sur) fue por medio de la pampa Argentina *“Este movimiento trasandino se hizo más y más frecuente con el correr del tiempo [...] Hay abundantísima constancia sobre el mismo, por razones económicas, bélicas, de relación social y otro orden. Para buena parte de cuantos poblaban allende los Andes, el territorio del otro lado de las montañas fue visto como una extensión natural del suelo originario”*⁵⁰. El camino de unión entre países le abría la posibilidad de desarrollo a los pequeños poblados patagónicos que, al no tener conexiones de buena calidad con el centro-norte del país, preferían tomar la opción de cruzar a la región trasandina y de manera más expedita, llegar volver a cruzar al centro.

Los viajeros y exploradores siempre se mantuvieron reticentes a aferrarse al camino argentino para llegar a al resto de Chile. En uno de sus viajes Hugo Sievers menciona el estado de los caminos en el lado chileno para 1948, *“Los caminos se hacen y, desmoronándose, se destruyen lentamente, luego son rehabilitados con doble esfuerzo los gobiernos centrales trazan y construyen una carretera impecable que entregan al tráfico, pero muchas veces olvidan que año a año hay que repararlas”*⁵¹. En estas regiones, más que en otras, las carreteras, aseguran el presente y el porvenir, y se justifica la inversión de ingentes sumas para lograr su difícil conservación. Del lado argentino, la Dirección de Vialidad se esfuerza por corregir esta situación, secundando el trabajo de las gobernaciones. Del lado chileno se advierten iniciativas de hacer otro

Confiar a otro país la principal ruta de acceso terrestre a territorio propio, representaba una inestabilidad latente. La accesibilidad tanto hacia Aysén como del resto de los poblados dependía tácitamente de la “buena voluntad” del

⁵⁰ Martinic, Mateo. 2013. *Apertura del istmo Ofqui...* Óp. Cit. Pág. 162

⁵¹ Sievers, Hugo. 1948. *Rutas patagónicas*. Santiago de Chile. Editorial Orbe. Pág. 10

gobierno argentino. Ya que, como mencionamos anteriormente, la ruta que permitía llegar a Aysén vía terrestre obligaba a pasar por territorio trasandino. Disposición que se tensionó con los problemas limítrofes con el país vecino a mediados de siglo.

Esta situación es la que intentaba soslayar Pinochet mediante un camino longitudinal que no solo permitiera la circulación, sino que también diera cohesión al territorio nacional y por sobre todo a la identidad. El tránsito constante entre países en estas regiones permitió el florecimiento de una identidad propia sin fronteras, tanto argentinos como chilenos se sentían parte de un territorio no del todo jurídico, lo que, ante un eventual conflicto bélico, sería perjudicial para las Fuerzas Armadas, por no tener control efectivo de su propio territorio

1.2.2 Conflictos con Argentina

La construcción de un camino longitudinal que no permitiera confiar la principal ruta de acceso a Argentina va de la mano de una histórica lucha por delimitar la frontera. Desde la independencia de ambos países primaba la utilidad de “Utti Possidetis” de 1810 *“Ambas partes contratantes reconocen como límites de sus respectivos territorios, los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española en el año 1810[...] y en caso de no arribar a un completo arreglo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga”*⁵².

Sin embargo, el desconocimiento de territorio austral por ambos desencadenó una serie de interpretaciones que se mantuvieron posteriores al tratado de 1881. Este último dispuso en su artículo 1° “El límite entre Chile y la República Argentina es de norte a sur, hasta el paralelo 52° de latitud, la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dichas cordilleras que dividan aguas y pasará por entre las vertientes que se desprendan de un lado y a otro [...] en caso de no arribar estos a un

⁵² Eyzaguirre, Jaime. 1976. Breve historia de las fronteras de Chile. Santiago. Editorial Universitaria. P. 98

acuerdo, será llamado a decidir un tercer perito designado por ambos gobiernos”⁵³.

El 22 de julio de 1971, los presidentes Salvador Allende y Alejandro Agustín Lanusse firmaron un Compromiso de Arbitraje, mediante el cual ambos países se sometieron al arbitraje de la Reina Isabel II de Inglaterra. El 2 de mayo de 1977 se dio a conocer el Laudo Arbitral, que otorgó derechos de navegación en el canal a ambos países, quedando Chile con la mayor parte de las islas y los derechos oceánicos. El gobierno argentino declaró el fallo "insubsanablemente nulo", ordenando movimiento de tropas en la zona en conflicto, a lo que Chile respondió con similares preparativos de guerra *“En 1978 el gobierno solicitó la mediación del Papa Juan Pablo II, la que quedó oficializada por medio del Acta de Montevideo, firmada el 8 de enero de 1979. Como resultado de esta mediación, en 1984 ambos países firmaron el Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina, el cual otorgó derechos de navegación a los dos países, la mayor parte de las islas a Chile y la mayor parte del territorio marítimo a Argentina”*⁵⁴

No podemos poner en duda que la construcción de la Carretera Austral responde al intento de hacer asequible un lugar que no solo era de importancia para Chile. Como estrategia militar, la Patagonia representaba un territorio desconocido incluso para su defensa. Sin caminos trazados el despliegue terrestre se transforma en una desventaja.

Como mencionamos a grandes rasgos, el problema limítrofe con Argentina nos ha acompañado durante toda nuestra existencia como país, no obstante la comunicación con la Patagonia se hizo (en parte) realidad hacia las últimas décadas del siglo pasado, por lo que una de las razones para trazarla se la debemos a la necesidad de controlar el territorio efectivamente para defensa nacional frente a pretensiones extranjeras.

⁵³ *Ibíd.* Pág. 85

⁵⁴ Memoria Chilena. (Sin año). Canal Beagle. [En línea] <<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-92401.html> > [Consulta: 2 febrero, 2016]

1.2.3 Seguridad nacional.

En la geopolítica, seguridad nacional es el término acuñado para señalar la necesidad de una ocupación efectiva y racional del territorio nacional. Según CONARA el término apunta a un *“equilibrio fronterizo bien definido y cohesión solididad del país en su interior, para que sea posible a sus habitantes poder vivir y prosperar en armonía y tranquilidad”*⁵⁵. Planteando como tarea soslayar aquellos espacios vacíos dentro del territorio, áreas de bajo desarrollo o desaprovechamiento de los recursos, como también la excesiva concentración administrativa y económica del país.

El peligro que representa el la falta de cohesión ha puesto en evidencia el abandono del Estado a sus regiones más extremas. El sello “guerrero y soldadesco” con el que según Mario Góngora se formó la sociedad chilena al parecer, llegó a duras penas hasta Puerto Montt. Siendo una evidencia la baja densidad poblacional de las regiones australes⁵⁶, un territorio no controlado por el Estado pareciera un blanco perfecto.

Tras el golpe de Estado, el enemigo pasó a ser todo lo relacionado con las ideas y programas establecidas durante la UP, por lo que su búsqueda paso a ser la misión primordial *“(En referencia a los partidos políticos de izquierda), pues su estructura orgánica es la más apta para actuar en la clandestinidad”*⁵⁷. El control del territorio por medio del despliegue de las FF.AA. irrumpió en cada rincón de la sociedad, salvo en los lugares donde el Estado nunca había estado presente.

El temor al desarrollo de enemigo interno puso en estado de alerta al régimen que dentro de su frontera le faltaba un territorio por conquistar *“La subversión es el comienzo, es la primera etapa de una meta por conquistar a largo plazo, cual es, el derrocamiento del gobierno”*⁵⁸

⁵⁵ Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA. 1975...Óp. Cit. Pág. 11

⁵⁶ Para obtener información respecto a los datos de estadística de población, sugerimos visitar la página web www.ine.cl

⁵⁷ Pinochet, Augusto. 1979.... Óp. Cit. p. 25

⁵⁸ Para comprender el proyecto político militar a lo largo de la historia de nuestro país, recomendamos: Varas, Augusto y Agüero, Felipe. 1984. El proyecto político militar. FACSÓ, Santiago.279 p

Existe así un nuevo estadio de guerra; “la lucha por el control de la población, la lucha contra el enemigo interno”. Lucha que para el caso de la Patagonia de transforma a: “ocupación del territorio eficiente”.

Desde el punto de vista gubernamental de la dictadura, la construcción del camino longitudinal sería un beneficio para el país, que disponiendo de presupuesto ilimitado, se presentaba como el escenario ideal para invertir en un proyecto político de esta envergadura.

Tanto el las razones internar como externas, llevaron al Pinochet a pensar en el espacio patagónico. El aislamiento del núcleo administrativo, sumado a las razones internas y externas hizo de la Carretera Austral una necesidad. Por lo que la dictadura fue el factor decisivo para que un proyecto de este tipo se llevara a cabo. La piedra de tope que significaba el binomio recursos/interés se borraba del pizarrón y en su lugar aparecen las frases “progreso”, “modernidad” y “desarrollo”

1.2.4 Núcleos de desarrollo.

En el Informe Oficial de CONARA el año 1976 dónde se establecen la reforma administrativa y el nuevo proceso de Regionalización de Chile, caracteriza a la zona Austral de Chile dando cuenta de su estado de aislamiento, de las difíciles condiciones de vida que se producen aquí y por tanto el retraso económico y social de la región⁵⁹.

Para el régimen el proceso de reforma administrativa sería beneficioso corregir la desigualdad espacial existente en el territorio nacional, en términos de distribución de la población como de las actividades productivas y de desarrollo económico.

Uno de los principales problemas de las regiones más australes del país es su aislamiento y lejanía del centro político nacional, se vuelve necesario entonces

⁵⁹ Comisión Nacional de la Reforma Administrativa CONARA... Óp. Cit. Pág. 388

generar una red vial y comunicacional que permita suprimir el atraso económico de la zona y acercarla a su vez al desarrollo económico nacional

“Debido a las enormes dificultades que opone el medio físico a la ocupación humana, estas regiones australes padecieron de un atraso crónico en su desarrollo socioeconómico que, precisamente, mediante la construcción de la carretera longitudinal austral se ha buscado superar y, finalmente, eliminar”⁶⁰

Dentro del mismo discurso militar de la época y posterior a ella, la carretera Austral tiene una razón económica de existencia, siguiendo a Germán Arriagada, uno de los fines habrían sido precisamente aprovechar “áreas productivas incorporando a la economía nacional una superficie aproximada de 148.000 km² de tierras aptas para el manejo ganadero y con una de las más amplias riquezas forestales del país. Se agregan a lo anterior los recursos hidráulicos, mineros, pesqueros y turísticos.”⁶¹

Tales razones económicas dicen relación directa con el proceso de regionalización que se impulsa durante la dictadura. En el caso de Aysén territorio atravesado por la carretera, el proceso de reforma busca combatir “la precaria accesibilidad interna y la ausencia de un nexo permanente con el Chile central han cerrado las posibilidades de expansión ganadera y agrícola por falta de mercado o por el costo del transporte, que es exclusivamente marítimo”⁶²

Económicamente, la zona austral debe saber aprovechar sus recursos en pos de seguir un desarrollo acorde a las exigencias económicas del resto del país. La libertad económica que años más tarde se asentaría en Chile ve aquí sus primeros atisbos; y es que se busca que las zonas más “retrasadas” logren un estadio suficiente que les permita competir en el mercado local e internacional, tal como el resto de las regiones de Chile. En ese sentido, el proyecto Carretera Austral pretende ser un paso importante para el desarrollo regional, ya que en

⁶⁰ García, Germán. 2000. Visión Geopolítica de la Carretera Longitudinal Austral, en Meirelles, Carlos. Antología Geopolítica de autores militares chilenos. Santiago, Chile. Centro de Estudios e Investigaciones Militares Pág. 276

⁶¹ *Ibíd.* Pág. 278.

