



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES
ESCUELA DE POSTGRADO

“EL SUEÑO POR UNA CARRETERA”

Carretera Austral, representaciones sociales y geopolítica durante la dictadura
militar chilena, 1973-1990.

Tesis para optar al grado de Magíster en Historia

SANTIAGO JOSÉ URRUTIA REVECO

Profesor Guía:
Enrique Aliste Almuna.

Santiago de Chile, septiembre de 2016

“EL SUEÑO POR UNA CARRETERA”

Carretera Austral, representaciones sociales y geopolítica durante la dictadura
militar chilena, 1973-1990.

Resumen

Esta Tesis nace a partir de la pregunta ¿Es posible escribir “otra” historia de la Carretera Austral, una que no preste atención únicamente a su manifestación material sino también a las representaciones sociales que legitimaron su construcción y, en definitiva, le dieron sentido y significado a esta obra en un contexto histórico específico? Este es el propósito al plantear el objetivo de estudiar las representaciones sociales de la Carretera Austral durante la dictadura militar chilena entre 1973 y 1990.

El análisis de las representaciones aplicado en este período particular permite acercarse al entendimiento de la obra y su contexto de una manera distinta a la tradicional. Los estudios históricos sobre la Carretera Austral han enfocado su interés en los grandes hitos que dan cuenta de su manifestación material, además la mayoría han sido escritos en clave laudatoria respecto de la obra y del régimen militar que la llevó mayormente a cabo. Aquí se pretende mostrar que la ruta austral se construyó no sólo mediante la apertura de sendas, detonaciones de roca, superación de ríos y lagos, sino también a través de una serie de representaciones que arraigaron -o intentaron arraigar- un significado determinado en el sentido común.

Se sostiene que el pensamiento geopolítico, entendido entonces como conocimiento útil para el estadista, fundamentó y condicionó estas representaciones. Asimismo, las representaciones sociales con las que se promociona la obra expresaron principios fundamentales para el régimen en relación a la política del territorio, económica y de gobierno. Mediante ellas se busca no tan solo legitimar la obra vial, sino también el nuevo orden autoritario y su institucionalidad en su totalidad, de ahí el interés en mostrar el camino longitudinal como producto único y representativo del régimen militar. De este modo, sus representaciones sociales revelan que la Carretera Austral está atravesada también por nociones e intereses políticos, ideológicos, simbólicos que trascienden las características ingenieriles y técnicas que siempre han servido como base para su promoción y legitimación.

La tesis propone una base metodológica interdisciplinar teniendo como base el estudio histórico del camino desde una perspectiva espacial, cultural y social. Para ello se considera el trabajo de búsqueda, selección, organización, análisis y crítica de fuentes documentales, en paralelo a la utilización de herramientas teóricas y nociones provenientes de la geografía y sociología.

Agradecimientos

A mi querido padre y mi primo Felipe quienes, sin saberlo, me enseñaron a comprender de modo distinto este y todos los espacios. El recuerdo de ellos habita toda esta inmensidad austral. A mi madre, por lo que soy y no soy: gracias a ti pude escribir esta tesis. A mi hermano y hermana por su amor incondicional, su compañía y lealtad fraterna, la risa infinita. A Bárbara por quererme sinceramente, sin condiciones, por enseñarme a vivir otro ritmo y a pensar en nuevos mundos posibles. A Waldo por hacernos sentir queridos y acompañados. A ustedes muchas gracias, el amor es recíproco.

A mis amigos de la vida por su cariño y compañerismo. Porque hemos crecido juntos, salud y gracias por estos años, los viajes, las historias. Siempre serán los de siempre. A Catalina por su amistad y consejos en la etapa crítica de esta tesis.

A Rodrigo Booth por su confianza y las oportunidades que me ha brindado para mi desarrollo intelectual. Por mostrarme la posibilidad de abrir la historia a nuevas preguntas, nuevos lugares. Muchas de estas reflexiones son fruto de este aprendizaje.

Sin duda, a Enrique Aliste y Andrés Núñez por invitarme a participar de un tremendo equipo humano y académico de investigación pues este trabajo es el producto de esa excelente experiencia personal e intelectual en el marco del Proyecto FONDECYT N°1141169. “Fronteras tardías, fronteras actuales: el territorio de Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación. Chile, siglos XX y XXI” en el cual fue elaborada esta tesis. Gracias por la confianza y por haberme permitido estar en el contexto preciso para hacer esta tesis: sin duda todo hubiera sido mucho más difícil sin esta retroalimentación. A todos ellos muchas gracias y mi admiración por ser además de buenos académicos, muy grandes personas.

INDICE

INTRODUCCIÓN	1-37
CAPÍTULO I: LOS CAMINOS DE LA TRAPANANDA	
1. De los caminos transversales al Longitudinal.....	38-42
2. Las primeras visiones del Longitudinal	42
a) Augusto Grosse y su “Visión de Aysén”	43
b) Baldo Araya, “el rayado de la carretera”	43-45
3. Los trabajos del Longitudinal se ejecutan.....	45-53
CAPÍTULO II: LOS PRINCIPIOS DEL GOBIERNO Y LA GEOPOLÍTICA	
1. La geopolítica chilena desde Cañas Montalva hasta Pinochet: de disciplina militar a ciencia rectora	54-60
2. Principios básicos de la geopolítica chilena: la vitalidad del Estado, la soberanía y el desarrollo.....	60-64
3. “Hacer de Chile una gran nación”	64-70
4. Carretera Austral: la respuesta (geopolítica) a un desafío	70-76
CAPÍTULO III: CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL: LA CONSTRUCCIÓN DE UN SUEÑO	77-81
1. Romper el aislamiento e integrar la “Isla Continental”	81-88
a) Carretera Austral: ¿integración o fronterización?	88-95
2. “¡Gracias por la Carretera Austral!”: soberanía y desarrollo	96
a) Soberanía: poblar un espacio vacío	96-103
b) Conquistar la naturaleza	103-106
c) De espacio vacío a reserva económica.....	106-117
3. La naturaleza y la “industria sin chimenea”	
a) El paisaje turístico	117-127
b) La naturaleza de la nación.....	128-131
CONCLUSIONES	132-135
BIBLIOGRAFÍA	136-152
ANEXOS	153-154

INTRODUCCIÓN

Presentación del problema

¿Qué es lo que causa la fascinación por la Carretera Austral? Sin duda, no existe respuesta única a tal cuestión, sino una variedad de contestaciones mayoritariamente subjetivas. Yo la conocí hace más de una década gracias a mi padre quien, manejando su automóvil, nos llevó a mí y mi familia a conocerla algún febrero de principios del 2000. Más de diez años después la recorrí nuevamente, esta vez 'haciendo dedo' con mi compañera y amigos. Mi padre para entonces estaba muerto, pero parecía vivo ahí. Ese espacio, el del camino longitudinal y sus alrededores, tiene un gran significado para mí que trasciende lo tangible, pero nada tiene que ver con las ideas de integración, soberanía, desarrollo económico con que se le suele vincular; ni siquiera con sus tan promovidos y publicitados paisajes, muy bellos por cierto. Esta aproximación es sumamente personal, y difícilmente podría interesar y comprender alguien más que yo y mis más cercanos.

Sin embargo, existe arraigado un sentido común que representa esta ruta austral como una vía integradora; como una de las obras de ingeniería más importantes llevadas a cabo por el Estado chileno durante el siglo pasado en tanto permitió la consolidación de la soberanía nacional y el desarrollo económico de una importante porción de territorio nacional; como gesta heroica que corona la *lucha* del hombre *contra* la naturaleza para conseguir el *progreso*; como paisaje idílico, de los más bellos del mundo, que permite el contacto con uno mismo y con una naturaleza prístina. Estas imágenes son variadas y a veces incluso contradictorias, no obstante, tienen en común referirse a algo que está más allá del soporte físico que constituye el Camino Longitudinal Austral. A pesar de ello, todas estas imágenes parecieran estar contenidas en la materialidad misma de la ruta, es decir, encriptadas como sus atributos inherentes. ¿Es posible que estas cualidades naturalizadas sean en realidad el producto de un proceso histórico y, como tal, consecuencia de conflictos de poder, de intereses, de hegemonía?

Como intento de historiador he querido acercarme a dicha cuestión y la presente tesis es producto de la investigación y reflexión que ha significado esta aproximación: entre la certeza de que el espacio no es sólo aquello evidente que perciben nuestros sentidos, sino también

producto de una experiencia personal en el espacio, y que en esta dimensión más allá de lo tangible hay también ideas y nociones socialmente compartidas. Me pareció entonces -y hoy también- necesario comprender más profundamente esta ruta austral, pues la literatura relacionada con ella, como se mostrará más adelante, es demasiado superficial. Es decir, enfocada solamente en el aspecto físico: el más visible y aparente. También era preciso mirar de manera crítica las etiquetas típicas con las que se representa la ruta y que esta misma historiografía tiende a reproducir y consolidar. Sentí la necesidad de ver más allá de esta fachada y atender un aspecto del camino invisibilizado, para lo cual era necesario una perspectiva fundamentalmente distinta a la ya utilizada. Intentar mirar con otros ojos a esta ruta, distintos a los del historiador que sólo se preocupa por el aspecto temporal de los sucesos sociales. La consigna fue preguntarse directamente por el espacio. Pero no un espacio vacío ni estático, sino un espacio social e histórico.

Fue en este momento cuando Henri Lefebvre y su teoría sobre la producción social del espacio se tornó crucial para esta indagación. Desde esta perspectiva me encontré en condiciones teóricas y metodológicas para ensayar una historia del espacio (Carretera Austral) tal como yo intuía que tenía que ser. Encausada mi reflexión de este modo observé que hasta aquí se ha realizado una historia incompleta del Camino Longitudinal Austral puesto que ella se ha preocupado únicamente de sus características materiales. Para comprenderlo de manera más profunda como yo pretendía, era necesario estudiar las representaciones sociales respecto de la ruta, que constituían algo así como el ámbito simbólico -oculto, invisible- que en conjunto con el material conforman mi objeto de estudio. Dicho de otra forma, esta tesis pone especial atención en las representaciones sociales de la Carretera Austral para poder comprender este camino de manera más amplia y crítica. Ello no implica una postura parcial, es decir, que cometa el error que inicialmente se criticaba de considerar importante solamente un aspecto aislado de la ruta: las representaciones. Tal como Lefebvre postuló, en la producción social del espacio están completamente imbricados el ámbito material y el simbólico, por lo tanto, el énfasis que presenta este estudio en las representaciones sociales no tiene como propósito sobreponer lo simbólico a lo material, sino cubrir el vacío y visibilizar la ausencia de reflexión en torno a las representaciones sociales

con el objetivo último de que ambos aspectos puedan ser aprehendidos como partes interdependientes de un mismo proceso.

En un aspecto más formal, la presente tesis está enmarcada en el proyecto Fondecyt 1141169, “Fronteras tardías, fronteras actuales: el territorio de Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación. Chile, siglos XX-XXI”, cuyo propósito es estudiar la condición fronteriza del territorio de Aysén en el contexto de la construcción del imaginario geográfico de la nación, desde una perspectiva crítica con las propuestas tradicionales surgidas desde la geografía física y la geografía política respecto de este tema, proponiendo que esta condición debe entenderse también como un proceso geohistórico y sociocultural que va “fronterizando” Aysén mediante prácticas, discursos y representaciones sociales emitidas desde el Estado chileno durante el siglo XX y XXI¹.

En cierto sentido, la presente investigación acota este proceso de “fronterización” fáctica y discursiva a un período particular y lo relaciona con el Camino Longitudinal Austral, preguntándose ¿Es posible escribir “otra” historia de la Carretera Austral, una que no preste atención únicamente a su manifestación material sino también a un ámbito menos visible donde se jugó la legitimidad de su construcción y, en definitiva, se le dio sentido y significado a esta obra en un contexto histórico específico? Este es el desafío que se propone aquí al plantearse el propósito de estudiar las representaciones sociales respecto de la Carretera Austral durante la dictadura militar chilena entre 1973 y 1990.

Como se ha adelantado más arriba, y se explicará en detalle más adelante, esta investigación se fundamenta sobre la tesis ya demostrada por diversos intelectuales de que el espacio es social (e históricamente) producido². Esta configuración, comprendida como proceso histórico, social y espacial, depende del modo de producción y sus relaciones sociales asociadas, los conflictos sociales, los intereses en juego, las ideologías, los discursos, las

¹ NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2014a. Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación, *Iztapalapa*, (76): 155-168; NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2014b. El discurso del desarrollo en Patagonia-Aysén: la conservación y la protección de la naturaleza como dispositivos de renovada colonización. Chile, siglos XX-XXI, *En: XIII COLOQUIO Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios del control*, Barcelona, Universidad de Barcelona; NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2016. Patagonia-Aysén, reserva de vida: el discurso de la naturaleza como nueva utopía capitalista. *En: XIV COLOQUIO Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*, Barcelona, Universidad de Barcelona.

² LEFEBVRE, Henri. 2013. *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing; SOJA, Edward. 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London, Verso Press; SOJA, Edward. 1996. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford, Basil Blackwell, 1996.

costumbres. Es decir, este procedimiento conformativo transcurre en el ámbito material de las prácticas y en el simbólico de sus representaciones.