⁶² Comisión Nacional de la reforma Administrativa CONARA... Óp. Cit. p.387

todo proceso económico, fundamental es el camino para el transporte de productos, de población, dice Germán García al respecto;

“De otra parte, existen abundantes recursos económicos de una gran potencialidad, susceptibles de ser explotados y transportados a través de la carretera austral, destacando los de tipo ganadero, forestal, minero, turístico energético y pesquero.”⁶³

La nueva reforma administrativa se presenta como la puerta de entrada a la creación de nuevos núcleos secundarios, la expansión del hinterland pretende dar una alternativa de “desarrollo” a los bolsones territoriales que significaban los asentamientos en el extremo sur. Sin embargo para el régimen y en especial de acuerdo a la lógica geopolítica planteada por Pinochet **progreso y desarrollo** va de la mano con desarrollo económico.

José Román se refiere “el ingreso del mercado, los capitales privados y el Estado en un sector donde cualquier desarrollo había sido, hasta entonces, esquivo. De tal forma, que esta “seguridad” interna y externa, terminó por expresarse en una seguridad y tranquilidad para los posibles capitales dirigidos a invertir en estas regiones. En suma, el “progreso” estaba “arrasando” con la geografía desde el centro, aplanando el camino a las fuerzas económicas que buscaban copar todo el territorio nacional”⁶⁴

Es innegable que el proyecto Carretera Longitudinal Austral en su fuente de origen encarna el deseo manifestado en los viajes de Grosse. Sin embargo el crédito de su ejecución se lo debemos netamente a la dictadura. La visión geopolítica para enfrentar el problema de la conectividad se asocia con la pretensión de un nuevo orden el país. Tanto las presiones internas como externas fueron comprendidas desde la óptica militar como un desafío estratégico, es así como la creación de núcleos en zonas aisladas significaba el comienzo de una expansión del “Heartland” con todo el aparato estatal que ello significa.

⁶³ García, Germán. Visión Geopolítica... Óp. Cit. Pág. 276.

⁶⁴Román, José. 2012. Hornopiren (1973-2007). Tres décadas de cambios, contradicciones y paradoja. Análisis histórico del proceso de desarrollo económico capitalista en “Chiloé Continental” .Informe final para optar al grado de Licenciado en Historia. Santiago. Universidad de Chile. Facultad de Filosofía y Humanidades. P.60

Pero no debemos confundirnos ante la magnitud y costos del proyecto. La Carretera Austral esconde tras de sí, una doble intención. No solo dar seguridad a la penetración del capital como lo propone Román, sino que el fin último va más allá de la extracción de recurso. La expansión del territorio hacia la Patagonia supone una mirada a largo plazo.

Escrito en los ensayos sobre geopolítica de Pinochet, la carretera se presenta como la base para satisfacer las necesidades vitales del país, permitiéndole el desarrollo de su núcleo vital y la seguridad correspondiente para proteger a este⁶⁵. En simples palabras la Carretera Longitudinal en una proyección a futuro, será la puerta de entrada a los últimos recursos naturales del país que le permitirán el desarrollo o “supervivencia” de su núcleo vital.

1.3 Proyecto Carretera Austral

1.3.1 Antecedentes Vía Marítima

Teniendo claro la importancia de hacer un territorio accesible, es cuando comprendemos que un camino de unión entre Puerto Montt y Aysén resulta una tarea difícil. Solo la idea de hacer una conexión terrestre supone sobrepasar los canales fiordales y superficies rocosas discontinuas. Razón por la cual desde las primeras décadas del siglo XX la vía marítima representaba la única opción de conectar el territorio. Mateo Martinic señala que para 1932 el Estado trató de establecer un servicio marítimo regular “desarrollado” por dos compañías, una la S.I.A., que operaba dos vapores, Coyhaique e Inca, y Alonso y Cia., de Puerto Montt, con sus vapores Mercedes, Santa Elena y Colo Colo, en movimiento de cabotaje para el transporte de pasajeros y carga⁶⁶;

⁶⁵ García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. (433) p. 120

⁶⁶ Martinic, Mateo. 2005. De la trapananda al Aysén. Santiago. Pehuén Editores. Pág. 285

No obstante, existían recorridos de embarcaciones menores como lanchones, goletas y vapores pequeños, que ponían en comunicación las diferentes caletas del mar interior de una manera “aperiódica”. El tramo de entre Puerto Montt y Aysén tenía una duración de un día y medio el cual estaba en función de las condiciones atmosféricas que así lo permitieran.

El transporte marítimo para fines de la década de 1930 iba en progreso. El inicio del servicio de un buque exclusivo para el transporte de ganado entre Puerto Aysén y Corral evidenciaba una actividad en aumento tanto del Estado como de servicios privados⁶⁷.

Fue natural pensar en que la solución al problema de la conectividad estaba en el mar. Tanto así que, la idea de abrir un canal en el istmo de Ofqui, supondría a futuro, tener un corredor marítimo por aguas fiordales desde Puerto Montt hasta Magallanes. Este proyecto impulsado por el presidente Arturo Alessandri comienza a materializarse en año 1935⁶⁸.

El istmo Ofqui, que permite la unión de la Península de Tai-Tao con la región de Aysén, representa una muralla que impide la navegación continua a través del mar interior desde canal de Chacao hasta el Estrello de Magallanes. La idea a inicios de siglo XX era poder abrir un canal en el istmo para permitir la navegación sin tener que pasar por la península de Tai-Tao, ya que representaba un riesgo para las embarcaciones. La obra tiene su inicio en el año 1931 cuando el capitán de fragata Gastón Kulczewski fue enviado en una comisión para analizar el comportamiento de las aguas al abrirse el canal, a su regreso señaló al

⁶⁷ “La importancia de las comunicaciones marítimas interprovinciales se puede estimar con el dato conocido para 1945. Entonces tocaban anualmente alrededor de dos centenares de barcos, con un tonelaje de 61.000 toneladas en total. El movimiento de pasajeros alcanzó entonces a 8.720 personas”. *Ibidem* Pág. 285

⁶⁸ “*Los antecedentes que han podido compulsarse acerca de la posibilidad de apertura de un canal de navegación en el istmo de Ofqui permiten situar el surgimiento de las primeras ideas en tal respecto en la época del establecimiento soberano de Chile en las tierras del estrecho de Magallanes, con más precisión hacia 1844 cuando se advirtió la necesidad de apoyar tal medida mediante las comunicaciones marítimas, inicialmente entre el recién fundado Fuerte Bulnes y Chiloé y posteriormente Valparaíso. Podría conjeturarse que tras tal pensamiento estuvieran marinos con cierta experiencia en la navegación del laberinto patagónico como era el capitán Juan Williams y el piloto Jorge Mabon. La idea fue retomada años después, en 1852, por el Gobernador de la Colonia de Magallanes Bernardo Philippi que había integrado la expedición de la goleta Ancud en 1843, quien reiteró al gobierno del Presidente Manuel Montt la necesidad de asegurar la comunicación marítima entre Chile metropolitano y la remota Colonia como una garantía para su permanencia*” Martinic, Mateo. 2013. Apertura del istmo Ofqui: Historia de una quimera. Consideraciones sobre la vigencia de sus razones. *Revista Magallania*. Vol. 41 (2):5-50. La cursiva es nuestra.

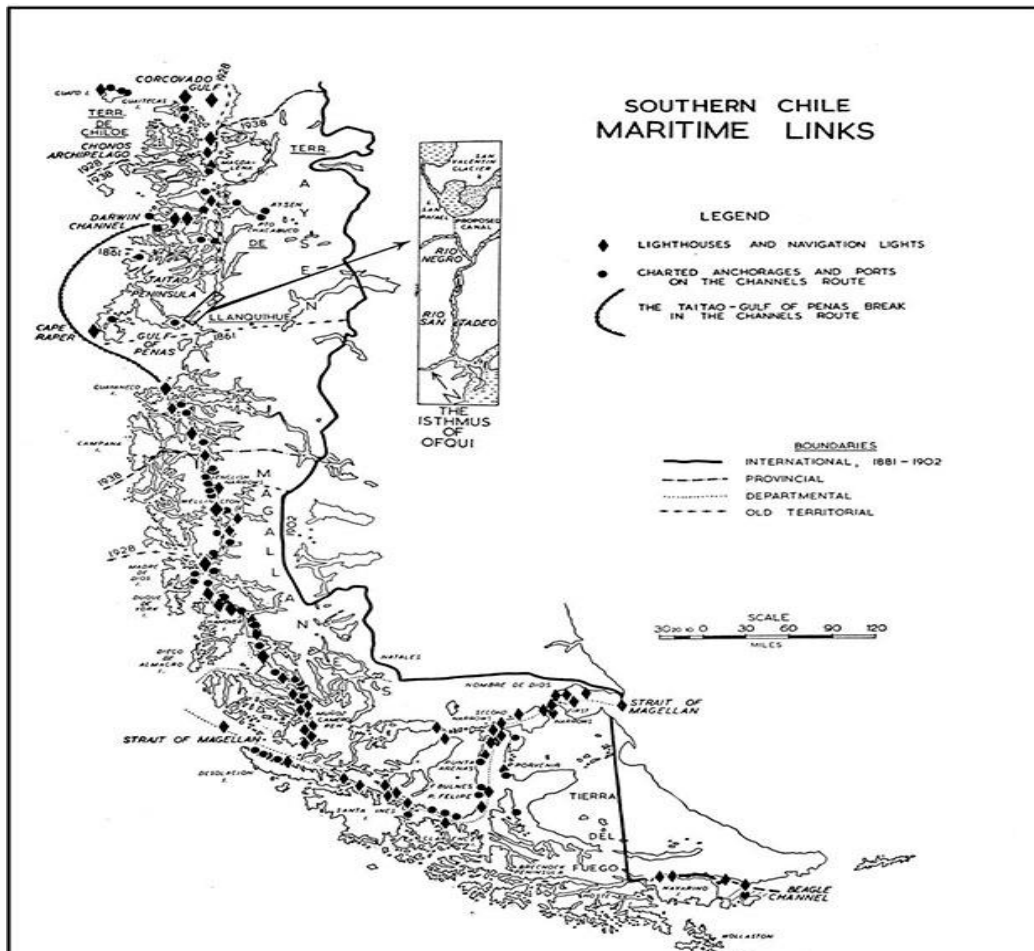
respecto: “Su utilidad era dudosa, por servir solo un canal como el que se proyectaba, para botes y goletas, ya que un vapor, con objetivo distante no tendría donde renovar sus fletes y no podría financiarse sin subirlos en forma prohibitiva”⁶⁹.

El informe se trató de mantener lejos de la opinión pública, la cual al conocer el proyecto lo apoyaba por ser una manera de unir todo el territorio nacional y solidarizar con los compatriotas que se ubicaban en las regiones más extremas del país. La comisión encargada de analizar los beneficios e inconvenientes del proyecto entregó su informe final en mayo de 1935, el cual concluía entre algunos aspectos: 1) el canal permitiría la navegación por una ruta

⁶⁹ Citado en Martinic, Mateo. 2013. Apertura del istmo Ofqui... Óp. Cit. pág. 18

interior segura para las embarcaciones medianas y menores 2) impulsar el desarrollo económico de una zona hasta entonces inaccesible y desprovista de apoyo. 3) abaratamiento del costo de la vida en Magallanes producto de una navegación más directa. 4) la habilitación de una nueva ruta marítima en la Patagonia permitiría abrir mercado a los productos agrícolas de Chiloé. 5) permitiría la emigración de la población laboral de Chiloé. 6) Aumentaría las construcciones navales. 9) permitiría el desarrollo de toda la zona austral. Sin embargo, los inconvenientes aún persistían en que la apertura del canal no sustituiría la navegación realizada por vía exterior, rodeando la península de Taitao y cruzando diagonalmente el golfo de Penas, y tampoco favorecería el tráfico

condicionado por la luz diurna en algunos tramos⁷⁰. Pero luego de 6 años y pese a todas las críticas opositoras el Ministro de Fomento informó el 2 de agosto de 1937 que se había tomado la decisión definitiva, finalmente se construiría el canal. A fines de ese año, se dio inicio a los trabajos en Ofqui y junto con ello la



Mapa N°2: Esquema del proceso de construcción del Canal Ofqui
Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/06/16/ofqui-quimera-de-la-patagonia-cumple-110-anos/captura-de-pantalla-2014-06-16-a-las-11-30-42/>

construcción de un hotel que pretendía fomentar el turismo por parte del gobierno. Sin embargo. La construcción se detuvo entre los años 1941-1943, entre las razones se encuentra alta exigencia tecnológica que requería la obra la cual no fue considerada desde sus inicios, ni tampoco podía ser asequible para el proyecto⁷¹ y también su inutilidad en función de que solo podían atravesar embarcaciones pequeñas. Junto al proyecto también se desmorona

⁷⁰ Ibidem.
⁷¹ Ibid. Pág.38

momentáneamente la idea de un corredor marítimo. El desinterés público y privado producto de la inexistencia de condiciones necesarias para la actividad requerían, por ejemplo la creación de un puerto en la Bahía Chacabuco, se suma a la preferencia de abrir caminos al interior de la provincia, que permitiesen el contacto entre los poblados⁷².

La conexión marítima con Aysén queda impedida de crecer hasta posterior a la década de 1950, con la creación del Puerto Chacabuco.

No obstante, el proyecto de Ofqui solo representaba una opción para el gobierno de Arturo Alessandri; una segunda opción se sumaba al anhelo de construir una vía comunicacional directa. En su gobierno se planteó la posibilidad de integrar el territorio mediante comunicación aérea.

La Fuerza Aérea encargada de dar vida al proyecto, elaboró a partir de 1934 “Un plan para establecer bajo su responsabilidad y tuición un servicio aéreo experimental de pasajeros y carga dotado con hidroaviones pues la ruta elegida era la del sobrevuelo del sistema de canales patagónicos”⁷³. Con la ayuda de dos hidroaviones de Estados Unidos se dio comienzo a la operación en 1937. Esta ruta aérea tuvo una continuidad de 26 vuelos que trasladaban pasajeros entre Magallanes y Puerto Montt, hasta que un accidente sobre la isla Huafo que terminó con la pérdida del avión y la muerte de todos sus tripulantes que sumado a otro evento de similares características, sepultaron el servicio aeronáutico momentáneamente.

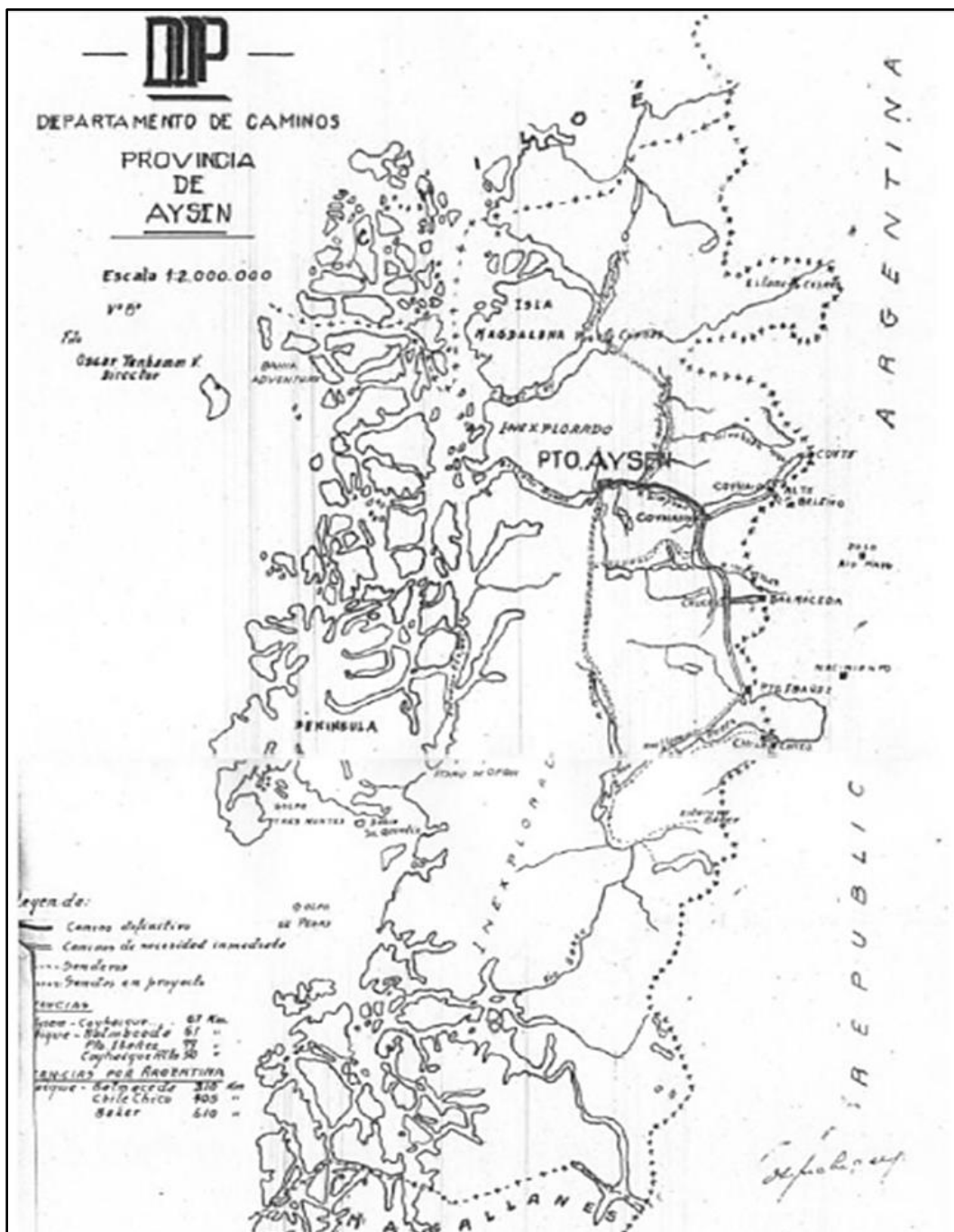
A pesar del desacredito provocado por los accidentes, la idea de promover una comunicación aérea se mantuvo sobretodo posterior a 1945, fecha en la cual la Fuerza Aérea de Chile construye el aeródromo Balmaceda permitiendo un lazo aéreo más efectivo entre Aysén con el resto del país, que posteriormente darán inicio a vuelos subsidiados por el Estado.

⁷² Ibid. Pág. 287

⁷³ Ibid. Pág. 25

1.3.2 ANTECEDENTES-VÍA TERRESTRE

En cuanto al antecedente más concreto previo al trazado de la Carretera Austral, está fechado desde 1942, cuando el Comité Pro Adelanto de Aysén en su documento: *“Las verdaderas necesidades de la Provincia de Aysén: caminos, caminos y más caminos”*, entrega valiosa información, aunque escasa, sobre la creación de un camino transversal, utilizado para el transporte de animales entre Puerto Aysén y Coyhaique. El documento representa un memorándum de las necesidades de conectar a Aysén con el resto del país. Es de mucha importancia para poder comprender en cómo se realizó el trazado de la posterior carretera longitudinal. En el Mapa N°2, se grafica las principales rutas (dibujadas a mano) de la región de Aysén para 1942 y las futuras proyecciones:



Mapa N°3: Croquis de los principales caminos en la Provincia de Aysén, 1942
(Fuente: Comité Pro Adelanto de Aysén, 1942)

Este antecedente se complementa con los relatos de los viajeros que, por encargo de diferentes gobiernos, eran encomendados a visitar lugares de difícil acceso con la misión de proponer soluciones al problema del aislamiento. Uno de

esos personajes es el explorador Juan Augusto Grosse, quien por encargo de diferentes gobiernos desde mediados de siglo XX recorrió el territorio patagónico chileno dando a conocer su idea de cómo abordar el aislamiento de la región, mostrando las dificultades y beneficios.

Grosse es el primero que menciona la necesidad de abrir caminos para la Patagonia. Señalaba para 1953 la importancia de conectar Aysén con el país: “Es fácil comprender la necesidad de construir medios de comunicación eficientes que den libre acceso a la red existente en el país. El resultado de esta obra significaría el aumento inmediato de la producción con el consiguiente beneficio tanto para la provincia como para el resto del país”⁷⁴. La idea propuesta consistía en aprovechar la geografía predominante de la Patagonia chilena construyendo caminos transversales que unieran los principales poblados de la región con una salida al mar. Grosse conocía el camino existente entre Aysén y Coyhaique, por lo que creía que gran parte de la Patagonia resolvería su problema teniendo una salida al mar. Sin embargo un proyecto de esas características obligaba, corolariamente, a realizar un doble esfuerzo al trazar una vía marítima que uniera todos los puertos y caletas. Pese a que Augusto Grosse era consciente del presupuesto limitado de los gobiernos, propuso constantemente la creación de una red de caminos transversales que unieran los poblados con los recursos potenciales hacia el mar “desde el año 1932 me he preocupado del problema de buscar una salida desde el lago General Carrera al pacífico. Después de un estudio de la costa de Aysén, encontré a unas 30 millas de la laguna San Rafael hacia el N., un delta de un gran río que desemboca en la Bahía Exploradores”⁷⁵. El explorador recalcó el impacto positivo que tendría para Aysén la conexión de la patagonia al resto del país, y viceversa. No obstante, para esos años se hacía muy difícil pensar en una empresa que se dedicara paralelamente a la construcción de caminos junto con un proyecto marítimo acorde al objetivo.