Si bien algunos tramos de lo que hoy se conoce como Camino Longitudinal Austral fueron construidos antes de 1973 y, según proyectos de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (MOP), la obra vial todavía no está completa, aquí se opta por un marco temporal distinto.

En primer lugar, por la escasez de documentación referida al proceso constructivo antes de la década de 1970. Aunque este no sea motivo legítimo en el oficio del historiador y si bien es inadecuado afirmar la inexistencia de estas fuentes, sí es posible apuntar una duda que aparece al comparar esta carencia de fuentes con la notoria proliferación y abundancia de las mismas durante el período de la dictadura militar, sobre todo entre 1976 y 1989. Este contraste se hace evidente tanto en los medios masivos de comunicación (periódicos nacionales y regionales, revistas de turismo, revistas científicas, revistas de difusión masiva, entre otros) como en los registros oficiales (anuarios ministeriales, reuniones gubernamentales o discursos públicos oficiales). En algunos de estos documentos se evidencia incluso un aparente intento de querer adjudicar la obra únicamente al régimen castrense, como cuando se representaba a la ruta austral como “resultado de una iniciativa que es obra exclusiva del gobierno militar que preside el general Augusto Pinochet Ugarte y que algún día le reconocerán todos los chilenos”³.

Lo mismo puede pensarse a través de la designación toponímica: entonces se le llamó Carretera Longitudinal Austral ‘Presidente Augusto Pinochet’ y el primer poblado en fundarse a orillas del camino se llamó Santa Lucía, en honor a la esposa del dictador.

La razón por la que esta cuestión fue así de seguro depende de una diversidad de factores que en su conjunto escapan a los intereses de esta investigación, sin embargo, nos abre un camino hacia dónde dirigir nuestra problemática y enmarcarla en el período establecido. Es decir, el motivo de la temporalidad propuesta surge, en primera instancia, de la duda que aparece al percibir esta oposición tan notoria en términos de promoción y publicidad de la obra en períodos distintos.

³ Mañana en Cisnes. SE visitará las obras del Longitudinal. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 6/2/1978, p.3.

Además de lo anterior, la importancia que le entregó a la construcción de la Carretera Austral el Estado durante la norma castrense hizo que, a pesar del proceso paulatino de liberalización económica y de reducción de participación estatal propia de la dictadura, fuera su tercera inversión más importante⁴. Ello quedó plasmado en la presencia oficial –a través de Ministerios y otras secretarías estatales- en el desarrollo de la obra vial, también en los notables avances de construcción del camino austral y la visualización de éste como un gran proyecto público de largo plazo y no como un conjunto de pequeñas iniciativas aisladas⁵.

Esos indicios permiten comprender la etapa de construcción (producción social) de la Carretera Austral durante la dictadura como un proceso que guarda una lógica particular capaz de ser estudiada y comprendida también en vínculo con otras cuestiones importantes del contexto tales como los principios políticos y económicos del régimen, la importancia del pensamiento geopolítico, la conflictividad limítrofe con Argentina en la zona austral, entre otras. En definitiva, ante el propósito de estudiar las representaciones sociales respecto de la Carretera Austral, la elección temporal fue una decisión metodológica tomada luego de una previa revisión documental y haber identificado en este marco cronológico un proceso complejo e interesante como objeto de análisis.

El estudio profundo y crítico de las representaciones sociales respecto del Camino Longitudinal Austral durante la dictadura militar, entendido desde la teoría de la producción social del espacio como operación necesaria para comprender en su totalidad este proceso, no supone, como se ha dicho anteriormente, un procedimiento aislado que se sacie al estudiar únicamente -y por separado- a las representaciones sociales. Es necesario repetir que, al entender el espacio como un producto social, las prácticas influyen a las representaciones, como éstas a aquellas.

Aquí se enfatiza el estudio de las representaciones sociales porque, respecto de la ruta austral, se ha diagnosticado un vacío en su análisis. Por tanto, lo que se pretende no es sobreponer lo simbólico a lo material, sino reponer un equilibrio entre ambos aspectos para así comprender más ampliamente al longitudinal austral.

⁴ ROJAS, Gonzalo. 2000. Chile Escoge La Libertad. Santiago, Editorial ZigZag.

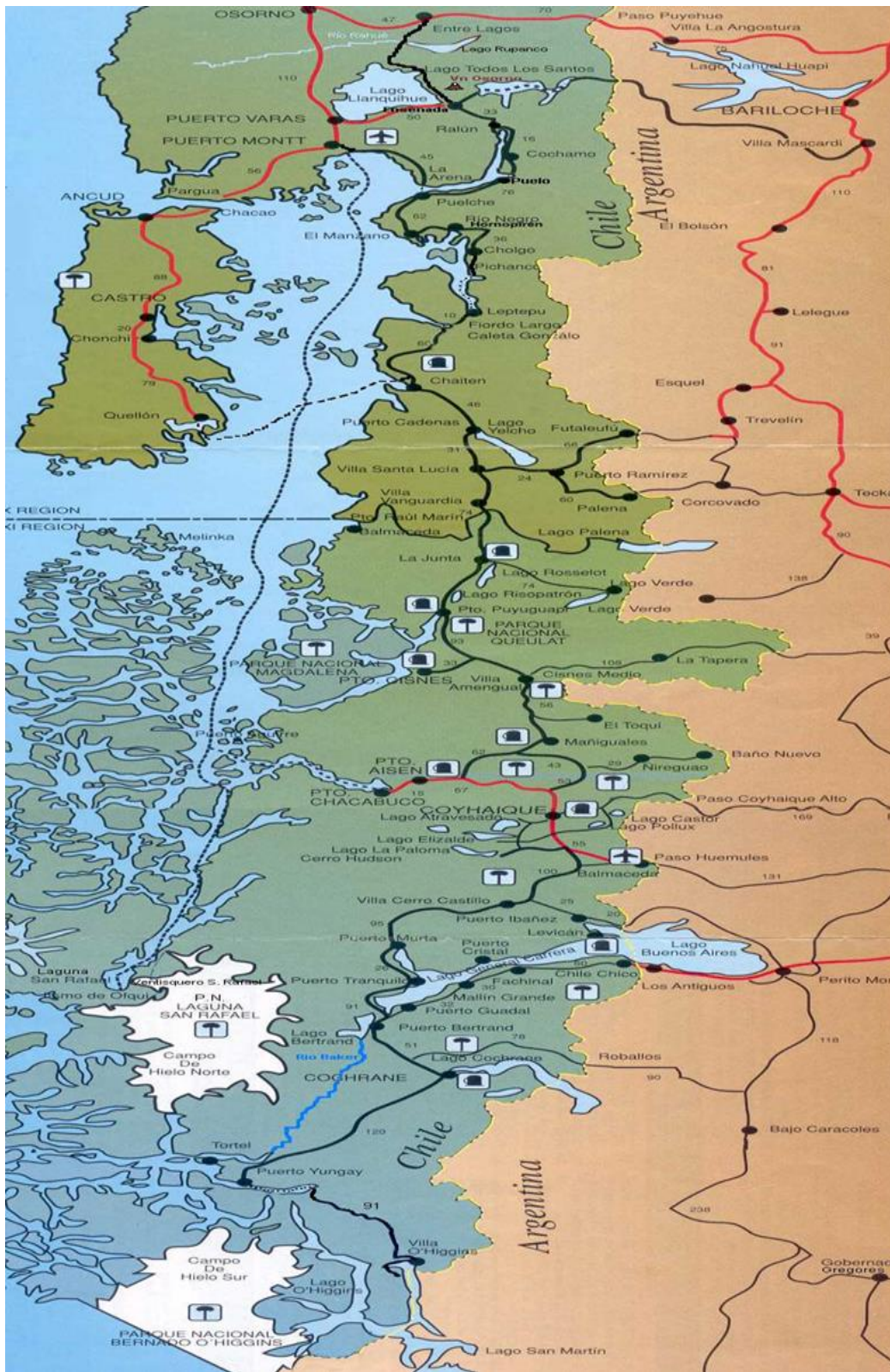
⁵ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET UGARTE. 1997. La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección. Santiago.

Desde esta lógica, los objetivos específicos están dirigidos a conseguir dicho fin, dándole operatividad a esta investigación. Por ello se pretende (1) describir someramente la cuestión de los caminos y la conectividad vial en la zona de estudio aproximadamente desde 1900 hasta 1970; (2) identificar los principales componentes teóricos del pensamiento geopolítico chileno durante la dictadura militar chilena y las referencias que desde esta perspectiva se hacen a la Carretera Austral; (3) describir algunas características de la historia de la construcción material de la Carretera Austral durante la dictadura, sobre todo entre 1976 y 1989 e (4) identificar y caracterizar las representaciones sociales sobre la Carretera Austral emitidas y transmitidas durante la dictadura, sobre todo entre 1976 y 1989 y vincularlas con cuestiones del contexto histórico en el que se construye vinculadas con la “reconstrucción” de la economía, la administración y la identidad nacional.

Contextualización

En la actualidad, la también llamada Ruta CH-7, corre en sentido norte-sur desde Puerto Montt (Región de Los Lagos) y Villa O’Higgins, cercana al Campo de Hielo Sur (Región de Aysén), cumpliendo con un trazado aproximado de 1.240 kilómetros, permitiendo la conectividad entre las ciudades y poblados ubicados entre la Provincia de Palena y toda la región aysenina, en el límite austral de la Zona Sur y la Zona Austral, respectivamente.

Para el futuro se proyecta que la conectividad alcance hasta Puerto Natales (Región de Magallanes), siendo el tramo restante el que unirá la localidad de Puerto Yungay con el mencionado puerto magallánico, sumando al trazado actual una longitud de 935 kilómetros. En consecuencia, se espera completar una longitud total en el eje troncal de la Carretera Austral de 2.175 kilómetros aproximadamente. Además, aún queda por pavimentar y terminar algunos ramales secundarios. En conclusión, es una ruta aún inconclusa. No obstante, este análisis se circunscribe espacialmente en la zona comprendida entre la Provincia de Palena y la Región de Aysén pues coincide con el espacio construido durante el marco temporal propuesto.



Mapa de la Red Vial Austral (Fuente: <http://www.viajeros.freeservers.com/2001-03/b3_mapa0.jpg>)

Los tramos del camino actual son mayoritariamente terrestres. Salvo el ramal Puerto Montt – Chaitén (que tiene tres trasbordos) y un corto tramo entre Puerto Yungay y rampa Río Bravo en el ramal más austral, Cochrane – Villa O’Higgins, los demás intervalos (Chaitén-Coyhaique, Coyhaique-Cochrane) pueden hacerse por tierra. En el presente es la principal forma de conectividad y transporte al interior de la región, y también para trasladarse hacia las zonas aledañas⁶, pero durante la mayor parte de la historia del país, no fue así. En realidad, la situación actual representa una etapa reciente de la misma.

En efecto, si tan sólo consideramos la historia republicana de Chile, se debería decir que, administrativamente, los lugares por donde pasa en la actualidad el camino longitudinal son relativamente nuevos, y, además, por mucho tiempo desconocidos y casi despoblados. El Territorio de Colonización de Aysén (actual Provincia de Palena y Región de Aysén) fue creado por decreto aprobado por el entonces presidente Carlos Ibáñez del Campo en 1927, siendo la última zona de Chile en ser reconocida e “incorporada” a la nación. De hecho, solamente a fines de la década de 1930 fue reconocida como Provincia⁷.

De esta existencia de aproximadamente 86 años, este territorio cuenta con una vía longitudinal troncal, y la posibilidad de conexión terrestre con el resto del país hace no más de 34 años⁸; antes de eso la mayoría eran caminos transversales cuya función fue conectar, en un sentido este-oeste, siguiendo el curso de las hoyas hidrográficas y valles transversales de la región, los poblados del interior con los puertos del Océano Pacífico para, vía marítima, unirse con el resto del país. De hecho, si no consideramos la movilidad terrestre por el lado argentino, fue posible llegar a esta zona primero en avión que en auto⁹.

Si bien la historia de esta ruta longitudinal es reciente, y, más aún, la obra es un proyecto todavía inconcluso, el “sueño por una carretera”, es más antiguo. De manera más formal los

⁶Ministerio de ObrasPúblicas – Dirección de Vialidad. 2016. Carretera Longitudinal Austral. [en línea] <<http://www.vialidad.cl/proyectos/carreteraaustral/Paginas/default.aspx>> [consulta: 3 de marzo de 2016]; SAAVEDRA, Sebastián y MANSILLA, Ximena. 2014. Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén. Coyhaique, Ñire Negro Ediciones.

⁷IBÁÑEZ SANTA MARÍA, Adolfo. 1972-1973. La incorporación de Aisén a la vida nacional, 1902-1936. Historia, (11): 259-378.

⁸ Esto si tomamos como fecha de referencia la primera inauguración oficial de un tramo de la carretera (Coyhaique-Chaitén) en febrero de 1982 que, indudablemente fue una mejora pero no solucionó en absoluto el problema general de conectividad.

⁹ARAYA, Baldo. 2011. Crónica de Coyhaique. 3 ed, Coyhaique, I. Municipalidad de Coyhaique.; MANSILLA, Antonio. 1946. Chile Austral: Aysén. Santiago, Instituto Geográfico Militar; MARTINIC, Mateo, 2005. De la Trapananda al Aysen : una mirada reflexiva sobre el acontecer e la Región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días. Santiago, Pehuén Editores.

proyectos e iniciativas dirigidos a establecer una red caminera en la zona se remontan a las primeras décadas del siglo XX desde que el Estado chileno a través de particulares inicialmente (1903-1928), y directamente después de 1927, ha intentado ocupar, colonizar y nacionalizar ese vasto territorio que representa algo así como un sexto de toda la superficie nacional¹⁰.

Como se dijo más arriba, las iniciativas de las primeras décadas del siglo XX estuvieron enfocadas principalmente en establecer una red de caminos que siguiera el sentido transversal de los valles y afluentes que históricamente habían marcado la conectividad en esta zona, pues durante mucho tiempo el mar se vio como el único medio de comunicación con el resto del territorio nacional. De este modo, en la región de estudio, la espacialidad estuvo marcada hasta bien entrado el siglo XX por las coordenadas este-oeste; la Cordillera de los Andes, no marcaba aquí un hito fronterizo, ni una barrera, razón por la cual, las relaciones comerciales y socioculturales con las regiones patagónicas de Argentina, eran muy fluidas¹¹.

Durante gran parte de la historia de los caminos de Aysén, la idea de establecer una gran vía longitudinal fue casi inexistente. Como se mostrará en el desarrollo de la investigación, las primeras ideas aisladas en relación a esta ruta norte-sur, de las que se tienen registros, comenzarán a surgir a mediados del siglo pasado. Por esos años se fueron asentando estas nuevas perspectivas a la cuestión caminera, como las desarrolladas por Augusto Grosse o Baldo Araya.

Finalmente, la moción por construir un camino longitudinal tuvo notorio respaldo oficial a fines de la década de 1960 cuando la Dirección de Vialidad elaboró y entregó a la Dirección General de Obras Públicas del MOP un proyecto de construcción de la “Carretera Longitudinal Austral”, donde se afirmaba que “El camino que se somete a consideración, tiene por finalidad fundamental incorporar a la Nación una gran área territorial, que hoy se encuentra desvinculada físicamente y marginada del desarrollo económico y social”¹².

¹⁰KREBS, Ricardo. 1997. Historia de la Carretera Austral. En: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte. La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección. Santiago de Chile. Pp. 19-41.

¹¹NÚÑEZ, Andrés. 2009. La formación y consolidación de la representación moderna del territorio en Chile : 1700-1900. Tesis para optar al Grado de Doctor en Historia, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile; NÚÑEZ, Andrés; SÁNCHEZ Rafael y ARENAS, Federico (eds). 2013. Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural. Santiago, RIL Editores.

¹²Carretera Longitudinal Austral. 1968. Dirección de Vialidad Ministerio de Obras Públicas, p.68. En: MARTINIC, Mateo. 2005. Op.cit.

Asimismo, durante los meses de julio y agosto del año 1978, fueron escritos por Baldo Araya, una serie de artículos bajo el título “El sueño por una carretera” publicados por El Diario de Aysén (Coyhaique), en los que el autor hace una rememoración de las primeras ideas, debates e iniciativas locales en torno a la Carretera Austral llevados a cabo en la década de 1960.

Lo anteriormente expuesto es importante pues muestra que lo que han sostenido los estudios tradicionales en relación a que la construcción de la Carretera Austral se inició con la dictadura de Pinochet, es históricamente falso¹³. Siendo ideológicamente adeptos al régimen militar, este tipo de acción es similar a la que, en el año 2006, los diputados de derecha, Pablo Galilea y Osvaldo Palma quisieron llevar a cabo al presentar el proyecto para cambiarle el nombre a la Carretera Austral a “Presidente Augusto Pinochet Ugarte”, en función de que a su juicio, era necesario reconocer mediante ese gesto un hecho histórico: que Pinochet era el autor intelectual exclusivo de la idea de establecer un camino longitudinal que uniera, vía terrestre, la región austral con el resto del país¹⁴.

Efectivamente, durante el régimen militar se llevaron a cabo algunos de los mayores y más importantes avances gracias principalmente a la labor del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), del Programa de Empleo Mínimo (PEM), la contratación de empresas privadas tras propuesta pública y al hecho de que el camino longitudinal se haya transformado en objetivo de primer orden¹⁵. De hecho, la inversión pública en ella fue de las mayores de toda la administración castrense después de las obras del Metro y la inversión para la construcción de la central Colbún-Machicura¹⁶. No obstante, las fuentes documentales suscitan la pregunta ¿Qué motivo(s) hubo para adjudicar la obra vial únicamente a la dictadura castrense y ocultar el vínculo histórico con un proceso anterior? ¿Bajo qué principios y condicionado por qué tipo de pensamiento el camino longitudinal fue considerado tan valioso por el régimen militar y sus seguidores que implicaran dicha acción? Todo indica que, si las hay, las respuestas a estas cuestiones no serán reveladas siguiendo el mismo derrotero establecido por la (poca) historiografía que hasta ahora se ha dedicado al estudio de la Carretera Austral. Hay que

¹³ POLLONI, Jorge Alberto. 1982. Reportaje geopolítico a la Ruta Austral. Santiago, Guillermo Krum S; BASCUÑÁN, Ignacio. 1984. Breve historia de Aysén y la Carretera Austral. Santiago de Chile, Estado Mayor General del Ejército Biblioteca del Oficial; KREBS, Ricardo. 1997. Op.cit.

¹⁴Sesión 123ª Ordinaria de Cámara de Diputados, martes 23 de enero 2006.

¹⁵GARCÍA, Germán. 1989. Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. Revista Chilena de Geopolítica, 5(3): 51-69.

¹⁶KREBS, Ricardo. 1997. Op.cit; ROJAS, Gonzalo. 2000. Op.cit.

buscarlas en otro lugar, ya no solamente en el de su construcción material, sino también en el de las representaciones que acompañaron este procedimiento. Hay que buscarlas desde una nueva perspectiva, apuntando a otra instancia: por sobre todo al espacio.

Una hipótesis es entenderlo como una forma en la que el régimen militar buscó desmarcarse sustantivamente de su antecedente directo, es decir, el gobierno de la Unidad Popular (UP) el cual implicó, bajo su óptica, mucha pobreza y conflictividad social¹⁷. Al contrario, según la Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, la dictadura surgía de la necesidad de romper ese contexto y se comprometía a restaurar la unidad nacional e impulsar el desarrollo económico¹⁸. En este marco, el régimen militar sostenía que esta obra caminera aportaría a cumplir aquellos objetivos anexando una “región de muchas riquezas” al “núcleo vital del país”, y también promoviendo la reconstrucción de la unidad nacional gracias a la integración física de todo el país con este camino longitudinal que sería la extensión a la zona austral de la Carretera Panamericana¹⁹.

De esta forma, tanto el proceso material como simbólico de producción de este espacio sería una de las tantas estrategias que utilizó el régimen para legitimarse socialmente y mostrarse como una “solución” moderna a los problemas del país²⁰. La dictadura propiciaba así un “modernismo reaccionario” con el fin de justificar, mediante el impulso a grandes obras públicas, el autoritarismo y violencia del régimen, tal como ocurrió con los regímenes autoritarios de Europa en la primera mitad del siglo XX²¹.

La Carretera Austral habría constituido también un asunto de gran urgencia durante la dictadura militar en función de las nociones de soberanía tan importantes en su constitución ideológica²². En efecto, como se mostrará, el camino longitudinal fue representado como una manera de superar la “frontera interior” que existía entre esta extensa zona, que era una “isla”,

¹⁷LOVEMAN, Brian. 2000. Las ardientes cenizas del olvido: vía chilena de reconciliación política 1932-1994. Santiago de Chile, LOM; CONSTABLE, Pamela y VALENZUELA, Arturo. 2013. Una nación de enemigos: Chile bajo Pinochet. Santiago de Chile, Ediciones Universidad Diego Portales.

¹⁸Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, [en línea] <http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_gob_pino8/DMdocjm0005.pdf> [consulta: 3 de marzo de 2016].

¹⁹GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

²⁰MUNIZAGA, Giselle. 1988. El discurso público de Pinochet: un análisis semiológico. Santiago de Chile, CESOC; TIRONI, Eugenio. 1990. Autoritarismo, modernización y marginalidad: el caso de Chile 1973-1989. Santiago de Chile, Sur ediciones; HUNEEUS, Carlos. 2005. El régimen de Pinochet. 3 ed. Santiago de Chile, Editorial Sudamericana.

²¹HERF, Jeffrey. 1990. El modernismo reaccionario. Buenos Aires, FCE.

²²CHATEAU, Jorge. 1977. Características principales del pensamiento geopolítico chileno: análisis de dos libros. Santiago de Chile, FLACSO; CHATEAU, Jorge. 1978a. La geopolítica y el fascismo dependiente. México, Casa de Chile en México; CHATEAU, Jorge. 1983. Seguridad Nacional y guerra antisubversiva. Santiago, FLACSO; TAPIA, Jorge. 1980. El terrorismo de Estado. La Doctrina de la Seguridad Nacional en el Cono Sur, México, D.F: Edit. Nueva Imagen.

un “espacio vacío”, y el resto del territorio nacional. Según la oficialidad, gracias a la superación de este límite se posibilitaría la extensión del “núcleo vital” –concepto geopolítico muy en boga entonces- hacia sus márgenes, pero, sobre todo, se lograría “chilenizar” definitivamente un territorio que aún entonces se consideraba que tenía mucha influencia “extranjera” (argentina)²³.

De lo anterior se desprenden otras hipótesis. En primer lugar, que el pensamiento geopolítico condicionó las representaciones sociales promovidas respecto de la Carretera Austral durante la dictadura militar de Pinochet. Las principales ideas vertidas sobre este camino –tales como, integración, aislamiento, desarrollo vital del Estado, soberanía, seguridad y unidad nacional, conectividad, etcétera- son parte fundamental del corpus teórico de este pensamiento. Estos conceptos, al ser considerados científicos y objetivos por emanar del pensamiento geopolítico, pudieron arraigarse en el sentido común como nociones inherentes y naturales del camino, ocultando con ello su componente político, simbólico e ideológico. De esta forma, el Camino Longitudinal Austral tiende a comprenderse únicamente como infraestructura, como espacio racional, objetivo, apolítico, y no se perciben los conflictos de interés y de poder que la cruzan. El análisis de las representaciones permite desnaturalizar estas nociones y develar ciertas cuestiones problemáticas que tienden a ocultar las visiones que fijan su análisis netamente en lo técnico.

Asimismo, las representaciones sociales con las que oficialmente se divulga, reproduce y promociona la obra del camino longitudinal durante la dictadura expresan principios fundamentales para el régimen en relación a la política del territorio, económica y de gobierno – tales como, seguridad y unidad nacional, soberanía, desarrollo económico, integración, entre otros. Estos factores considerados de vital importancia para el régimen, influyeron en la decisión de llevar a cabo insistentemente el camino austral, y posteriormente se representó que esta ruta también influía positivamente en cada una de estas variables.

Por esto, mediante estas representaciones se busca no tan solo legitimar la obra vial, sino también el nuevo orden autoritario y su institucionalidad en su totalidad. De ahí que el camino austral tuviera un rol tan protagónico para el régimen que pudiera justificar la intención de

²³VON CHRISMAR, Julio. 1986. Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’. Revista Chilena de Geopolítica, 3(1):35-43; GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit; POLLONI, Jorge Alberto. 1982. Op.cit; BASCUÑÁN, Ignacio. 1984. Op.cit.

adjudicarse la obra. Es decir, el Camino Longitudinal Austral fue una de las obras más importantes para la dictadura militar no solamente por los aspectos físicos y empíricos de su construcción material, sino también por un sentido simbólico profundo que revelan sus representaciones.

Debe tenerse en cuenta también el hecho que durante los primeros años del régimen militar (1973-1978) las relaciones fronterizas fueron sumamente delicadas y hostiles con el país vecino de Argentina, particularmente en el espacio geográfico en donde se circunscribe esta investigación. Por lo tanto, la Carretera Austral, desde la óptica del pensamiento del gobierno militar, fue también una forma de “hacer soberanía”, de defender y fortalecer la “frontera externa”, pues a través de este camino el Estado proyectaba más fuertemente su institucionalidad. Por ello no es casualidad que, a pesar de que a modo general el Estado reducía su implicancia en cuestiones sociales y económicas, en relación al camino longitudinal tuvo gran participación. Por tanto, comprender el contexto histórico donde se enmarca el problema es imprescindible para entender la gran importancia otorgada a la construcción de la Carretera Austral durante la dictadura militar, pues el impulso concedido a la obra vial en este período no surge como iniciativa aislada, sino como resultado de diversas variables.

En suma, la Carretera Austral, en el marco histórico de la dictadura militar, se construyó no sólo mediante la apertura de sendas, detonaciones de roca, superación de ríos y lagos, sino también a través de una serie de representaciones que arraigaron -o intentaron arraigar- un significado determinado en el sentido común de la gente, por ello debe entenderse como algo más que un espacio puramente objetivo. En tanto que espacio socialmente producido, además de su componente material –asfalto, concreto, señalética, puentes, etcétera- también está edificada sobre intereses sociales y económicos, ideologías, conflictos y relaciones de poder, una forma de comprender y relacionarse con el territorio: todos estos aspectos son los que atraviesan y constituyen sus representaciones sociales.