⁷⁴ Grosse, Juan A. 1974. *Vision de Aysén. Expediciones del explorador Juan Augusto Grosse*. Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda. 2da edición. P 32

⁷⁵ *Ibidem*.

A pesar de que Grosse representó una de las propuestas más aterrizadas respecto a resolver el problema de la conectividad, ningún gobierno antes del golpe militar, tuvo la disponibilidad de recursos necesarios para trazar una red de caminos que permitiera salir del aislamiento a las zonas comprometidas. Salvo los caminos transversales a cargo de los gobiernos provinciales⁷⁶, hasta 1976 no hubo ningún proyecto que planificara el trazado de caminos o nuevas rutas entre Puerto Montt y Aysén, situación que da un giro con la llegada de Pinochet al gobierno.

Casi 20 años después de los viajes y propuestas de Grosse, la forma de enfrentar el aislamiento de la Patagonia cambió. En su función de estudiante y posteriormente como profesor de geografía y geopolítica en la década de 1960, Augusto Pinochet propuso una idea similar a la de Grosse, unir los principales poblados de la región austral, con la salvedad de que no sería mediante caminos transversales, sino una red vial similar a la Carretera Panamericana, es decir, un camino longitudinal

“La desproporcionada figura de faja del país nos hace deducir que bastaría una sola línea de comunicaciones del norte al sur o viceversa, con la cantidad necesaria de líneas de comunicaciones transversales, para que todo el territorio (continental) chileno quedara unido de norte a sur”.

La planificación de Augusto Grosse, de generar líneas transversales que se unieran vía marítima con el resto del territorio, fue modificada. Un camino norte-sur sería la solución (según Pinochet) para unir los caminos transversales de unión entre caletas y poblados.

⁷⁶ Léase: Martinic, Mateo. 2013. Apertura del istmo Ofqui... Óp. Cit. pág. 402-403

1.3.3 Hacia un camino recto

Los imperativos geográficos y geopolíticos hicieron surgir la necesidad de integrar el área comprendida entre Puerto Montt y Aysén como parte del proceso de desarrollo que los militares esperaban para el país; junto con suprimir una inveterada dependencia con Argentina que, a veces era difícil y en ocasiones hasta hostil.

En efecto, motivado por este cuadro estratégico, económico y social, el entonces Augusto Pinochet Ugarte resolvió, en agosto de 1976, construir un camino de penetración que uniera los tramos ya existentes a través de caletas poblados costeros; como asimismo valles interiores vírgenes del continente, para conseguir, dentro de un plazo determinado, el despegue socioeconómico de la zona austral.

A tres años del golpe militar, Pinochet, conocedor de todos los problemas y gestor de proyectos relativos a la Carretera Austral en marzo de aquel año dispuso que el Comando de Ingenieros del Ejército a través del CMT⁷⁷ en coordinación con el MOP., estudiarán y propusieran antes del mes de agosto la construcción de un camino que uniera las caletas y poblados costeros con los valles del continente de las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aysén. Esta separación y marginalidad de los principales centros económicos, políticos y sociales, era un peligro constante frente a las tentativas de los países limítrofes, es decir, la situación de frontera que tenía esta zona, ponía en peligro la soberanía nacional y el desarrollo integral del país.

⁷⁷ Orígenes de Cuerpo Militar del Trabajo: la creación de una institución militar para la ayuda civil en nuestro país data desde el Cuerpo de ingenieros en la colonia “Desde tiempos de la colonia , el Cuerpo de Ingenieros Militares empezó a afrontar decididamente el estudio y la construcción de obras que significaron al desarrollo y progreso para el país, alternando el arma y el arado, única manera de afrontar el desafío de la naturaleza y del bravo indígena que defendía sus tierras y pertenencias. Van Chouwen Figueroa, Guillermo. Ejército de Chile, historia del Cuerpo Militar del Trabajo... Óp. Cit. Pág.42 **El subrayado es nuestro.**

Una vez aprobado el proyecto, Pinochet, dispuso que el ministro del interior General Raúl Benavides Escobar proporcionará los recursos humanos y económicos para que las faenas se iniciaran a la brevedad.

Hasta el año 1976, la construcción de rutas viales en esta zona se desarrolló lentamente, condicionada por las características geográficas y demográficas de la zona. Sin embargo los nuevos requisitos que imponía el proceso de regionalización obligaban la creación focos de desarrollo locales e independientes entre sí; dentro de los cuales los más importantes serían Chaiten y Puerto Chacabuco. Por otra parte el Informe de Extrema Pobreza preparada por el ODEPLAN en 1974 expuso que Aysén y Chiloé eran las zonas más deprimidas de Chile y que Chiloé solo representaba el 0.5% del PGB. Del país, *“Poner término a una de las fronteras interiores del país y eliminar una de las insularidades geográficas de Chile Continental Sudamericano”*⁷⁸

Según la planificación, la construcción de un camino longitudinal abarcaría la solución a muchos problemas que hasta el momento no tenían solución, una vez materializada, la Carretera Longitudinal Austral⁷⁹:

-Posibilitará el desarrollo de una extensa región semejante a la suma de las superficies de Holanda, Dinamarca, Bélgica e Israel.

-Permitirá el desarrollo del turismo por estar inserto en lugares no deteriorados por la tecnología y la acción del hombre.

-La zona posee grandes recursos y capacidades ignoradas que se pueden conquistar, con gran proyección geopolítica hacia la parte más austral del país

⁷⁸ Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte, 1997. *La Carretera austral...* Óp. Cit. Pág. 19

⁷⁹ Van Chouwen Figueroa, Guillermo. *Historia del Cuerpo Militar del Trabajo...* Óp. Cit. Pág. 277

-Aumentará el desarrollo y el poder nacional lo que refleja principalmente en la seguridad nacional del país, potenciando los factores económicos, humano, físico, político militar.

-Garantiza la seguridad nacional y refuerza los espacios vacíos fronterizos haciendo efectivo el dominio y posesión del territorio.

-Pone fin al abastecimiento y el transporte terrestre por el territorio argentino reduciendo la influencia vecinal aérea.

Si categorizamos estos objetivos, la nueva red comunicacional comprendería dar solución dos problemas cruciales:

-Una **soberanía efectiva** del país, cuyo mayor inconveniente era la accesibilidad a la zona austral mediante territorios que no correspondían a la jurisdicción nacional, poniendo en riesgo la comunicación expedita interna del país. No solo a nivel jurídico sino que administrativo. La comunicación directa de estas regiones con Argentina ponían en desventajas las pretensiones de Estado chileno, que debía sujetarse a las restricciones y posibilidades que el gobierno argentino le diese. En ese sentido, Chile no podía aprovechar la cantidad de territorios abandonados por el Estado que desde siempre fueron símbolo de frontera natural interna del país, generando un inconveniente frente a las pretensiones territoriales promovidas por el proceso de regionalización, el desarrollo sostenido de las unidades regionales.

-Por otro lado, este acceso al territorio aislado brinda la posibilidad de una nueva fuente de recursos. Zonas que no habían sido explotadas (más allá que el borde costero y el territorio adyacente a los bordes fiordales) de manera intensiva, se abrían a la posibilidad de ser fuentes de un **desarrollo económico sustentable** a favor de las unidades administrativas más pobres del país. La disposición de recursos, sumado a la conexión estable con el resto del país, debería fomentar el ingreso de capitales dirigidos a actividades de servicios, extracción de recurso, o una nueva colonización que hiciera de estas regiones un atractivo.

Sin embargo, la longitudinalidad del trazado de la carretera no es al azar. Más bien responde a la característica insigne de un camino de penetración cuyo valor reside en ser un camino rápido en cuanto al recorrido de un punto con otro. Razón por la cual más adelante profundizaremos sobre las características que tiene un camino de penetración como lo es este proyecto

No obstante, es necesario mencionar que se le asocia a un camino recto porque (fuera del rumor de que Pinochet trazo una línea recta en el mapa con una regla) una de las ideas primordiales del proyecto era unir longitudinalmente los caminos transversales que se habían construido y que estaban en proceso de construcción. Es decir, uno de los pilares fundantes de la carretera fue precisamente unir de sur a norte la Patagonia Chilena.

La idea tiene sentido en la medida que solo se vea un mapa de la región, sin conocer exactamente los puntos de interés que existen en la superficie, con ello queremos decir que, la longitudinalidad del proyecto es cuestionable, ya que obvió muchos caminos de borde costero que permitían la accesibilidad de los poblados que ahí se encontraban. Al ser una figura recta, solo permitía la unión equidistante entre el interior del continente y las salidas costeras.

Capítulo 2

2. Carretera Austral, el camino al desarrollo austral

Para comprender un camino como la Carretera Austral es necesario conocer los aspectos técnicos que le dieron vida. Para ello es importante destacar algunas concepciones básicas sobre lo que significa una carretera y lógicamente un camino de penetración.

Según José Fernández-Daza⁸⁰ se considera “*carreteras*” las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Generalmente tienen una vía para cada sentido de circulación, con intersecciones a nivel y accesos directos. Dependiendo de su proyección posibilitan altas velocidades como también velocidades reducidas, dependiendo de su geometría⁸¹.

Son “*autopistas*” las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales, para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

- A) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes
- B) No cruzara nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguno
- C) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación separadas entre si, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios

⁸⁰ Fernández-Daza, José M. 1996. Régimen jurídico de las concesiones de las carreteras en España: Un precedente para Chile. Centro de Estudios Públicos, Universidad de Chile. N°260 pág. 7

⁸¹ Para mayor detalle respecto a definición de carretera véase: Bañón, Blázquez, Luis; Bevía García, José Francisco. 2000. Manual de carreteras. Alicante. Ortiz e Hijos, Contratista de Obras S.A. Vol. 1

Son “*autovías*” las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación total de acceso a las propiedades colindantes

En este sentido, cabe mencionar que la red carretera de un país se caracteriza por conformar arterias de la red viaria, uniendo entre si todos los centros de actividad o población provincial o regional del país. Su objetivo⁸² es posibilitar un tráfico a larga distancia, y un acceso parcial a los terrenos contiguos a la vía.

Es por ello que la Carretera Austral representa una malla de vías de interés nacional con capacidad tráfico limitado, donde sea posible la utilización de grandes vehículos a una velocidad comercial moderada. Razón por la cual podríamos denominarla como una carretera de interés comarcal, cuya utilidad sirve a las zonas provinciales, uniéndolas con la arteria nacional principal.

Considerada como un proyecto cuya ejecución es solo una apertura de camino, su carácter de penetración y materialización a bajo costo, permitirán a posteriores generaciones realizar modificaciones respecto al aumento del número general de vehículos circulantes.