Producción social del espacio

Al hablar sobre producción social del espacio es imposible no referirse al trabajo del filósofo y sociólogo francés Henri Lefebvre y una de sus obras más importantes titulada *La producción del espacio*, publicada por primera vez en 1974.

Lefebvre inicia su libro con una exhortante aclamación: “¡El espacio! No hace muchos años este término tan sólo evocaba un concepto geométrico, el de un medio vacío (...) En general se pensaba que el concepto de espacio incumbía a la matemática y sólo a ella. Hablar del espacio social habría causado no poca extrañeza”²⁴.

Tras afirmar que dicha conceptualización tradicional del espacio no era operativa para comprender la realidad social y espacial en su contexto, sostiene que

De ahí el esfuerzo para salir de la confusión sobre la base de considerar el espacio (social), así como el tiempo (social), no ya como <<hechos>> de la naturaleza más o menos modificada, sino como productos. Esto exigía una modificación en el empleo y sentido dados al término. La producción del espacio (y del tiempo) no los consideraba como <<objetos y cosas>> cualesquiera, nacidos de las manos de los hombres o de sus máquinas, sino como aspectos principales de la segunda naturaleza, efecto de la acción de las sociedades sobre la <<naturaleza primigenia>>, sobre los datos sensibles, la materia y las energías²⁵.

La intención del autor no es tan solo instalar la idea de que el espacio es consecuencia de las relaciones y acciones sociales, sino un producto social que tiene un rol protagónico en la vida social e histórica de los seres humanos.

En esta lógica,

El espacio ya no puede concebirse como pasivo, vacío, como no teniendo más sentido que -al igual que sucede con los otros <<productos>>- ser intercambiado, consumido o suprimido. En tanto que producto, mediante interacción o retroacción, el espacio interviene en la producción misma: organización del trabajo productivo, transportes, flujo de materias primas y energías, etc. A su manera productiva y productora, el espacio entra en las relaciones de producción y en las fuerzas productivas (mejor o peor organizadas). Su concepto no puede, pues, aislarse y quedar estático. Se dialectiza: producto-productor, soporte de relaciones económicas y sociales²⁶.

²⁴LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.63.

²⁵LEFEBVRE, Henri.2013. Op. cit, p.54.

²⁶LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.56

De tal modo, esta propuesta teórica abre un espectro de posibilidades para el campo de la historia en tanto disciplina. Una invitación para incorporar los conceptos y nociones tradicionalmente usados en geografía (territorio, espacio, paisaje, entre otros) en la producción historiográfica y una apertura para un nuevo campo de estudio que podríamos llamar, siguiendo a este autor, una historia (de la producción social) del espacio.

Con justa razón se podrá decir que esta tarea fue iniciada anteriormente desde el interior mismo del campo historiográfico por la denominada Escuela de los Annales. Sin desmerecer el avance indudable en el acercamiento de la geografía con la historia que significaron muchos de los trabajos publicados en este núcleo y el impulso dado en este sentido por sus autores más destacados como Lucien Febvre, Fernand Braudel y Georges Duby es preciso reconocer que, *grosso modo*, la visión sobre el espacio que estos autores manejaron es de cierta forma la que Lefebvre critica. Es decir, la noción operativa de estos historiadores tendía a percibir el espacio más como un continente físico que soporta a la sociedad y que se transforma muy lentamente, a un ritmo distinto que ésta (la *longue durée* de los marcos geográficos de Braudel) que como producto de la sociedad que se transforma y (re)construye con ella.

La noción de espacio propuesta por Lefebvre que sirve como base teórica para la presente investigación proyecta una historia dinámica y crítica en tanto comprende a este no como el contenedor estático sobre el cual transcurre la historia de la sociedad, sino como el producto/productor de la sociedad y su historia. En este sentido, la Carretera Austral no sólo fue un producto de la dictadura militar, sino que también este camino influyó en cierto grado en la proyección del régimen.

Cada sociedad, produce entonces su espacio: “Si el espacio (social) interviene en el modo de producción, a la vez efecto, causa y razón, cambia con dicho modo de producción. Es fácil comprender: cambia con las <<sociedades>>, si se prefiere expresarlo así. Así pues, hay una historia del espacio, como la hay del tiempo, del cuerpo, de la sexualidad. Es una historia aun por escribir”²⁷.

²⁷LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.57

En todo caso, Lefebvre no sostiene una correspondencia directa e instantánea entre sociedad, modo de producción y espacio producido, pues “Lo que hay son desfases: las ideologías se intercalan, las ilusiones se interponen”²⁸. Dicho de otro modo, aunque se propone que el modo de producción organiza y produce su espacio (y su tiempo, su historia), ésta no es una relación simple ni automática. En otra parte, Lefebvre indica que “cada modo de producción posee *ex hypothesi* su propio espacio, su espacio apropiado, pues inevitablemente un espacio nuevo se produce durante la transición de un modo de producción a otro”²⁹.

Es por esto que, aunque la Carretera Austral haya empezado a construirse desde antes de la dictadura militar de forma discontinua y muchas veces como iniciativa aislada, tiene sentido e interés estudiar el proceso de construcción de este camino durante el régimen castrense pues vinculado a otros proyectos públicos de la época (Regionalización, Colonización de Aysén), una política económica y social particular y la relevancia del paradigma geopolítico, adquiere una lógica identificable. Dicho de otra forma, lo que de manera indirecta permite esta noción de espacio a nuestra investigación es la posibilidad de no tan sólo describir el proceso de construcción de la Carretera Austral, sino acercarse a la comprensión del contexto sociohistórico en el cual fue construida.

Desde esta perspectiva el espacio no se comprende únicamente en su dimensión material. Según Lefebvre, “El concepto de espacio liga lo mental y lo cultural, lo social y lo histórico. Reconstruye un proceso complejo: descubrimiento (de nuevos espacios, desconocidos, de continentes, del cosmos) – producción (de la organización espacial propia de cada sociedad) – creación (de obras: el paisaje, la ciudad con su monumentalidad y decorado)”³⁰. En síntesis, mental, físico y social: en esas tres esferas reside el espacio y deben comprenderse simultáneamente.

En función de lo anterior, el autor propone una tríada conceptual para comprender y estudiar metodológicamente el espacio y su producción. En primer lugar, las *prácticas espaciales* o *espacio percibido* entendidas como las acciones sociales efectuadas en el espacio material, y que “engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa

²⁸ Ibid.

²⁹ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.105.

³⁰ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.57

cohesión”³¹. Es decir, se refiere a las prácticas individuales y colectivas por medio de las cuales cada sociedad configura su espacio, “lo produce lenta y serenamente dominándolo y apropiándose de él”³².

Luego, las *representaciones del espacio* o el *espacio concebido* que tienen que ver con el aspecto simbólico, imaginario o inmaterial del espacio: “el espacio de los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas cercanos a la cientificidad (...) Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción). Las concepciones del espacio tenderían hacia un sistema de signos verbales – intelectualmente elaborados”³³. Por lo cual, estarían “penetradas de un saber (una mezcla de conocimiento e ideología) siempre relativo y en curso de transformación”³⁴.

Sobre este punto interesa remarcar no sólo la defensa que él realiza en relación a considerar las representaciones como un aspecto necesario de estudiar para comprender el espacio, sino también develar que las representaciones se encuentran comúnmente penetradas por el conocimiento e ideología, lo que enfatiza el vínculo entre pensamiento geopolítico y las representaciones sociales respecto de la ruta austral que se ha destacado.

Por último, los *espacios de representación* o *espacio vivido* que corresponde a la fusión de las dos instancias anteriores relacionadas con el espacio experimentado por los individuos “a través de las imágenes y los símbolos que lo acompañan, y de ahí, pues, el espacio de los <<habitantes>>, de los <<usuarios>>, pero también el de ciertos artistas y quizás aquellos novelistas y filósofos que describen y sólo aspiran a describir”³⁵. El espacio transita, desde esta perspectiva, entre lo percibido, lo concebido y lo vivido.

El espacio se hizo social, por lo tanto, también político. En tanto existe una relación entre espacio y modo de producción, es evidente que en su proceso de producción se desarrollan relaciones sociales y de poder: “el espacio así producido sirve tanto de instrumento del

³¹LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.92.

³²LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.97.

³³Ibid.

³⁴LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.100.

³⁵LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.98

pensamiento como de la acción; al mismo tiempo que constituye un medio de producción, un medio de control y, en consecuencia, de dominación y de poder”³⁶.

En función de lo anterior, es imprescindible retomar la noción de hegemonía trabajada por Gramsci y posteriormente retomada en los trabajos de Raymond Williams como una dominación “experimentada a una profundidad tal que satura vastamente la sociedad y que (...) incluso constituye la sustancia y el límite del sentido común para la mayor parte de la gente que se halla bajo su influjo”³⁷. Vinculada específicamente con el espacio, Lefebvre indica que “la hegemonía se ejerce sobre toda la sociedad, cultura y conocimientos incluidos, generalmente por sujetos interpuestos: los políticos, las personalidades, los partidos, pero a menudo también por los intelectuales y los expertos. Por consiguiente, se ejerce también sobre las instituciones y representaciones. Hoy en día la clase dominante mantiene su hegemonía por todos los medios, incluido el conocimiento”³⁸. Entonces se pregunta, “¿Es concebible que la hegemonía deje de lado el espacio? ¿Sería el espacio sólo el lugar pasivo de las relaciones sociales, el medio en que su reunificación adquiriese consistencia, o la suma de los procedimientos de su renovación?”³⁹, para concluir que no. Que la hegemonía ocupa y se desenvuelve en el espacio a través de una serie de prácticas, un saber, una ideología y la técnica.

En relación a lo que aquí interesa, las reflexiones precedentes son de mucha importancia pues como se expuso al principio de esta Introducción, la intención no es estudiar las representaciones sociales respecto del camino austral por el mero ejercicio intelectual tan de moda de mirar ‘más allá’ de lo material, sino de desnaturalizarlas mediante su análisis y mostrar los intereses, los prejuicios, el poder que reside en ellas.

Otro autor importante en la constitución de la teoría de la producción social del espacio es David Harvey quien ha dedicado gran parte de su obra al análisis del capitalismo y la (re)producción social de su espacio, para lo cual ha propuesto como base metodológica lo que él llama un “materialismo histórico geográfico”⁴⁰.

³⁶LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit,p.86.

³⁷WILLIAMS, Raymond. 2012. Cultura y materialismo. Buenos Aires, La Marca editora, p.58.

³⁸LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit,p.71.

³⁹LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit,p.72.

⁴⁰HARVEY, David. 1990. Los límites del capitalismo y la teoría marxista. Fondo de Cultura Económica, USA; HARVEY, David. 2003. Espacios de esperanza, Madrid, Ediciones Akal; HARVEY, David. 2005. El ‘nuevo’ imperialismo: acumulación por desposesión, Buenos

El concepto que más desarrolló Harvey para explicar la producción social del espacio en el sistema capitalista fue el de “ajuste espacial” (*spatial fix*). En términos generales, esta noción se refiere a la solución expresada en el espacio que encuentra el sistema capitalista cuando hay sobreacumulación en una economía vinculada a un territorio generando un excedente de trabajo (aumento de desempleo) y excedente de capital (el cual se expresa como sobrante de mercancías en un mercado que no pueden venderse sin pérdidas o ser utilizadas de manera productiva como inversión). Según Harvey, la solución que el capitalismo ha encontrado es por lo general combinar “el desplazamiento temporal”, es decir, la inversión de capital en proyectos de largo plazo con el “desplazamiento espacial a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares”⁴¹.

En este sentido, para Harvey la producción social del espacio no puede ser comprendida sino como respuesta a los problemas y desafíos que impone el sistema económico dominante. De esta forma, “la producción del espacio, la organización de nuevas divisiones territoriales de trabajo, la apertura de nuevos y más baratos complejos de recursos, de nuevos espacios dinámicos de acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (reglas contractuales y esquemas de propiedad privada) en formaciones sociales preexistentes brindan diversos modos de absorber los excedentes de capital y trabajo existentes”⁴².

En la propuesta teórica de Harvey dos cuestiones son fundamentales: la comprensión crítica del capitalismo y el método dialéctico. Estas son las bases de su materialismo histórico geográfico que permiten sostener que “bajo el capitalismo, hay una lucha perpetua en la que el capital levanta un paisaje físico conveniente para su propia condición en un momento concreto en el tiempo, sólo para destruirlo, normalmente en los períodos de crisis, en un punto posterior en el tiempo. Los flujos y reflujos de inversión temporales y geográficos en el entorno construido sólo pueden entenderse en los términos de dicho proceso”⁴³.

Aires, CLACSO; HARVEY, David. 2007. Espacios del Capital. Hacia una geografía crítica. Madrid, Ediciones Akal; HARVEY, David. 2012. El enigma del Capital y la crisis del capitalismo. Madrid, Ediciones Akal.

⁴¹HARVEY, David. 2005. Op.cit, p.101.

⁴²HARVEY, David. 2005. Op.cit, p.102.

⁴³ HARVEY, David. 2014. Diecisiete contradicciones del capitalismo y el fin del neoliberalismo. Madrid, Traficantes de sueños.

En efecto, para Harvey tanto el espacio como el tiempo es el producto social “de un conjunto muy particular de procesos históricos específicos alcanzados dentro de un tipo de sociedad determinada”⁴⁴. En este sentido señala que “La naturaleza no se presenta a nosotros de forma automática, con una medida natural del espacio y del tiempo, sino que ofrece un rango de posibilidades entre las cuales podemos elegir”⁴⁵. Cada sociedad en función de sus propios procesos internos, lucha de intereses y el modo particular en el que desarrolla su existencia, “escoge” una. En este sentido, el hecho de que el espacio (y el tiempo) sea una construcción social, no quiere decir que sea algo puramente subjetivo o abstracto. En realidad, éste no está fuera del mundo material en el que nos desarrollamos, “lo que hacemos es tomar un rasgo particular de este mundo material y tratarlo como si este fuera la forma de entender el espacio y el tiempo”⁴⁶.

De hecho, esta producción social está estrechamente relacionada con la manera en cómo actúa la sociedad, su modo de producción, las relaciones sociales, las costumbres, etcétera: “La forma particular en que el espacio y el tiempo se determinan entre sí está vinculada a las estructuras de poder y a las relaciones sociales, a los particulares modos de producción y consumo que existen en una sociedad dada”⁴⁷, lo cual es fundamental para comprender que, finalmente, lo que para determinada sociedad es el espacio (y el tiempo) no es de ningún modo políticamente neutral, pues revela las estructuras de las relaciones de poder al interior de la sociedad: “Considerar una versión del espacio y tiempo como ‘natural’ significa aceptar el orden social que los corporifica como ‘naturales’, por lo tanto, incapaces de cambiar”⁴⁸.

Así expuesto, queda nuevamente en evidencia la facultad crítica que tiene esta perspectiva teórica para enfocar el espacio y su producción social, toda vez que del estudio de estos procesos configurativos se puede obtener cierta información sobre la sociedad que los genera. Edward Soja, fue otro destacado intelectual que reflexionó sobre el concepto de espacio y su producción social desde la perspectiva de una teoría que consideró a esta noción como un elemento fundamental para comprender su sociedad contemporánea.

⁴⁴HARVEY, David. 1994. La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional, *Geographical Review of Japan*, 67(2): 126-135, 1994.

⁴⁵Ibid.

⁴⁶Ibid.

⁴⁷Ibid.

⁴⁸Ibid.

Se cuestiona, ¿Cómo entender el espacio como una categoría de análisis político? ¿Cómo demostrar que el espacio no es un recipiente objetivo inocente, apolítico, sino una compleja construcción social? Lo que este autor critica es que la teoría social tradicionalmente se ha preocupado y elaborado sus conceptualizaciones solamente a partir de lo social y lo histórico (temporal), prestando nula atención al aspecto espacial. Por lo tanto, construye una teoría con el objetivo de *espacializar* la ciencia social y la historia⁴⁹.

Soja retomó el pensamiento dialéctico de Lefebvre y lo llevó más allá al proponer que existía una dialéctica ontológica y una espacial. Respecto a la primera, la dialéctica ontológica o del ser, el autor pretende reinstalar el rol otorgado a la espacialidad en la constitución de cada ser humano. Dice que por largo tiempo se ha considerado únicamente la dimensión social e histórica del ser, pero no la espacial, y afirma que su propuesta busca “restaurar la dialéctica ontológica de la socialidad, la historicidad y la espacialidad, con las tres funcionando juntas a toda velocidad en cada nivel de la formación de conocimiento”⁵⁰.

Aquí Soja retoma lo propuesto en su libro anterior respecto de que en las ciencias sociales y humanas ha habido un “giro espacial”, es decir, un intento cada vez más notorio para subrayar la dimensión espacial de la sociedad, de “entender el mundo con tres caras en lugar de dos (...) la producción social de la espacialidad humana o la ‘formación de las geografías’ se ha convertido en algo tan fundamental para entender nuestras vidas y nuestros contextos vitales como la producción social de nuestras historias y nuestras sociedades”⁵¹, y cierra su reflexión proponiendo “la combinación de las perspectivas histórica, social y espacial da mejor cuenta teórica y práctica del mundo”, pues “<<ser-en-el-mundo>> consiste precisamente de ello”⁵². En cuanto a la dialéctica del espacio, Soja reutiliza la clasificación realizada por Lefebvre y propone la existencia de un Primer, Segundo y Tercer espacio que se corresponden con lo físico, lo mental y lo social. El Primer Espacio, sería el paralelo al *espacio percibido* de Lefebvre. Es decir, aquél físico cartografiable y mensurable donde se desarrollan las prácticas sociales. El Segundo Espacio corresponde al *espacio concebido*, aquél mental y simbólico donde yacen las imágenes y representaciones de la espacialidad. Para Soja, tal como para

⁴⁹SOJA, Edward. 1989. Op.cit.

⁵⁰SOJA, Edward. 1996. Op.cit, p.181.

⁵¹SOJA, Edward. 1996. Op.cit, ibid, p.185.

⁵²SOJA, Edward. 1996. Op.cit,ibid, p.185.

Lefebvre, éste sea quizás el espacio dominante en tanto “controla poderosamente la manera en que pensamos, analizamos, explicamos, experimentamos y afectamos o <<practicamos>> la espacialidad humana (o la <<formación>> de las geografías)”⁵³.

El Tercer Espacio o *espacio vivido* en jerga de Lefebvre es sobre el que más se extiende y el que paradójicamente deja más abierta su definición. Aquí si bien permanece la influencia del sociólogo francés, también se hace explícitamente evidente el influjo del pensamiento del filósofo francés Michel Foucault en relación al espacio y específicamente lo que él llamó las “heterotopías” o espacios “otros”⁵⁴. Siguiendo a ambos pensadores, según Soja, los estudios espaciales realizados desde distintas disciplinas sociales como la geografía, la historia, la sociología o la antropología han tendido a ver el Primer (*percibido*) y Segundo (*concebido*) Espacio como dos realidades radicalmente opuestas razón por la cual estos trabajos han tendido a interrumpir la realidad (que, según él, se mueve fluidamente en estos dos ámbitos) y no captar la profundidad de los fenómenos sociales.

Para Soja este Tercer Espacio queda definido como “<<otros>> espacios que están radicalmente abiertos y abiertamente radicalizados, que son simultáneamente materiales -y- metafóricos, reales-e-imaginados, basados concretamente en prácticas espaciales, aunque también representados en imágenes estéticas y literarias, re combinaciones imaginativas, perspectiva epistemológica y así mucho más”⁵⁵.

Asimismo, afirma que esta visión de una tercera espacialidad busca “una manera particular de mirar, interpretar y actuar para cambiar la espacialidad de la vida humana”⁵⁶ que no es ni más ni menos importante que las otras nociones de Primer y Segundo Espacio, pero que es “comparable en alcance a las formas más ricas de imaginación histórica y sociológica”⁵⁷ al ser “un encuentro estratégico para fomentar la acción política colectiva contra todas las formas humanas de opresión”⁵⁸ al proponerse y permitirse la búsqueda de nuevos lugares para desarrollar la vida histórica y social.

⁵³SOJA, Edward. 1996. Op.cit, p.190.

⁵⁴FOUCAULT, Michel. 1984. De los espacios otros. Architecture, Mouvement, Continuité, (5).

⁵⁵ SOJA, Edward. 1996. Op.cit,p.199.

⁵⁶ SOJA, Edward. 1996. Op.cit, p.195.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid.

Siguiendo esta lógica, la intención de hacer una tesis en historia desde esta perspectiva metodológica y sobre una cuestión poco común para esta disciplina en nuestro país (el estudio de las representaciones sociales de un espacio: la Carretera Austral) es contribuir al fortalecimiento de una historia interdisciplinaria del territorio o del espacio, con la esperanza de que este trabajo teórico pueda también aportar a la comprensión de cómo ha sido entendido, gestionado y producido el espacio en nuestro país y de ahí poder servir de algo a los debates y discusiones sobre el espacio y la justicia espacial que actualmente en Chile tienen en conflicto a las comunidades locales (y a la sociedad civil comprometida con estos temas en general) contra mineras, hidroeléctricas, salmoneras y otras empresas que representan de forma más cruda y evidente el impacto social y ambiental del sistema capitalista. Contribuir así a la vida con esta historia, dándole el sentido a esta disciplina que le otorgó Nietzsche cuando afirmó que "necesitamos la historia para la vida y la acción, no para apartarnos cómodamente de la vida y la acción, y menos para encubrir la vida egoísta y la acción vil y cobarde. Tan solo en cuanto la historia está al servicio de la vida queremos servir a la historia"⁵⁹.

En los últimos años la noción de construcción social del espacio se ha expandido con fuerza en las ciencias sociales y humanas, dando fundamento y nuevos bríos al "giro espacial". Se ha utilizado también para trabajar sobre otros conceptos como paisajes y paisajes urbanos, tal como se expone en el libro *La construcción social del paisaje* editado por Joan Nogué en 2007⁶⁰.

En Chile, esta base teórica ha llegado con el estudio de la producción capitalista del espacio y el concepto de "fronteras del desarrollo", que serían los espacios característicos del modo capitalista en nuestro país⁶¹. Esta noción es particularmente importante para esta investigación pues refuerza ideas sostenidas en este trabajo: "El proceso de metamorfosis que llevó en Chile a configurar una nueva territorialización para la nación se inicia con el golpe militar de 1973"⁶².

⁵⁹ NIETZSCHE, Friedrich. 2010. Sobre la utilidad y los prejuicios de la historia para la vida. 4ª.ed. Madrid, Edaf, p.32.

⁶⁰ NOGUÉ, Joan (ed). 2007. La construcción social del paisaje. Madrid, Biblioteca Nueva.

⁶¹ NÚÑEZ, Andrés. La 'fronteras del desarrollo' en la producción capitalista del espacio en Chile. [inédito].

⁶² Ibid.

Andrés Núñez, siguiendo a David Harvey, parte sobre la base de que el modo de producción capitalista en Chile ha producido “nuevas espacialidades”. El análisis de Núñez es interesante pues demuestra que, al contrario de lo que se piensa, desde la década de 1970 el desarrollo capitalista en Chile ha tendido a consolidar la figura del Estado en este país pues éste ha actuado como un verdadero aliado de este modo de producción en el proceso no menos importante de incorporar tierras al desarrollo capitalista.

Representaciones sociales y construcción social de la realidad

En su teoría de la producción social del espacio Lefebvre, y también Soja, hacen referencia a la noción representación y representación del espacio, y, de hecho, ambos aseguran que éste concepto es fundamental en su propuesta. Del mismo modo, el concepto de representación social ha sido importante para el desarrollo teórico posterior de la teoría de construcción social de la realidad propuesta por los sociólogos Peter Berger y Thomas Luckmann en 1966.

En términos generales la obra propone que la “realidad” social no existe ajena e independiente de los sujetos sociales que la viven. De hecho, propone que la realidad existe como producto del proceso de conocimiento que establece aquél efecto consensuado socialmente como realidad. De ahí que los autores dieran un rol protagónico en este proceso a la interacción social y al lenguaje. En la actualidad, después del denominado “giro lingüístico” este paradigma en ocasiones ha radicalizado su atención a lo puramente lingüístico alejándose de la primera propuesta realizada por Berger y Luckmann quienes querían explicar la forma en que se construye socialmente el conocimiento sobre la realidad, sin negar nunca que existieran efectivamente fenómenos y estímulos fuera de este conocimiento social que éste busca aprehender. En definitiva, para ambos, la construcción social de la realidad se hace en referencia a algo que como sociedad significamos y (re)construimos.

Esta obra se funda sobre dos conceptos básicos, la realidad y el conocimiento: “Para nuestro propósito bastará con definir la 'realidad' como una cualidad propia de los fenómenos que reconocemos como independientes de nuestra propia volición (no podemos 'hacerlos

desaparecer') y definir el 'conocimiento' como la certidumbre de que los fenómenos son reales y de que poseen características específicas"⁶³. De esta forma se pretende explicar que, si bien hay fenómenos que existen independiente de nosotros, cada sociedad, mediante el conocimiento producido y acordado por ella, le da un sentido, un significado, en definitiva, una realidad a ella misma, por lo cual, "los hombres de la calle dan por establecidas 'realidades' que son bastante diferentes entre una sociedad y otra"⁶⁴. Es decir, existe una 'realidad' (fenómenos, acontecimientos, existencias, energías) fuera de los sujetos y las sociedades, pero ella sólo cobra sentido práctico e ideológico en tanto es aprehendida por la sociedad a través del conocimiento.

En síntesis, la construcción social de la realidad "deberá tratar no solo las variaciones empíricas del 'conocimiento' en las sociedades humanas, sino también los procesos por los que cualquier cuerpo de 'conocimiento' llega a quedar establecido socialmente como 'realidad'"⁶⁵.

En esta lógica, lo más importante es "ocuparse de lo que la gente 'conoce' como 'realidad' en su vida cotidiana"⁶⁶. Dicho de otra forma, estudiar el proceso mediante el cual ciertas nociones se arraigaban como sentido común, entendido como saber 'pre-teórico', pues, "precisamente este 'conocimiento' constituye el edificio de significados sin el cual ninguna sociedad podría existir"⁶⁷.