2.1 Construcción de la carretera austral entre 1976 y 1996

En función de los escasos recursos de las arcas fiscales para 1976, el contexto de cesantía que sufría el país, se transformaba en oportunidad de utilizar mano de obra inactiva para la ejecución del camino. La actividad comenzó por reclutar hombres desocupados pertenecientes al P.E.M. (Programa de Empleo Mínimo), que ofrecía la oportunidad laboral con una remuneración tres veces menor al sueldo mínimo de la época. Este proyecto se presentaba como una

⁸² Ibídem Pág. 78

posible ayuda del Estado hacia los cesantes para no caer o salir de la miseria. A ellos se les sumaba la posibilidad de utilizar a los conscriptos del Ejército que debían realizar su servicio militar obligatorio, siendo reclutados y organizados mediante el C.M.T.⁸³, (Cuerpo Militar del Trabajo) quienes fueron la principal mano de obra de la Carretera Longitudinal Austral y de la red de caminos australes que se debían construir y/o unir.

A fines de 1976 se presentó un memorándum de necesidades para que en enero de 1977 se comenzara la construcción de 22 barracas para campamentos, adquisición de herramientas de mano, maquinaria menor e implementación para 1030 hombres, por un monto de 6.500.000 de pesos⁸⁴. Los recursos fueron entregados en el primer trimestre de 1977

Para organizar el trabajo se subdividió en sectores:

⁸³Cuerpo Militar del Trabajo, creado el 26 de Marzo de 1960 mediante el Decreto con Fuerza de Ley ° 200 Decreto: Art.1°. “El SMT pasa a denominarse CMT y dependerá directamente del Comandante en jefe de dicha institución”.

Art.4° Cualquier entidad de la administración pública nacional fiscal, semi fiscal o autónoma y municipal, podrá ejecutar obras por intermedio del CMT.

Dichas obras se ejecutaran con cargo a los fondos que se consulten para tal objeto en el presente puesto de la entidad que encargue la ejecución. Los fondos que perciba el CMT en aplicación a este decreto con fuerza de ley ingresarán a una cuenta del presupuesto de entradas de la nación. En el presupuesto de la subsecretaría de Guerra se consultará un ítem de gastos por el monto estimado de dichos ingresos. El gasto efectivo podrá sobrepasar la cifra indicada, pero no podrá exceder del rendimiento de la cuenta de ingresos. Sin embargo en el caso de los fondos de servicios de Presupuesto, estos serán puestos a disposición del CMT, mediante giros de traslados.

Art.6 la jefatura del CMT rendirá cuenta directa y documentada a la contraloría general de la república de la inversión de los fondos fiscales que hayan sido puestos a disposición.

⁸⁴ Van Chouwen Figueroa, Guillermo. *Ejército de Chile, historia del cuerpo militar del trabajo...*Óp. Cit. Pág. 240.

**CAMINOS CONSTRUIDOS POR EL C.M.T.
PERIODO 1976 — 1989**

| | Total 1976-1989 (Kms.) |
|--|---------------------------|
| CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL X REGION | |
| Puerto Montt - Caleta La Arena | 18.0 |
| Puelche - Río Negro | 54.0 |
| Poyo - Buill | 31.5 |
| Leptepu - Fiordo Largo | 10.2 |
| Caleta Gonzalo - Chaitén | 54.7 |
| Chaitén - Límite Regional | 63.0 |
| CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL XI REGION | |
| Río Cofré - Puerto Murta | 40.8 |
| Pto. Murta - Puerto Río Tranquilo | 24.3 |
| Pto. Río Tranquilo - Río Leones | 29.1 |
| Cochrane - Pto. Yungay | 20.5 |
| CAMINOS TRANSVERSALES X REGION | |
| Ralún - Cochamó | 15.5 |
| Cochamó - Poica | 28.0 |
| Poica - Puelche | 12.3 |
| Villa Santa Lucía - Paso Palena | 23.8 |
| Pto. Ramírez - Paso Futaleufú | 27.0 |
| T O T A L (Kms.) | 452.7 |

Cuadro N°2 Cantidad de kilómetros construidos por el C.M.T

(Fuente: García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. 433:90-122.)

| PERIODO 1991 — 1995 | | | |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Componente | Caminos (Incluye Puentes) | Longitud (Kilómetros) | Monto total (Miles US\$) |
| Sendas de penetración | Cruce - Melimoyu | 41 | 2.287 |
| Caminos de penetración | Pto. Yungay - Villa O'Higgins | 100 | 11.536 |
| | Poica - Caleta Puelche | 20 | 4.356 |
| | La Junta - Raúl Marín | | |
| | Balmaceda | 73 | 8.964 |
| | Tranquilo - Bahía Exploradores | 48 | 6.490 |
| | Cochrane - Pto. Yungay | 89 | 10.360 |
| Pavimentación | Coihaique - Balmaceda | 50 | 8.000 |
| | | | Total M.US\$ 51.993 |

Cuadro N°3 Cantidad de dinero gastado en el proyecto Carretera Austral
(Fuente: García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. 433:90-122.)

Para transporte marítimo, se utilizaron 4 embarcaciones para 20 toneladas cada una; el Delfín, La Cahuel, Escualo, Neptuno *“Convencidos de que el fenómeno de espacios desvinculados constituye un realidad que debe incentivar la materialización- a breve- de acciones públicas y privadas concretas destinadas a conquistar y consolidar nuestras ultimas fronteras interiores para asegurar la proyección económica del país”*⁸⁵

⁸⁵ Abad Cid, Hernán. *Catastro nacional de fronteras interiores de Chile...* Óp. Cit. Pág. 17

A contar de junio de 1978 Es el CMT y el Cuerpo de Ingenieros de Ejercito se hacen cargo de la dirección y ejecución de los tramos ya mencionados, por mandato del Ministerio del Interior y con anuencia del jefe de Estado⁸⁶. La nueva orgánica permitió impulsar el rendimiento en todas las obras, especialmente con la incorporación de nuevos medios mecanizados adquiridos con un aporte extraordinario de dinero dado por el General Augusto Pinochet y cesando las responsabilidades de municipalidades en la dirección y control de los trabajos de camino asociados a sus jurisdicciones respectivas

En el año 1982 se entregó al uso público el camino de Chaitén a Coyhaique en una extensión de 420 km, de los cuales 63 Km fueron construidos por el CMT, desde Puerto Cárdenas al límite con la XI región. En 1984 el CMT entregó el camino que va desde Ralún a Cochámo lo cual comprende 15 km de extensión como futuro camino que en 1987 se prolongó hasta el Puelo que sumarian 28 km más. Continuando hacia el sur el tramo desde Puelo a Caleta Puelche es de 33 km y no se finalizó por derrumbes, por lo cual no podemos asegurar que tales 33 Km fueran construidos en su totalidad por el CMT. En 1988 se entregó camino desde Puerto Montt a Chaitén de 140 km, con tres transbordos: fiordo de Reloncavi, Comau y Riñihue en una extensión de agua de 72 km. Con la posterior construcción de la ruta Hornipiren a Pichanco de 34 km y la de Poyo-Ayacara-Buil de 31 km más.

En lo que comprende a la región de Aysén: los primeros 15 Km habían sido construidos en el año 1958, por lo que su continuación a cargo del CMT resultó complicado por humedales y pantanos en las orillas del rio Murta. No se tiene registro de que el camino haya sido continuado por el Ejército pero si se tienen datos de que tuvieron lugar en la construcción de la vía que integra rio Engaño a Puerto Tranquilo que sumarian 21 km. Después se continuó a rio Leones, a lo que se agregan 29 km a dicha institución. Luego se unen con el camino desde el

⁸⁶ Van Chouwen Figueroa, Guillermo. *Historia del Cuerpo Militar del Trabajo...* Óp. Cit. Pág. 241

Maitén hecho por el MOP. Al unirse con este camino el CMT continuo sus faenas desde los Mellizos a laguna Larga sumando 12 km a su ejecución.

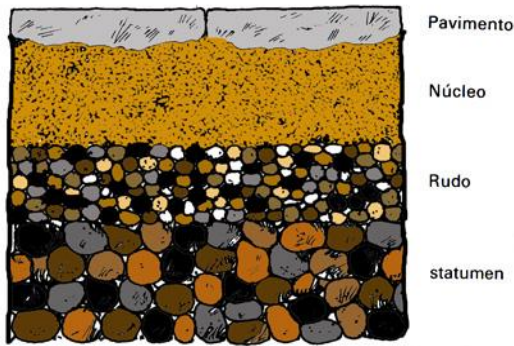
Existen una serie de ríos menores y arroyos que cruzan el trazado de la ruta obligando a la construcción de varios puentes de madera de 25 a 30 m obras que posteriormente debió ejecutar el MOP en forma definitiva.

2.1.1 Características del camino

La construcción de caminos desde los tiempos del Imperio Romano hasta la actualidad, han dependido del avance ingenieril y tecnológico de su época. Ello refiere a que estructuralmente el camino tiene estrecha relación con el tipo de uso que se le dé. Por ende, las características técnicas de una carretera difieren de un lugar a otro a pesar que estructuralmente se consideren bajo los mismos estándares

En la antigüedad lo primordial era un camino que permitiese la movilización militar primero y el abastecimiento y comercio después. La red de caminos del imperio tenía como usuarios a personas, animales y carros que de vez en cuando circulaban.

Estructuralmente el componente principal de la carretera romana es el drenaje. Un buen sistema de escurrimiento del agua en la superficie permitiría mantener la calzada pareja, sin desniveles por causa de la erosión de la superficie. En su composición se utilizaba la tierra obtenida de las excavaciones de los viaductos en paralelo a las orillas del camino, para formar una superficie plana y regular.



⁸⁷La construcción del camino suponía la yuxtaposición de varias capas. La primera de ellas que se colocaba sobre el suelo se le denominaba **Statumen**; grandes piedras en su preferencia plana, que debían soportar todo el peso de la calzada sin desnivelarse. Luego estaba la capa de Rudus; piedras de tamaño medio,

(comparado con la capa anterior) conocida como ripio. Posterior a esta, se encontraba el **Núcleus**; una capa compuesta de grava (cal grasa) mezclada con pequeñas piedras que sostenían la última capa del camino: **Pavimentum o Summa Crusta**; lozas planas unidas como puzle con mortero de cal que estaban expuestas a la superficie y al contacto con todo lo que transitase por el camino.

Cuando el Imperio romano cae, cae con él su red de camino. La inversión e instituciones que se dedicaban a la mantención o construcción de caminos dejaron de existir, dejando las calzadas a la suerte de la naturaleza. Las erosiones de diferentes agentes dieron paso a ruinas que en algunos casos se mantienen hasta la actualidad.

Los señores feudales y los pequeños reinos que se instalaron en Europa occidental no presentaron el interés ni las condiciones necesarias para mantener los caminos o establecer comunicaciones con la intensidad de los romanos, por lo que el desarrollo ingenieril y tecnológico en cuanto a carreteras quedo detenido.