En definitiva, existe una relación compleja entre lo tradicionalmente considerado objetivo y subjetivo, entre lo real y lo abstracto. Si bien estas dos dimensiones existen, la 'realidad' social no se mueve interrumpidamente entre estos dos ámbitos, sino que transita libremente por ambos. "¿Cómo es posible que los significados subjetivos se vuelvan facticidades objetivas?"⁶⁸: es el conocimiento teórico y científico el que opera estas condiciones.

La geopolítica, considerada entonces una ciencia útil para el Estado, influyó y modeló las representaciones sociales respecto de la Carretera Austral, que, en este contexto de autoritarismo y escasa libertad de expresión, fueron aquellas promovidas por la propaganda

⁶³BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas. 2003. La construcción social de la realidad. 18ª. Ed. Buenos Aires, Amorrortu editores, p.11.

⁶⁴BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas. 2003. Op.cit, p.12.

⁶⁵BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas. 2003. Op.cit, p.13.

⁶⁶BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas. 2003. Op.cit, p.29.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas. 2003. Op.cit, p.33.

oficial como “la realidad”. Dicho de otro modo, las abstracciones geopolíticas se promovieron como verdad irrefutable mediante la propaganda oficial y se objetivaron en la construcción del camino.

El concepto de representación social es fundamental para el desarrollo de esta teoría. De manera específica, Lefebvre indicó la importancia del examen de las representaciones en la elaboración de un estudio sobre la producción social del espacio: “Convendría no solamente estudiar la historia del espacio, sino también la historia de las representaciones, así como la de sus vínculos mutuos, con la práctica y con la ideología. Una historia semejante comportaría pues la génesis de esos espacios, pero en particular la de sus conexiones, distorsiones, desplazamientos, interferencias y sus relaciones con la práctica espacial de las sociedades (o modos de producción)”⁶⁹. Hacia esos propósitos se dirige esta tesis.

Sin duda, uno de los sucesos metodológicos fundamentales que permitieron el giro cultural en la historia fue la apertura de los historiadores al desarrollo teórico y conceptual elaborado en otras ciencias sociales y la comprensión de que sus objetos de estudio (caminos, líneas férreas, automóviles) formaban parte de un entorno construido socialmente mediante acciones materiales, pero también a través de las representaciones⁷⁰.

Las representaciones sociales fueron definidas primeramente a fines de los 60’ por la psicología social como “entidades casi tangibles”, que “Circulan, se cruzan y cristalizan sin cesar en nuestro universo cotidiano a través de una palabra, un gesto, un encuentro. La mayor parte de las relaciones sociales estrechas, de los objetos producidos o consumidos, de las comunicaciones intercambiadas están impregnadas de ellas. Sabemos que corresponden, por una parte, a la sustancia simbólica que entra en su elaboración y, por otra, a la práctica que produce dicha sustancia”⁷¹.

Para Sergei Moscovici las representaciones sociales (asimiladas al sentido común) eran la base del conocimiento cotidiano del mundo y, por tanto, de su proceso de construcción como realidad. Más aún, destacaba la función de las representaciones sociales no solo para comprender (y construir) la realidad, sino para desenvolverse en ella como sujetos sociales:

⁶⁹ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.101

⁷⁰ IGGERS, Georg. 2012. La historiografía del siglo XX. Desde la objetividad científica al desafío posmoderno. Chile, FCE; CHARTIER, Roger. 1992. El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural. Barcelona, Gedisa.

⁷¹ MOSCOVICI, Sergei. 1979. El psicoanálisis. Su imagen y su público. 2° ed. Buenos Aires, Huemul.

“Si partimos de que una representación social es una 'preparación para la acción', no lo es solo en la medida en que guía el comportamiento, sino sobre todo en la medida en que remodela y reconstituye los elementos del medio en el que el comportamiento debe tener lugar”⁷².

De modo similar, Jean Claude Abric definió las representaciones sociales como una “guía para la acción”, es decir, “forma de conocimiento elaborada socialmente y compartida con un objetivo práctico que concurre a la construcción de una realidad común para un conjunto social. Es a la vez producto y proceso de una actividad mental por la que un individuo o un grupo reconstituye la realidad que enfrenta y le atribuye una significación específica. La representación no es así un simple reflejo de la realidad, sino una organización significativa”⁷³.

Posteriormente, Denise Jodelet las ha definido como “una forma de interpretar y de pensar nuestra realidad cotidiana, una forma de conocimiento social”⁷⁴, es decir, a “cómo nosotros, sujetos sociales, aprehendemos los acontecimientos de la vida diaria, las características de nuestro medio ambiente, las informaciones que en él circulan, a las personas de nuestro entorno próximo o lejano”⁷⁵, y que, en definitiva, “al dar sentido, dentro de un incesante movimiento social, a conocimientos y actos que terminan por sernos habituales, este conocimiento participa en la construcción social de nuestra realidad”⁷⁶.

Según Roger Chartier, una historia de las representaciones debe poner el acento en el aspecto social de su configuración, en otras palabras, debe “comprender cómo una sociedad entera ha podido, con diferencias y resistencias, aceptar una manera nueva de estar en el mundo”⁷⁷. Asimismo, en tanto asocia las representaciones sociales como una forma de estar (es decir, comprender y actuar) en el mundo, para el autor ellas influyen en la forma en que la realidad es socialmente producida: “Incorporando las divisiones de la sociedad (que no son de ninguna manera reducibles a un principio único), los esquemas que generan las representaciones

⁷²MOSCOVICI, Sergei. 1979. Op.cit.

⁷³ABRIC Jean Claude. 2001. Prácticas sociales y representaciones, México D.F, Ediciones Coyoacán, p.13.

⁷⁴ JODELET, Denise. 1986. La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En: Moscovici, Serge (ed), Psicología social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales. Barcelona, Ediciones Paidós, 1986. Pp.469-494.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶Ibid.

⁷⁷CHARTIER, Roger.1992. Op.cit, p.2.

deben ser considerados, al mismo tiempo, como productores de lo social puesto que ellos enuncian los desgloses y clasificaciones posteriores”⁷⁸.

Para Chartier, tienen la potencia de ordenar y darle sentido al mundo para los sujetos sociales que se valen de ellas, siempre según la potencia hegemónica de quien las proyecta. Queda así nuevamente de relieve el aspecto conflictivo de las representaciones: en tanto es producto de la interacción social, ellas revelan las relaciones de poder al interior de la sociedad, pues, ¿cómo y por qué ciertas visiones logran arraigarse como sentido común, es decir, como representación social que guía la acción de los sujetos? Las representaciones sociales no son lo que el mundo es, sino lo que un grupo social proyecta como realidad.

Intentando elaborar un modelo operativo para utilizar las representaciones sociales en historia, Chartier propone considerar “en primer lugar, las operaciones de recorte y clasificación que producen las configuraciones múltiples mediante las cuales se percibe, construye y representa la realidad; a continuación, las prácticas y los signos que apuntan a hacer reconocer una identidad social, a exhibir una manera propia de ser en el mundo, a significar simbólicamente una condición, un rango, una potencia; por último, las formas institucionalizadas por las cuales 'representantes' (individuos singulares o instancias colectivas) encarnan de manera visible, 'presentifican', la coherencia de una comunidad, la fuerza de una identidad o la permanencia de un poder”⁷⁹.

Lo común a todas estas definiciones es que por más que destacan el rol configurativo de lo social en la realidad, no niegan la existencia de un referente, de una “primera naturaleza” con la que los sujetos se relacionan y reconstruyen por medio de las prácticas, tanto como del conocimiento y las representaciones. Es decir, en el proceso de construcción social de la realidad, las representaciones sociales se dan siempre en referencia a “algo”⁸⁰.

En relación al espacio, Lefebvre se refirió a las representaciones y su rol en la producción social del espacio. Para él, éstas pertenecían al segundo nivel de comprensión del espacio, aquél que hacía referencia al nivel de lo concebido. En tanto que “guías para la acción” y para la comprensión del espacio físico o espacio percibido, las representaciones adquieren un rol protagónico en la propuesta teórica de este autor. En efecto sostenía que “los

⁷⁸ CHARTIER, Roger. 1992. Op.cit, p.4.

⁷⁹CHARTIER, Roger. 1996. Escribir las prácticas. Foucault, de Certeau, Marin. Buenos Aires, Manantial, p.84.

⁸⁰ABRIC, Jean Claude. 2001. Op.cit.

productores del espacio han actuado siempre de acuerdo a una representación”⁸¹. Dicha propuesta es fundamental en esta investigación donde las representaciones respecto del camino, el pensamiento geopolítico y sus prácticas de construcción estuvieron profundamente entrelazadas y potenciadas. En definitiva, “Una representación del espacio ha podido mezclar la ideología y el conocimiento en el seno de una práctica (socio-espacial)⁸²”.

En síntesis, desde la propuesta teórica de la producción social del espacio, las representaciones sociales tienen un rol similar al de las prácticas materiales, habiendo entre ambas dimensiones una continua retroalimentación. En este sentido, en relación a la Carretera Austral,

(...) las representaciones del espacio poseen un alcance práctico, que se engastan y modifican las texturas espaciales, impregnadas de conocimientos e ideologías eficaces. Las representaciones del espacio tendrían de ese modo un impacto considerable y una influencia específica en la producción del espacio (...) Mediante la construcción, es decir, por la arquitectura, concebida no como la edificación de un <<inmueble>> aislado (palacio o monumento) sino en calidad de un proyecto insertado en un contexto espacial y en una textura, lo que exige <<representaciones>> que no se pierdan en el simbolismo o en el imaginario⁸³.

Clara Inés García, también se ha preocupado por la definición de las representaciones sociales desde la perspectiva del espacio y el territorio. Para ella, siguiendo a Moscovici, Abric y Jodelet, las representaciones sociales “constituyen modos de pensamiento práctico, son programas de percepción, 'constructos' con estatus de teoría ingenua, que sirven de guía para la acción y de rejilla de lectura de la realidad”⁸⁴, y entiende esta noción como pertinente a la hora de estudiar los procesos de configuración y transformación del territorio.

⁸¹LEFEBVRE, Henri. 2013. ob.cit, p.102.

⁸²LEFEBVRE, Henri. 2013. ob.cit, p.103.

⁸³LEFEBVRE, Henri. 2013. ob.cit, p 101.

⁸⁴GARCÍA, Clara Inés. 2005. Las representaciones sociales del territorio. En:VI Congreso Latinoamericano de Estudios del Discurso. América Latina en su discurso, Santiago de Chile.

¿Historia cultural de los caminos o una historia del espacio socialmente construido?

Como se ha expuesto, mediante el estudio de sus representaciones sociales, esta tesis pretende contribuir con una historia distinta del Camino Longitudinal Austral, lo cual conlleva desmarcarse de tres instancias distintas.

En primer lugar, de la forma en la que se ha hecho tradicionalmente la historia de las rutas y la ingeniería en Chile, enfocada casi únicamente en los aspectos políticos de los debates para llevar a cabo las obras y en los hitos cronológicos de su construcción material⁸⁵. En términos generales, esta ha sido un área poco explorada en la historiografía nacional, y salvo el trabajo de un par de historiadores jóvenes que a partir de la década del 2000 han elaborado interesantes trabajos desde la perspectiva de una historia cultural de los caminos que se detallará más adelante, la cuestión de la vialidad ha sido, en Chile, trabajada desde una perspectiva descriptiva y superficial. Incluso ha sido tratada más como un “factor”, dentro de muchos, que inciden en una explicación de carácter más global, casi siempre vinculada a la historia del ferrocarril⁸⁶.

El tema de los caminos fue tocado tangencialmente por Ernesto Greve en la obra publicada a fines de la década de 1940 en cuatro volúmenes titulada *Historia de la ingeniería en Chile*, donde el tema se trabaja de forma descriptiva. Décadas más tarde, bajo el alero del historiador Sergio Villalobos, se editó también una *Historia de la ingeniería en Chile*. En términos generales, esta obra compartía la perspectiva historiográfica de su antecesor. Si bien avanzó, en términos temporales, en el relato historiográfico sobre la ingeniería y los caminos en Chile, poco hizo en términos conceptuales. El énfasis estuvo puesto principalmente sobre la acción de cada gobierno y personalidad reconocida, y los “logros” materiales, en términos económicos fundamentalmente, del proceso de construcción de vías camineras.

En segundo lugar, implica debatir y proponer una mirada distinta respecto de la historiografía sobre la Carretera Austral en dos sentidos. Por un lado, la historiografía dedicada únicamente

⁸⁵GREVE, Ernesto. 1946. *Historia de la ingeniería en Chile*. Santiago de Chile, Universitaria; VILLALOBOS, Sergio (ed). 1990. *Historia de la ingeniería en Chile*. Santiago, Hachete.

⁸⁶PINTO, Sonia. 1986. *Historia de los ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929)*. Cuadernos de Historia, (6): 49-66; LACOSTE, Pablo. 2000. *El ferrocarril trasandino 1872-1984. Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América*. Santiago, DIBAM; THOMPSON, Ian y ANGERSTEIN, Dietrich. 1997. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago, DIBAM; SAGREDO, Rafael. 2001. *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*. Santiago, DIBAM; PINTO, Sonia. 1976. *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII. El camino Santiago-Valparaíso y su tráfico*. Santiago, Universitaria.

al camino longitudinal es escasa, y la gran mayoría fue publicada durante la dictadura militar y están escritas como apologías historiográficas a la ruta y al régimen castrense, aunque aportan con valiosos datos históricos difíciles de hallar en otro lugar como lo son el *Reportaje geopolítico* a la ruta austral, publicado por el Oficial de Ejército Jorge Alberto Polloni en 1982 y la *Breve historia de Aisén y la Carretera Austral* del Capitán de Ejército Ignacio Bascuñán en 1984. La línea divisoria entre fuente histórica y material bibliográfico en estos ejemplos se hace difusa.

Aquellas que no están escritas durante la dictadura, se encuentran sin embargo directamente relacionadas con la figura de Pinochet, tal es el caso del artículo de Ricardo Krebs denominado “Historia de la Carretera Austral” publicado por la Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte en 1997. Otra obra que aborda, esta vez secundariamente, el tema de la Carretera Austral, pero que aporta con valiosos datos históricos, es el libro *Un camino llamado Chile. Una crónica del Cuerpo Militar del Trabajo* de Manuel Peña publicado en 1993, el cual también muestra un vínculo estrecho con el ámbito militar y la defensa de su imagen durante la dictadura. Como queda en evidencia, en términos bibliográficos, además de escasez existe una marcada tendencia a la defensa de ciertos intereses gremiales y vínculos ideológicos que hacen necesario el distanciamiento respecto de este espectro.

En términos generales, el catálogo de libros referidos a la Carretera Austral se completa con dos títulos más: la obra de Mateo Martinic, denominada *De la Trapananda al Aysén*, que pretende hacer una historia general del territorio abarcando desde las primeras etapas de poblamiento humano hasta el siglo XXI y que dedica un par de páginas al camino austral, más un libro publicado el 2014, de Sebastián Saavedra y Ximena Mansilla, llamado *Tras las huellas de la Carretera Austral. Retazos de Historia Oral sobre conectividad en la región de Aysén*. Se debe reconocer que estos trabajos, independiente de su posición ideológica, poseen escaso valor crítico. Por lo tanto, sin desconocer algunas referencias documentales y datos cronológicos que esta bibliografía proporciona en relación a la historia material del camino longitudinal, estos textos se circunscriben a un relato descriptivo.

De manera evidente e insistente esta bibliografía analiza únicamente el aspecto tangible, material y empírico de la ruta austral, sin ninguna atención al ámbito simbólico de sus representaciones. Este enfoque ha incurrido, por omisión, en construir una historia oficial en

donde lo que en esta tesis se considera un objeto de estudio -sus representaciones sociales, que revelan cierta dimensión política, ideológica, conflictiva del asunto- sean comprendidas y descritas ahí como cualidades inherentes y naturales de la ruta: integración, soberanía, desarrollo económico por nombrar algunas.

De esta forma, esta investigación se proyecta como una contribución al conocimiento del camino longitudinal austral y también como una respuesta y discusión teórica con la perspectiva historiográfica establecida.

En tercer y último lugar, este estudio se distancia de la historia cultural de los caminos. Aunque en ciertas cuestiones esta perspectiva será útil, como ha quedado expuesto a lo largo de la Introducción esta investigación está más enfocada en el estudio de la Carretera Austral entendida desde el proceso de producción social de un espacio que el estudio de un camino en tanto que solución rutera. El sustrato teórico es más el de una teoría espacial que de una historia vial.

Tal como se ha ido perfilando, se entiende aquí al camino longitudinal como un “espacio activo donde se despliegan tiempos, cristalizaciones de la experiencia o de la ideología y prácticas sociales diferentes”⁸⁷ útil para la reconstrucción histórica de una sociedad y su cultura en un período determinado, o como “dispositivo de reforma en tanto pone en juego, condensa, una suma de prácticas y de convenciones formadas a lo largo del tiempo por un colectivo de actores diversos, y a la vez tiene la capacidad de definir hacia el futuro una densa malla de condiciones y consecuencias que tenderán a seguir obrando de acuerdo con lógica propias, más allá de actores concretos”⁸⁸.

Bajo este marco interpretativo ha avanzado también la historia cultural del camino que visualiza las rutas como “artefacto cultural”, es decir, como una infraestructura física que en sí misma alberga una serie de prejuicios, intereses, conflictos y relaciones interpersonales, y que también modifica social y culturalmente el entorno que la circunda.

⁸⁷SARLO, Beatriz. 1979. Raymond Williams y Richard Hoggart: sobre cultura y sociedad. Punto de Vista, (6): 9-18.

⁸⁸GORELIK, Adrián. 2010. La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes, p.146.

Los trabajos en esta dirección son recientes –desde la década del 2000⁸⁹- y ponen un énfasis marcado en la relación entre caminos y automóviles, explicando el modo en que este binomio y estas tecnologías han influido en la forma de relacionarnos y apreciar el medio que nos rodea⁹⁰. Y cómo han condicionado una renovada construcción social del paisaje desde el “parabrisa”⁹¹.

Pese a que esta nueva “cultura de la automovilidad”⁹² es un fenómeno importante para entender las sociedades modernas, sociedades fundamentalmente motorizadas, y que la perspectiva teórica del “artefacto cultural” es en gran medida coincidente con esta propuesta, se subraya que lo que aquí interesa es estudiar las representaciones sociales de la Carretera Austral bajo la perspectiva teórica de producción social del espacio más que los efectos de ella entendida como un objeto o un “artefacto”. Se enfatiza el aspecto ideológico mediante el cual se fue configurando socialmente la espacialidad que ocupa el camino, y no las consecuencias sociales o económicas de su construcción.

En Latinoamérica, el desarrollo de lo que se ha llamado una historia cultural de los caminos (o de la “movilidad”) ha sido posterior, pero con resultados muy significativos. Argentina es el país que se posiciona, sin duda, como más prolífico en este sentido. Los trabajos de Pligia⁹³ que ponen en relación a los caminos, el deporte automovilístico con el turismo y la transformación en las representaciones sociales respecto del territorio nacional son muy evocadores. En una línea muy similar, los trabajos de Ballent⁹⁴ ponen en vínculo esos tres elementos, sumando como actor al Estado y sus representaciones sociales sobre los caminos como forma de integrar y homogenizar la Nación, no en un sentido únicamente físico, sino también simbólico.

⁸⁹BOOTH, Rodrigo. 2009. Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931. Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

⁹⁰DIVALL Colin and REVILL, George. 2005. Cultures of transport: representation, practice and technology. *Journal of Transport History*, 26(1):99-111.

⁹¹ZELLER, Thomas. 2003. Consuming landscapes: the view from the road in germany and the united states, 1910-1995. *GHI Bulletin*, (32): 117-126; MAUCH, Christof and ZELLER, Thomas. 2008. The world beyond de windshield. Roads and landscape inthe United States and Europe, Ohio, Ohio University Press.

⁹²SEILER, Cotton. 2008. Republic of drivers. A cultural history of automobility in America, Chicago, University of Chicago Press; URRY, John. 2004. The system of automobility. *Theory, culture and society*, 21 (4/5): 25-39.

⁹³PLIGIA, Melina. 2008. Viaje deportivo, nación y territorio. *El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera*. Argentina, 1924-1938. *Revista Nuevos Mundos*. Mundos Nuevos [en línea] <http://nuevomundo.revues.org/40923> [consultado 27 diciembre de 2015]; PLIGIA, Melina. 2014. ¡Conozca su patria: veranee! Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950. *En*: Ponencia en la Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Universidad de La Plata.

⁹⁴BALLENT, Anahí. 2005. Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, (27): 107-137; BALLENT, Anahí. 2008. Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciencia, Salud*, 15(3): 827-847.

Como síntesis de los enfoques anteriormente expuestos, en Chile se encuentran los trabajos de Rodrigo Booth⁹⁵ en los cuales se estudia, tomando como nodo analítico el binomio camino-automovilidad, las consecuencias de las transformaciones territoriales de los caminos en el ámbito sociocultural, la influencia de la movilidad automovilística en la apreciación y construcción social del paisaje, la importancia de los caminos en el desarrollo de la industria del turismo en Chile, y el influjo de esta actividad en la representación del territorio chileno y de su colonización definitiva, la influencia de las asociaciones de automovilistas y del Estado en estos procesos, entre otros.

Los trabajos de Tomás Errázuriz⁹⁶, pese a referirse a un contexto urbano y fijar su atención sobre todo al ámbito de la movilidad y los automovilistas, son teóricamente un aporte, pues identifica cómo objetos materiales tales como el automóvil y el camino transforman culturalmente la experiencia cotidiana de la sociedad en la cual se instalan. Por último, el trabajo de González⁹⁷, si bien se encuentra escrito desde la perspectiva de una historia socioeconómica tradicional, contribuye con un interesante análisis sobre la acción estatal y privada referida a temas de conectividad (líneas férreas, caminos) en contextos de zonas consideradas “vacías” y de “frontera”.

De la geopolítica militar a la geopolítica crítica

Tal como se ha expresado más arriba, en esta tesis se sostiene que el pensamiento geopolítico condicionó las representaciones sociales respecto del camino. Es interesante notar que pese a que este pensamiento ha influenciado explícitamente la realización de otras importantes obras públicas y administrativas -la instalación de una base militar en la Antártica⁹⁸, la Regionalización de 1974⁹⁹, o la “alcaldización”¹⁰⁰-, aún no han aparecido estudios históricos

⁹⁵BOOTH, Rodrigo. 2011. De la selva araucana a la ‘Suiza chilena’. *Ciudad y Arquitectura*, (14): 26-31; BOOTH, Rodrigo. 2013. El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX. *Ciudad y Arquitectura* (15): 16-21; BOOTH, Rodrigo. 2014. Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón 1917-1913. *Historia*, 2 (47): 277-311.

⁹⁶ERRÁZURIZ, Tomás. 2010. El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1990-1927. *Historia*, 2 (43): 357-411; ERRÁZURIZ, Tomás. 2014. La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna, Santiago, 1927-1931. *Historia*, 2(47): 313-354.

⁹⁷GONZÁLES, José Antonio. 2008. La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama. *Revista Geografía Norte Grande* (40): 23-46.

⁹⁸CAÑAS MONTALVA, Ramón. 2008. Geopolítica oceánica y austral. Selección de escritos. Santiago de Chile, IGM.

⁹⁹Chateau, Jorge. 1978b. op.cit.

¹⁰⁰VALDIVIA, Verónica. 2012. La alcaldización de la política. Los municipios en la dictadura pinochetista. Santiago de Chile, LOM Ediciones, p.16.

contundentes que pongan en valor la importancia que ha tenido el pensamiento geopolítico en la ocupación y transformación territorial promovida por el Estado, menos que enfoquen al conocimiento geopolítico no como un saber que propone verdades naturales e irrefutables, sino como una de las tantas formas –imparciales por tanto- de conocer la realidad y los fenómenos políticos situados geográficamente.

Por el contrario, en Chile, la producción teórica relacionada con el pensamiento geopolítico ha estado casi exclusivamente monopolizada por el ámbito militar, mientras el desarrollo de un conocimiento geopolítico civil y crítico ha sido casi inexistente.

En efecto, las principales referencias bibliográficas¹⁰¹, demuestran que el paradigma geopolítico ha sido estudiado en este país como un productor de verdades físicas incuestionables que tienden a resguardar los intereses del Estado y como una guía para la acción de sus sostenedores. Además de adjudicársele los valores de objetividad y científicidad, se asoció casi automáticamente con un saber militar, por tanto, un saber práctico, para la acción.

Un ejemplo aislado en relación a este estado de la cuestión son los trabajos de Jorge Chateau, quien, desde la perspectiva de la sociología del conocimiento, estudió el pensamiento geopolítico chileno durante la dictadura militar. Estos estudios han sido importantes para el planteamiento y desarrollo de esta tesis, pues además de revisar y exponer fundadamente los principales conceptos y proposiciones de la geopolítica nacional analiza en qué medida este tipo de pensamiento tuvo proyecciones en ejemplos concretos de política pública llevados a cabo por el gobierno militar.

Tomando como problema central de estudio el Proyecto de Regionalización, el autor propone que fue el conocimiento geopolítico el que justificó dicha reforma administrativa pues ella tendía a adecuarse y ser una solución coherente según los principios de la geopolítica chilena¹⁰². El principal argumento de su perspectiva y que sirve como base interpretativa de este trabajo es que “Se entiende que como disciplina [la geopolítica] está constituida por

¹⁰¹SAN FRANCISCO, Alejandro y SOTO, Ángel. 2006. Un siglo de pensamiento militar en Chile. Santiago de Chile, Centro de Estudios Bicentenario; MEIRELLES, Carlos. 2000. Antología geopolítica de autores militares chilenos. Santiago de Chile, Centro de Estudios e Investigaciones Militares; GAETE, Alden. 1984. La geografía política y sus principales temas. Revista de Geografía Norte Grande, (11): 55-59; SANTIS, Hernán, 1998. El pensamiento geográfico-político de Ratzel en la geopolítica chilena. Revista de Geografía Norte Grande, (25):135-140; GANGAS, Mónica. 1985. Los temas de investigación práctica en la geografía chilena (1830-1980). Revista de Geografía Norte Grande, (12): 49-63.