No fue hasta la revolución industrial que, mediante la utilización de nuevas fuentes de energía permitió el desarrollo de nuevas tecnologías que con el tiempo darán paso a nuevos avances para el desarrollo humano.

⁸⁷ Imagen: Lérida, Roberto. Las calzadas Romanas [en línea]. Patrimonio romano de Aragón <<http://catedu.es/aragonromano/calzadas.htm>> [consulta: 11 Septiembre,2015]

En cuanto a la ingeniería en carreteras, el aumento de producción de las industrias obligó a la construcción de nuevos medios de transportes que permitieran desplazar grandes cantidades de productos de una región a otra en un menor tiempo. *“Esta inmensa industria, aunque probablemente no lo bastante desarrollada para una verdadera industrialización masiva a moderna escala, era lo suficientemente amplia para estimular la invención básica que iba a transformar a las principales industrias de mercancías: el ferrocarril”*⁸⁸

La eficiencia con la que se caracterizaba el ferrocarril, permitió que la atención en cuanto a desarrollo tecnológico, se centrara en las redes viales tanto como para unir una región a otra, como también para mejorar la comunicación interna en las zonas que lo requerían. Si bien el auge del ferrocarril desplazó momentáneamente el interés por la construcción de carreteras hasta mediados del siglo XIX, se hicieron avances considerables. Fue en Inglaterra donde se vieron los primeros avances en cuanto a estructura se refiere, desde las carreteras romanas. El elogio se le adjudica a los irlandeses Mcadam y Telford. Ambos ingenieros que propusieron reformas a las carreteras conocidas hasta su época. El primero de ellos Jhon Loudon McAdam planteó que una tierra bien drenada soportaría cualquier tipo de carga, ideando una estructura que consistía en tres capas de piedras.

En su parte inferior el subsuelo debía estar inclinado para que la pendiente generada desviara el agua hacia las orillas. Luego dos capas de una profundidad de 20cm debían contener rocas de unos 800 milímetros de espesor. Sobre esta capa se colocaban 5 cm aproximadamente de árido grueso de no más de 1 pulgada de espesor compactado con rodillos arrastrados por caballos. Esta última capa formaría el pavimento liso, ideal para carruajes.

Este tipo de pavimento fue utilizado en las principales rutas de la época *“en 1850, cerca de 2.200 Kilómetros de firmes tipo macadán estaban funcionando en*

⁸⁸ Hobsbawm, Eric. 2009. La era de la revolución: 1789-1848. 6ª ed. Buenos Aires. Editorial Crítica. Pág. 51

*las áreas urbanas de Reino Unido. El primer pavimento del macadán en EE.UU. se construyó en Maryland en 1823*⁸⁹ Pese al auge en este tipo de pavimento, su desventaja se hizo notar al iniciar la I Guerra Mundial. La implementación del neumático de goma en los vehículos de inicio del siglo XX provocó que la fricción entre la superficie y el neumático despegara las piedras del pavimento, provocando baches en las calzadas. Además, el tráfico de vehículos con carga que supuso la movilización de tropas durante la guerra demostró que el cimiento de tierra planteada por McAdam no soportaba los camiones de carga, levantado polvo y soltando las piedras del pavimento.

Razón por la cual se adoptó la propuesta de Thomas Telford. Este Ingeniero Escocés contemporáneo de McAdam, se preocupó principalmente de la distribución de las cargas a lo ancho de la explanada. Propuso un cimiento de material resistente para soportar grandes cargas, para ello utilizó rocas, las cuales en medio de la calzada tenían mayor tamaño, permitiendo que la carretera de inclinara hacia los lados para un mayor desagüe.

La primera capa de unos 18 centímetros de profundidad comprendía áridos gruesos, de 100 milímetros. Sobre esta capa se colocaban dos capas más. Una de 25 centímetro de espesor con rodados de unos 60 milímetros. Finalizando con la capa más superficial de 4 centímetros de una grava densamente compactada.

Sin embargo ambas estructuras viales se utilizan hasta el presente de una manera combinada, dependiente del uso al que este destinada la vía. Tanto las ideas de Telford como McAdams han sido modificadas mediante el desarrollo de la utilización de la química en el proceso de construcción de caminos. Con ello me refiero a la utilización de mezclas bituminosas⁹⁰ en proceso de construcción del

⁸⁹ Ramos, Rubén. 2007. Vías, carreteras y otras calzadas: Breve historia de las mismas. Revista Cimbra Cimbra. 4 (376): 16-24

⁹⁰ Mezcla Bituminosa: Las **mezclas bituminosas** consisten en una combinación de áridos y un ligante hidrocarbonado de manera que todas las partículas quedan envueltas de forma continua y homogénea. También se denominan **aglomerados asfálticos** y actualmente se fabrican de forma mecánica en centrales fijas o móviles, obtenido de: Piqueras, Víctor. 2014. Tipos de mezclas bituminosas. [en línea]

firme durante la II Guerra mundial, “Las técnicas y los equipo para la fabricación de mezclas bituminosas se desarrollaron enormemente, debido principalmente a las necesidades de construcción acelerada de aeródromos militares”⁹¹

En la actualidad, la construcción de caminos y carreteras está reglamentada por AASHO Interim Design Guide (American Association of State Highway Officials, Washington D.C., USA) ensayo publicado en 1961, que pretende ser una guía para la construcción de caminos, carreteras y autopistas de Estados Unidos y el mundo.

En Chile, las carreteras y autopistas también se rigen bajo esta norma, y el MOP fiscaliza mediante sus licitaciones que ello se cumpla. No obstante existe una serie de camino cuyos requisitos de construcción escapan a estas medidas, teniendo particularidades respecto a su utilización y localización.

En cuanto a la Carretera Austral, a pesar que pertenece a lo que se conoce como “carretera”⁹² según las normas internacionales, fue diseñada y ejecutada como un camino de penetración. Esta denominación que lo caracteriza, lo hace diferenciarse de otros tipos vías como lo son autopistas, autovías o vías rápidas. El principal objetivo de este tipo de caminos es establecer la unión de dos puntos de la manera que presente un recorrido lo más cercano al desplazamiento, abaratando costos en ejecución. Entre otras características se encuentran⁹³:

- La velocidad de diseño es de 40 km por hora, aceptándose hasta 30 km en sectores difíciles.

<http://procedimientosconstruccion.blogs.upv.es/2014/09/09/tipos-de-mezclas-bituminosas/> [consulta: 10 Octubre 2015] **El Subrayado es nuestro**

⁹¹ Ramos, Rubén. *Vías, carreteras y otras calzadas...* Óp. Cit. Pág. 24

⁹² Según José Fernández-Daza se considera “carreteras” las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Generalmente tienen una vía para cada sentido de circulación, con intersecciones a nivel y accesos directos. Dependiendo de su proyección posibilitan altas velocidades como también velocidades reducidas, dependiendo de su geometría. En: Fernández-Daza, José M. 1996. Régimen jurídico de las concesiones de las carreteras en España: Un precedente para Chile. Centro de Estudios Públicos, Universidad de Chile. N°260. Pág. 7

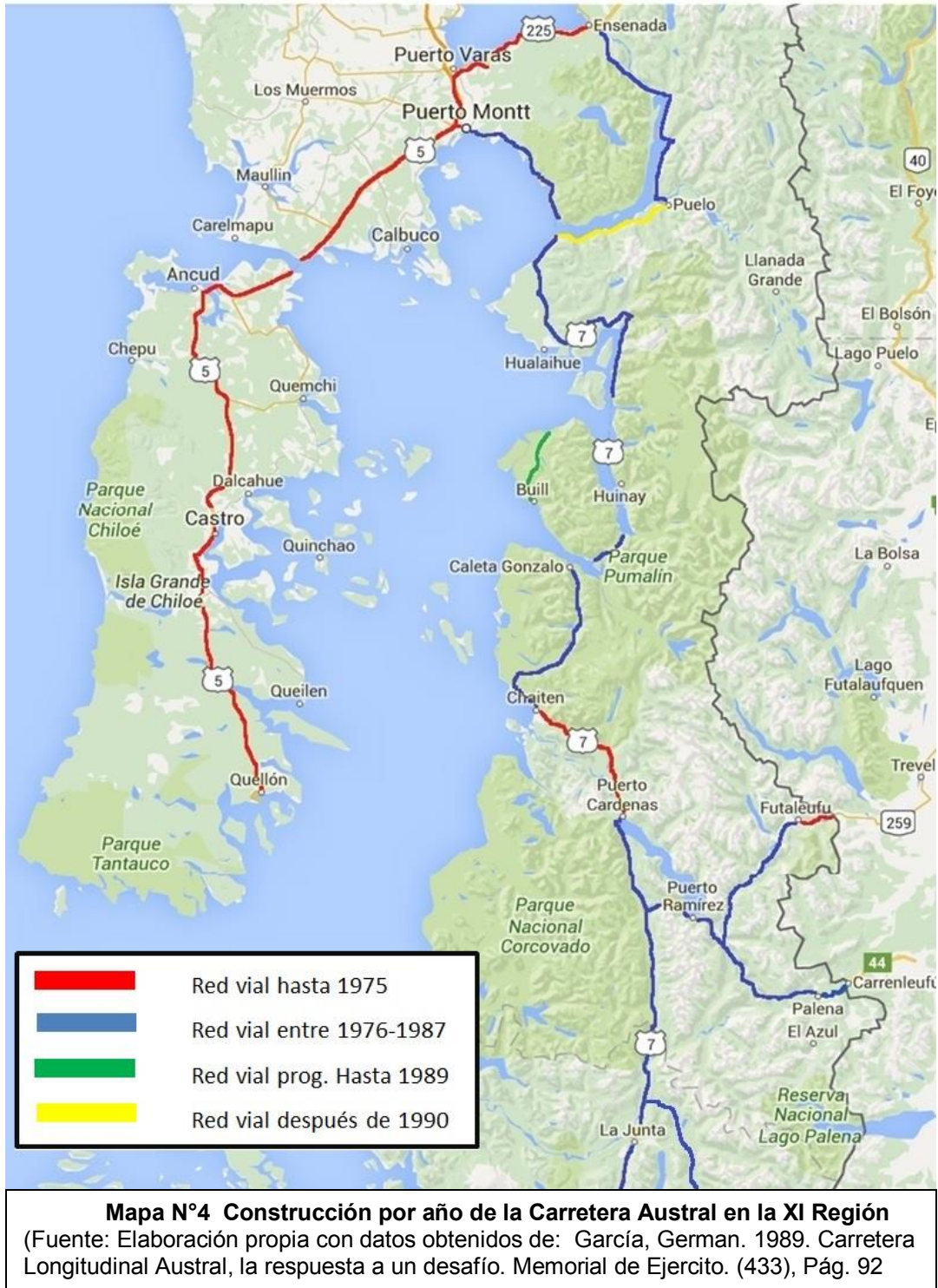
⁹³ Para una mayor descripción recomendamos revisar: Ministerio de Obras Públicas. 1986. Camino Longitudinal Austral. Santiago, Chile. Editorial Universitaria. 32 Páginas.

- Radios de curvas mínimos de 30 metros y pendientes máximos de 10%. No obstante se acepta, en caso de topografía accidentada, mínimos de 20 m y pendientes máximas hasta 12 %.
- La sección transversal se ha diseñado de 4 m en corte y 5 m en terraplén, lo que acepta una carpeta de rodadura de 3 m de ancho y 20 cm de espesor.
- Las alcantarillas se han diseñado en madera, como también los puentes menores de hasta 15 m de largo de modo de aprovechar los recursos provenientes, incluso muchas veces de la apertura de las fajas, reduciendo el costo.
- Los puentes mayores entre 15 y 100 m se diseñan en material definitivo de doble arco restringiendo de 6,10 metros de vigas metálicas con lozas colaborantes u hormigón post-tensado.
- Los cursos de agua cuyo ancho sea mayor a 100 metros y con escurrimientos profundo son salvados mediante balsas, entre Puerto Montt y Chaiten hay tres transbordos con sistemas Roll On - Roll Off.

En cuanto a la construcción de la calzada, una de las peculiaridades de la topografía austral se da en dos extremos. Por un lado está el acantilado rocoso, producto de la erosión glacial de los valles provocando gran cantidad de cortes de roca. Y en el otro extremo se encuentran los terrenos planos y pantanosos, cuya solución es el *envaralado*.

Esta forma de estabilizar la superficie del terraplén consiste en la posicionar troncos de árboles, sin ramas, perpendicularmente al sentido de la pista con un ancho similar a la calzada. Esto permitiría ramificar la tensión provocada por el peso del camino y los automóviles dando estabilidad frente al tipo de suelo en el que se encuentran⁹⁴.

⁹⁴ Arriagada, Genaro. 1989... Óp. Cit. Pág. 110





Mapa N°5 Construcción por año de la Carretera Austral en la XII Región
 (Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de: García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejercito. (433), Pág. 92)

“Uniendo chile”,

Carretera Austral como proyecto de Estado

- **Proyecto de transición**

El proyecto Carretera austral, a pesar que tiene una predominancia militar en su ejecución, responde a un proyecto que podríamos catalogar de transición. Esta denominación se la otorgamos debido al periodo económico en los cuales se desarrolla y los fines para los cuales se ejecuta.

Considerando una de las necesidades para las regiones australes (sin considerar la Región de Magallanes) siempre ha sido la conectividad eficaz con el resto del país. Surgieron una serie de proyectos que permitían unir estas zonas aisladas vía marítima con Puerto Montt. Es digno de destacar los continuos viajes de Augusto Grosse a la Patagonia Chilena en búsqueda de recursos y también cómo explotarlos. Sin embargo no fue hasta el año 1976 cuando se dejan los proyectos marítimos de lado, por una idea concreta que bajo las condiciones políticas que generaba la dictadura promovía la construcción de un camino económicamente de bajo costo.

Mencionamos que pertenece a un proyecto de transición porque a pesar que se inserta en un modelo económico neoliberal que estaba recién instalándose en nuestro país, en su función tiene características de un sistema más bien de bienestar. Con ello nos referimos a que la Carretera Austral buscaba preparar terreno para una futura dinamización económica, reflejo de las pretensiones de la nueva reforma administrativa.

Mediante la construcción de una red de caminos que permitiera la comunicación tanto interna como externa de la Patagonia Chilena se buscó un mayor dinamismo que permitirá ser un polo de atracción tanto para densificar el territorio como también para la inversión de nuevos capitales.

Los estudios mencionados previos a la ejecución del proyecto ya reconocían la potencialidad de los recursos principalmente hídricos en la región de Aysén por lo que podríamos suponer que una de las caudas en el tipo de trazado del camino podría responder a una salida expedita del flujo energético, basándonos en cómo fue ejecutada la carretera.

Basándonos en el artículo “Nadie se ha perdido aún en un camino recto”⁹⁵, es dable suponer que la carretera fue pensada en dos partes. La primera responde a lo mencionado en el artículo, una intención de unir longitudinalmente Puerto Montt con Chaiten vía continental, a pesar que el camino tradicional y lugar donde se concentraba la población de la provincia de Hualaihué era el camino costero. Este tramo fue especialmente adjudicado a la planificación por medio de C.I.E. (Cuerpo de Ingenieros de Ejercito) y ejecutado por el C.M.T. a diferencia del tramo Chaitén – Aysén que fue licitado a empresas externas⁹⁶.

Esto permite comprender la importancia de uno u otro tramo respecto al significado que tiene licitar la construcción de un camino considerando su futura retribución. Considerando que la finalidad que tuvo el primer tramo solo fue unir por un camino expedito Chaiten, se licitó la obra al sur de esta provincia ya desde ahí hacia el sur se presentaban las mayores potencialidades en cuanto a recursos naturales principalmente Futaleufu y rio Baker. Donde además primó el interés económico de realizar un camino de penetración a bajo costo por motivos de los cuales la empresa privada no estaba dispuesta a trabajar.

⁹⁵ Jorge Olea “et al”. 2013. Nadie se ha perdido aun en un camino resto, idea y construcción de la carretera austral. Revista Nuestra historia. (8): 91-117

⁹⁶ **Asentota LTDA:** entre 1980 y 1986 se dedicó a desarrollar proyectos definitivos para la Carretera Austral y los caminos de carácter transversal con un total de 338,10 km. **EDECO, Equipos y construcciones LTDA.** A partir de enero de 1977 realizó obras como, apertura de faja y saneamientos para las regiones X y XI aproximadamente 200 km, construcción de caminos y puentes y excavación de roca con explosivos aproximadamente 1.000.000 m3. **RECONDO LTDA.** Opero desde el 25 de septiembre de 1979, mejorando el camino de acceso a Puerto Cisnes, a Coyhaique, Cisne medio, mina El Toqui, acceso a puente Simpson, entre otras obras menores. **FE GRANDE LTDA.** A quien se le adjudica la construcción de 13 puentes con un total de 805 metros lineales, construcción del túnel El Farellón, y 15 km de construcción de camino entre Chacabuco y Puerto Aysén. **SICAL LTDA.** Quienes se adjudicaron la construcción de 10 puentes mayores con un total de 427m lineales. Todas estas empresas, a pesar de tener un carácter privado subcontrataban mano de obra proveniente del C.M.T, P.E.M. y civiles.

Es al sur de Chaitén, donde existe un mayor interés reflejado en la inversión económica de la licitación en donde se contrataron los servicios de las siguientes empresas especialistas en diferentes tipos de áreas como por ejemplo: puentes, túneles, dinamitación, acueductos, despeje, entre otras necesidades que requería el camino.

En ese sentido si afirmamos que la carretera solo se dedicó a prestar vía terrestre, el medio por el cual extraer recursos, estamos olvidando que previo a ella no existían empresas de importancia, por lo que el modelo neoliberal no tendría cabida, es decir, si no hay un mercado que se auto regule, el Estado debe atraer ese mercado. Es así como los objetivos de la regionalización terminan por realizar una gigantesca inversión que permita considerar a estas regiones con ciertas ventajas comparativas.

La Carretera Austral se hizo una necesidad al momento de pensar la regionalización en la Patagonia Chilena, ya que los núcleos económicos, sin ella, quedaban a la deriva o en estricto rigor, no existirían.

- **Carretera como un proyecto de Estado**

Nos llama la atención que posterior al término de la Dictadura, el proyecto siguiese con vida. Lo que probablemente comenzó como un proyecto secundario a las pretensiones administrativas en la Patagonia, se transformó en un baluarte nacional. Una entidad (en este caso un Estado) que se ve a sí misma diferente de las otras, se construye de tal manera que sus integrantes se identifiquen con ella.

Es por ello que la carretera como objeto pertenece a **artefectos culturales de una clase particular**⁹⁷, en este caso a la perteneciente a la gubernamental. La cual configuró a su conveniencia la estructura interna, ya sea por medio de leyes, educación, medios de comunicación, como también violando los derechos humanos redes sociales.

La construcción de la carretera representa algo más que un interés en específico, representa la vitalidad del Estado. A nuestro criterio, es muy probable que nunca se termine de construir, considerando algunas intenciones de llegar vía terrestre a la reserva nacional Gendegaia en el canal Beagle, pero se generó una necesidad por creer que el Estado hace todo lo posible por unir a todos los chilenos, por lo que detener el proyecto iría en desmedro de la administración de turno a pesar de los costos económicos que trae consigo un camino de esta envergadura.

Sin embargo, no necesariamente el camino continúa su longitudinalidad, sino que también se ha invertido en pavimentación, expansión de la explanada y otras obras referentes a ramplas y puertos que permitan facilitar el acceso y salida a ciertos lugares de interés.

En la actualidad la Carretera Austral se encuentra en un estado de modificación en el sentido que el objetivo está puesto en mejorar las condiciones del camino ya construido más que en seguir penetrando la cordillera hacia el sur. La idea es generar una carretera con estándares internacionales que permita un flujo vehicular superior, dando un dinamismo a su propia utilidad y no solo a su sentido vectorial intrínseco.

Como un proyecto de Estado, se ha tratado de omitir su origen, bajo el gobierno de Eduardo Frei se le otorgó el nombre de Carretera Longitudinal Austral,

⁹⁷ Para conocer acerca de cómo se configura una comunidad y su identidad, recomendamos revisar: Anderson, Benedict. *Comunidades imaginadas, Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de cultura Económica. México, 1993

suspendiendo su nombre de origen que agregaba “Augusto Pinochet Ugarte”. Independiente de su gestor ideólogo, estamos frente a un proyecto que se está convirtiendo en tema recurrente, sobre todo cuando nos referimos a la extracción de recursos naturales, en específico: energéticos.

La Patagonia Chilena por sus características naturales, presenta una zona rica en recursos energéticos, los cuales han generado una serie de polémicas en cuanto al impacto ambiental que generan, ejemplo de ello fue la bullada licitación a Hidroaysén, proyecto foráneo que permitiría abastecer energéticamente las necesidades del país.

Es así como la importancia de la carretera no radica en su origen o infraestructura, sino más bien en lo que trae consigo. Ya sea recursos, población o ideologías, lo trascendental son las consecuencias de los diferentes elementos que se ubican alrededor de la explanada, lo que van a configurar en futuras investigaciones los fines reales de este camino.

- **Carretera como dinamizador económico**

Analizar el impacto económico que tuvo la llegada de la Carretera Austral para las regiones australes es una tarea que aún está pendiente. Dichas pretensiones escapan al intento primario de sentar una base de datos que permita conocer en líneas generales, cómo y para qué construir un camino de esta especie, tarea que nos propusimos cuando planteamos este proyecto.

Conocer las dinámicas económicas producidas a posterior de la carreta es una tarea que requiere un proyecto investigativo exhaustivo con una inversión tal que permita trabajar con un equipo de profesionales encargados de revisar y analizar datos estadísticos y procesos históricos-económicos para identificar qué paso después de la llegada del camino.

Sin embargo, en algunos de los pasajes de este informe logramos identificar ciertas anomalías que ocurrieron en el ámbito económico, que nos permiten plantear someras hipótesis sobre el acontecer económico de la zona austral.

Revisando los datos estadísticos agropecuarios entre los años 1965-1975-1995 hay ciertos indicadores que señalan un dinamismo económico, eso quiere decir, que en los años que se comprende la construcción de la Carretera Austral la situación no permaneció estática. Un ejemplo de ello es la transformación del uso del suelo en la localidad de Chaitén que de 231.965 hectáreas destinadas al uso agrícola paso a 477.738 en 1995⁹⁸. Otro caso similar es el de Futaleufu que de 29.181 hectáreas en 1965 pasó a 51.352 hectáreas en 1995.

El uso de suelo se vio modificado en el momento en que se conectaba la Patagonia Chilena con la zona central del país, lo que nos podría señalar que la función de la tierra adquirió otro sentido. La transformación agrícola cambio en gran parte de los departamentos y provincias de la XI y XII región

Lo propio ocurre con el uso destinado a la superficie de bosques y montes en una zona rica en vegetación nativa como Alerce, Coihue, Ulmo o Calafate como Chaitén, que de 107.051 hectáreas en 1965 paso a 268.488 hectáreas destinadas a uso de bosques nativo y parajes naturales. Sin embargo ello no debe dar pie a suponer que la madera nativa comenzó un auge comercial, sino que debemos recordar que fue bajo la dictadura cuando se crean gran parte de los parques y reservas nacionales que podemos conocer hasta nuestros días.

Albergues de especies autóctonas de nuestro país, los parques nacionales permiten una ocupación del territorio sobre todo en zonas aisladas como la

⁹⁸ Para conocer acerca del movimiento agropecuario de las regiones australes recomendamos revisar Censos Agropecuarios INE. 1965, 1975, 1995

Patagonia, a cargo de CONAF. Ello permite la soberanía de un territorio sin la necesidad de habitarlo.

En cuanto a la mayor evidencia de dinamismo en los territorios comprendidos por el camino longitudinal lo podemos observar en la población. Cifras que aumentaron de manera considerable durante los años en que se conectaron los caminos transversales con la vía norte-sur. Lo cual nos delata que efectivamente algo ocurrió.

En la Región de Aysén, lugar que presentaba el mayor interés económico para el proyecto, la población aumento de 12.801⁹⁹ habitantes en 1960 a 25.736 habitantes en 1992, Coyhaique paso de 18.120 a 44.465 habitantes en 32 años. Estos dos ejemplos grafican los logros que alcanzó el proyecto, el cual pretendía en uno de sus objetivos, poblar regiones que hasta 1976 no se estaban utilizando.

Es indudable que la importancia histórica de la carretera, como ya lo mencionamos anteriormente no es el camino como tal, sino lo que provoca ese tipo de caminos. La necesidad que planteaba la regionalización para estas regiones australes requería de una inversión mayor y potenciadora en infraestructura que se condecía con las pretensiones geopolíticas de la administración del régimen militar.

Es innegable que el presente informe solo apunta a generar una base de datos para que futuros interesados en la historia de la Patagonia profundicen en temas relacionados con la historia medio ambiental de nuestro país, considerando el cómo y para qué fue ideado el camino. Nuestra idea siempre fue realizar un estudio que no se había realizado y aportar así a la historiografía de la zona austral y por ende también país.

⁹⁹ Fuente: Censos de población y vivienda INE 1960-1970-1982-1992.

A modo de cierre creemos que la Carretera Austral es un proyecto que no finalizará, a pesar de las inversiones y las ganas de los diferentes gobiernos de unir todo Chile en un solo camino, las condiciones que presenta la Patagonia Chilena hacen de este proyecto una lucha contra la propia naturaleza. A pesar de ello, también creemos que a pesar que es un proyecto sin fin, representa un ideal de comunidad y de país que ningún gobierno se atreverá a cuestionar, la idea de que todos los chilenos estamos unidos es una utopía que se ha reflejado en obras de este tipo. En ese sentido, es necesario comprender que aportes y desaciertos provoca el proyecto, no solo en su construcción, sino en su función, que a pesar que aún exista un 0.8 habitantes por kilómetro cuadrado, representa más que un camino recto.

Bibliografía

Libros:

- Anderson, Benedict. Comunidades imaginadas, Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo. Fondo de cultura Económica. México, 1993

- Arriagada Herrera, Genaro. 1981. Pensamiento político de los militares. Centro de Investigaciones socioeconómicas de la Compañía de Jesús en Chile. Santiago Chile

- Chile hacia su nuevo destino: Su reforma administrativa integral y el proceso de regionalización.1975 Comisión Nacional de la reforma Administrativa CONARA, República de Chile, Presidencia de la República.

- CRL. Guillermo Van Chouwen Figueroa. 1996. Historia del Cuerpo Militar del Trabajo. TT.GG. Instituto geográfico Militar.

- CRL. Guillermo Van Chouwen Figueroa. 2003, Ejercito de chile, Historia del Cuerpo Militar del Trabajo, Santiago.

- Escario, José y Ventura. 1960. Caminos. tomo 1 Estudio del trazado y construcción de la explanación. Madrid. Escuela técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cuarta edición.

- Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte, 1997. La Carretera Austral, su impacto y proyección. Santiago. Editorial: Geniart servicios gráficos.

- Boisier, Sergio. 1999. El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico. Estudios Sociales. N° 99.

- García, Germán. 2000. Visión Geopolítica de la Carretera Longitudinal Austral, en Meirelles, Carlos. Antología Geopolítica de autores militares chilenos. Santiago, Chile. Centro de Estudios e Investigaciones
- Grosse, Juan A. 1974. Vision de Aisén. Expediciones del explorador Juan Augusto Grosse. Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda. 2da edición.
- Hobsbawm, Eric. 2009. La era de la revolución: 1789-1848. 6°ed. Buenos Aires. Editorial Crítica.
- Jornadas de estudios históricos. La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones. 2001. España. Universidad de Salamanca, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea. 331 P.
- López, Ernesto. La Doctrina de la Seguridad Nacional y la Intervención en Estados Soberanos: ¿Un instrumento de inteligencia estratégica? Programa Historia de las Relaciones Internacionales. Centro Argentino de Estudios Internacionales. (23)
- Martinic, Mateo. 2005. De la trapananda al Aysén. Santiago. Pehuén editores
- Ministerio de Obras Públicas. 1986. Camino Longitudinal Austral. Santiago, Chile. Editorial Universitaria. 32 Pág.
- Otero, Luis. 2006. La huella del fuego: Historia de los bosques nativos, poblamiento y cambios en el paisaje del sur de Chile. Chile. Pehuén Editores.

- Pinochet, Augusto. 1979. Ensayo sobre un estudio preliminar de una geopolítica de Chile en el año 1965. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LXII.
- Pinochet, Lucia. 1997. Pionero del mañana; biografía ilustrada de mi padre. Santiago. Zig-Zag 231 pág.
- Pirenne, Henri. 2009. Historia económica u social de la Edad Media. Buenos Aires. Editorial Claridad
- Santos, Milton. 2000. La naturaleza del espacio, Técnica y tiempo. Razón y emoción. Barcelona. Editorial Ariel, S.A.
- Varas, Augusto y Agüero, Felipe.1984. El proyecto político militar. Santiago. FLACSO. 257 p.

Artículos:

- Abad Cid, Hernan.1994. Catastro nacional de fronteras interiores de Chile. Memorial del Ejército. (445)
- Bañón Blázquez, Luis; Bevíá García, José Francisco. 2000. Manual de carreteras. Alicante. Ortiz e Hijos, Contratista de Obras S.A. Vol. 1
- Basturia, Javier.(sin año). Construcción de la memoria colectiva desde el concepto de territorio. Una propuesta experimental. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Pág. 33 – 34
- Fernández-Daza, José M. 1996. Régimen jurídico de las concesiones de las carreteras en España: Un precedente para Chile. Centro de Estudios Públicos, Universidad de Chile. N°260

- García, German. 1989. Carretera Longitudinal Austral, la respuesta a un desafío. Memorial de Ejército. 433:90-122.
- Jorge Olea “et al”. 2013. Nadie se ha perdido aun en un camino resto, idea y construcción de la carretera austral. Revista Nuestra historia. (8): 91-117
- Moreno, Sergio. Discurso de Apertura, Seminario; Conquista y consolidación. Las fronteras interiores: una tarea del ejército. Revista Memorial del Ejército de Chile. (445)
- Orellana, Herbert. 1975. La política y las relaciones internacionales. Memorial del Ejército de Chile. Volumen LIII (382). La política y las relaciones internacionales.
- Ramos, Rubén. 2007. Vías, carreteras y otras calzadas: Breve historia de las mismas. Revista Cimbra. 4 (376): 16-24
- Villablanca, Hernán. 2000. Chile y Estados Unidos: tres décadas decisivas en sus relaciones comerciales y políticas, 1900-1930. Revista de Sociología. (14):121-139.

Tesis:

- Ávila, Mariana. 2012. Políticas públicas y articulación del territorio: Desarrollo de la red vial en la región del Aysén. Memoria para optar al título profesional de geógrafo. Santiago, Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Román, José. 2012. Hornopirén (1973-2007). Tres décadas de cambios, contradicciones y paradoja. Análisis histórico del proceso de desarrollo

económico capitalista en “Chiloé Continental”. Informe final para optar al grado de Licenciado en Historia. Santiago. Universidad de Chile. Facultad de Filosofía y Humanidades. 195 pág.

Recursos electrónicos

- Historia de la Dirección de Vialidad [En línea] Dirección de Vialidad, M.O.P.<<http://www.vialidad.cl/acercadeladireccion/Paginas/Historia.aspx>> [consulta: 13 diciembre 2015]
- Las Ultimas Noticias, 15 de Noviembre de 2002 citado en: (Sin autor).2009. Historia de la Carretera Panamericana de Chile [En línea] <<http://grafelbergnoticias.blogspot.cl/2009/11/archivo-historia-de-la-carretera.html>> [consulta: 26 diciembre 2015].
- Moreno, Isaac. 2004. Vías Romanas Ingeniería y técnica constructiva. [En línea] Publicado por Ministerio de Fomento, centro de estudios históricos de obras públicas <<http://www.traianvs.net/>>
- Piqueras, Víctor. 2014. Tipos de mezclas bituminosas. [en línea] <http://procedimientosconstruccion.blogs.upv.es/2014/09/09/tipos-de-mezclas-bituminosas/> [consulta: 10 Octubre 2015]
- Primer Congreso Panamericano de Carreteras. Buenos Aires, 5-16 de octubre, 1925. 2014 [En línea] Dipublico.org. <<http://www.dipublico.org/101051/primer-congreso-panamericano-de-carreteras-buenos-aires-5-16-de-octubre-1925/>> [consulta: 20 diciembre 2015]