¹⁰²CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit.; CHATEAU, Jorge. 1978b. Op.cit.

conceptos, supuestos y relaciones básicas que conforman una cierta aproximación peculiar al mundo, y en consecuencia una forma específica de construcción de la realidad”¹⁰³.

Otro caso excepcional es el de Verónica Valdivia quien, en su libro, *La alcaldización de la política. Los municipios en la dictadura pinochetista*, propone como tesis central que la dictadura militar tuvo un carácter proyectual, “el cual estuvo decidido a imponer una transformación profunda al país, de modo de evitar el resurgimiento de las anteriores lógicas políticas y sentar las bases de una nueva sociedad”¹⁰⁴. Este carácter proyectual fue el fruto de la convergencia entre los planteamientos de los civiles que apoyaban el régimen y el propio pensamiento militar por lo que, si bien “es cierto que los civiles del régimen querían traspasar sus ideas a las nuevas autoridades”, “no lo es menos que dentro de las propias fuerzas armadas existía el interés por usar el golpe y la toma del poder para enfrentar el problema del desarrollo”¹⁰⁵.

Todo esto, según la autora, se arraigó profundamente en el pensamiento oficial durante la dictadura debido a la “influencia que entre los oficiales tenía la geopolítica, la cual relacionaba la geografía y la acción política, en tanto podía ofrecer soluciones a problemas prácticos, pues su naturaleza de ciencia permitía definir objetivos políticos a partir de criterios científicos y resultados técnicos”¹⁰⁶. Entre estos oficiales que en adelante gobernarían el país el Estado era entendido como “organismo territorial”, y como tal, su vitalidad dependía de la seguridad y el desarrollo económico¹⁰⁷.

La denominada ciencia geopolítica aquí es entendida no en su sentido más tradicional. Es decir, como saber racional, absoluto, neutral y objetivo, sino como modelo de conocimiento socialmente construido, convenido e históricamente variable.

Lejos de ser entendida esta “ciencia” (y cualquier otra) como un conocimiento neutral y desinteresado se subraya el hecho político de que ella transmite intereses, visiones e ideas de determinado segmento social. Es decir, se entiende la geopolítica desde la perspectiva

¹⁰³CHATEAU, Jorge. 1977. Ob.cit, p.2.

¹⁰⁴ VALDIVIA, Verónica. 2012. Op.cit, p.13

¹⁰⁵ VALDIVIA, Verónica. 2012. Op.cit, p.15

¹⁰⁶ VALDIVIA, Verónica. 2012. Op. cit, p.16

¹⁰⁷PINOCHET, Augusto. 1968. Geopolítica. Diferentes etapas para el estudio geopolítico de los estados. Santiago de Chile, Memorial del Ejército; VON CHRISMAR, Julio. 1968. Geopolítica. Leyes que se deducen del estudio de la expansión de los Estados. Santiago de Chile, Memorial del Ejército.

denominada geopolítica crítica. Aquella que, siguiendo a Gearoid Ó' Tuathail, Simon Dalby y Paul Routledge, revela lo ideológico y político del conocimiento geopolítico entendido ésta como verdad construida, parcial, debatible. Esto es, desde una perspectiva que desnaturaliza este conocimiento que pretende arraigar y reificar una visión particular -atravesada por prejuicios e intereses- como aquello que constituye una realidad científica¹⁰⁸.

En esta lógica, Margarita Serge ha realizado aportes concordantes con los intereses de este proyecto. En sus trabajos sobre la ocupación territorial por parte del Estado de Colombia la autora demuestra cómo la geopolítica, en tanto se considera una “ciencia” ha legitimado el accionar del Estado para la “conquista” de territorios considerados “salvajes” -por ser pobres, rurales y, actualmente, controlado por el narcotráfico- y la imposición de nuevas pautas económicas y socioculturales consideradas “civilizadas”. En este caso, en el nombre del conocimiento científico (geopolítica) el Estado representa un territorio, lo califica, y luego lo interviene, emprendiendo finalmente “cruzadas” civilizatorias en función de la consecución de intereses de la institucionalidad central que, muchas veces, son contrapuestos a las necesidades locales¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Ó TUATHAIL, Gearoid; DALBY, Simon and ROUTLEDGE, Paul (eds). 1998. *The geopolitics reader*. London. Routledge; Ó TUATHAIL, Gearoid and DALBY, Simon (eds). 1998. *Rethinking geopolitics*. London, Routledge.

¹⁰⁹ SERJE, Margarita. 2006. Geopolítica de la ocupación territorial de la nación en Colombia. *Gestión y Ambiente*, 9(3): 21-27; SERJE, Margarita. 2011. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. 2 ed, Bogotá, Ediciones Uniandes.

CAPÍTULO I

Los caminos de la Trapananda

La historia de los caminos de Aisén comenzó con un desafío. El árbitro de Su Majestad Británica necesitaba testimonios, pruebas palpables de una ocupación efectiva, con obras públicas que exhibir y, a maticaballos se construyeron las primeras sendas a comienzo de siglo para remontar las costas de los ríos Baker y Aisén. (Baldo Araya)

1. De los caminos transversales al Longitudinal.

Históricamente la cuestión de los caminos en el territorio austral estudiado ha sido entendida como factor fundamental para asegurar su ocupación y permitir un asentamiento duradero a partir de una conectividad que permitiera el desarrollo económico. Es decir, desde la óptica de un Estado tradicionalmente centralista¹¹⁰, los caminos han sido entendidos como un tema fundamental para corregir la ‘posición fronteriza’ de Palena y Aysén.

Los primeros caminos que se construyeron en esta región fueron, en su mayoría, transversales, pues la lógica económica y espacial de los primeros pobladores consistía en movilizar recursos, bienes y energías en el mismo sentido que lo hacían los cursos de agua y valles, es decir, este a oeste. En resumidas cuentas, el itinerario común partía desde los enclaves productivos situados “al interior” hacia aquellos cercanos al Pacífico y, desde ahí, navegando, comunicarse con otras zonas más alejadas. A la inversa, las zonas más orientales de esta región recibían sus pertrechos gracias a “pilcheros” y carretas que transportaban por estos mismos caminos las mercancías que llegaban a los enclaves costeros desde el norte.

Uno de los ejes ruterios-comerciales transversales más antiguos y transitados fue el que se constituyó entre Coyhaique en el este y Puerto Aysén (posteriormente extendiéndose hasta Puerto Chacabuco) hacia el océano. Este camino de aproximadamente 65 kilómetros ha sido tradicionalmente uno de los núcleos de crecimiento económico para la región. Pese a ello, su construcción fue lenta, y es así como, para la época de estudio, se decía que había significado

¹¹⁰ SALAZAR, Gabriel y PINTO, Julio. 2014. Historia contemporánea de Chile. Tomo I. 15ª.ed. Santiago de Chile, LOM.

un trabajo constante de más de 75 años y aún entonces estaba en ejecución y no pavimentado, debido, según se decía, al desinterés histórico de la clase gobernante del país por esta región, ocasionada por una escasa o nula visión geopolítica, y por la difícil geografía (características geomorfológicas, condiciones climáticas) del lugar¹¹¹.

El origen de esta ruta está vinculado a temas gubernamentales: en términos “oficiales” -es decir, como iniciativa-, comenzó en 1901 cuando la Comisión Chilena de Límites impulsó los primeros trabajos para abrir una senda a través de la tupida vegetación de la zona. El objetivo principal fue demostrar al árbitro británico, Thomas Holdich, encargado de dirimir el conflicto fronterizo entre este país y Argentina, que la nación chilena estaba presente en esa zona. Es decir, mediante la construcción de estas obras públicas, que habían sido encargadas al ingeniero Carlos Barros, el Estado aseguraba su soberanía e interés en este territorio. Aunque con más de cincuenta años de diferencia, el carácter precario y artesanal - a machete y pala- de esta edificación es similar a la que se llevará a cabo en los primeros días de la construcción de la Carretera Austral durante la dictadura militar¹¹².

El estado de la construcción al finalizar el primer trimestre de 1901, era la siguiente: “la senda se había abierto hasta las inmediaciones de Coyhaique Bajo, siendo los primeros veinte kilómetros bastante amplios. Además, se había construido 10 puentecitos y 20 casas tipo refugio”¹¹³. A pesar de tales condiciones, como dice Araya, “la presencia del Estado en el Sur Austral se retiraría, para reaparecer en 1928 a raíz de la creación del Territorio de Aysén”¹¹⁴.

Mientras tanto, la Sociedad Industrial de Aysén (SIA) se dio a la tarea de construir y mejorar el camino pues, al ubicarse en la actual Coyhaique, tenía intereses en poder importar materiales para la producción y exportar sus productos a través del Pacífico, siendo necesario para ello movilizar los bienes desde su emplazamiento hacia Puerto Aysén.

Esta Sociedad nació gracias a la concesión realizada por el Ministerio de Colonización el 19 de mayo de 1903 en favor de Luis Aguirre para ocupar por 20 años los valles de Coyhaique, Mañihuales y Ñirehuao. Entre sus deberes, el concesionario debía instalar 100 familias

¹¹¹ Camino Aysén – Coyhaique. Obra hecha a pulso. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 12-10-1979, p.4

¹¹² Tres artífices tuvo la formidable obra. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 12-10-1979, p.4.

¹¹³ ARAYA, Baldo. 2011. Op.cit, p.55.

¹¹⁴ Ibid

europeas, establecer una línea regular de navegación y dejar, para el término del contrato mejoras de beneficio fiscal por un valor no inferior a \$50.000. Si bien el contrato definitivo firmado en noviembre de 1903 daba la concesión por dos décadas, tras cumplido el plazo se podía prorrogar en 15 años más en calidad de arrendamiento pagando un canon¹¹⁵.

En 1904 la sociedad privada contrató varios trabajadores de distintos rangos para hacerse cargo de las faenas. En total, se engancharon cerca de 500 hombres para ser llevados a este espacio de producción que sería conocido como “Aisén Nuevo”¹¹⁶.

Entre los trabajos llevados a cabo por la SIA, fue abrir sendas de 3 a 4 metros, construir puentes menores y alcantarillas, colocar “envaralados”¹¹⁷, nivelar, a pala, los terrenos elevados y tronar las rocas salientes más importantes.

A partir de febrero de 1906, y por decreto n°105, este camino fue considerado de utilidad pública por el Estado, y por este motivo, en adelante comenzaron a sucederse, de forma bastante irregular, períodos de responsabilidad intercalados. Así, por ejemplo, en 1914 la SIA decide dejar el camino en manos del Fisco, y en 1917 opta por retomarlo y lleva a cabo una serie de importantes obras. Una de estas fue realizada entre 1919 y 1921 y consistió en una variante para acortar el camino a través de una ruta hecha totalmente sobre envaralados, con tierra y ripio encima.

Durante la década de 1930, después de la publicación del Decreto Ley n°8582 de 28 de enero 1928 que creaba el Territorio de Colonización de Aysén, los trabajos del camino pasaron principalmente a manos del Fisco. Ese mismo año se trasladaron cerca de 150 trabajadores desde Puerto Montt para ayudar en las obras que quedaron en las manos del ingeniero Francisco Steeger. El profesional realizó un estudio sobre el estado del camino en el que se expresaba que “predominan los envaralados. Muchos de los durmientes están podridos y con frecuencia faltan en una extensión de 20 a 30 metros, haciéndose así intransitable con carretas y difícil con caballos”¹¹⁸.

¹¹⁵ ORTEGA, Hernán y BRUNING, Anabella. 2004. Aisén: panorama histórico y cultural de la XI Región. Santiago, Gobierno de Chile, p.94.

¹¹⁶ Ibid.

¹¹⁷ Solución caminera que se utilizó desde los tiempos coloniales y que en la zona se les adjudica principalmente a los hermanos Sanhueza. Consistían en caminos artesanales hechos gracias a la alineación de troncos sobre terrenos pantanosos para poder continuar con las faenas.

¹¹⁸ ARAYA, Baldo. 2011. Op.cit, p.58.

El tramo fue mejorado ahora a instancia del Estado y sus representantes. Uno en particular, el Intendente del Territorio de Aysén nombrado en 1928, el Coronel de Carabineros Luis Marchant González, significó un impulso importante a la obra, tanto así que para 1930 incluso algunos camiones y microbuses podían transitar por segmentos de dicho camino, aunque indudablemente el transporte común por los caminos de la región siguió siendo por largo tiempo la carreta.

Uno de los hitos más importantes en el proceso constructivo de la ruta es el denominado Farellón que queda entre los kilómetros 52 y 53 del camino y cuya obra fue inaugurada en febrero de 1936¹¹⁹.

Pese a que este tramo es un caso particular, es bastante representativo pues además de ser el camino más frecuentado¹²⁰ y que unía dos de los polos más importantes de la región (Puerto Aysén fue la primera capital del territorio, y Coyhaique es la actual), demuestra cómo se enfocó la cuestión de los caminos durante la mayor parte de la historia de los caminos de Aysén.

Como se expresó en la Introducción, estaba arraigado en el sentido común tanto de la clase política como de gran parte de la comunidad local de que la única solución caminera a la cuestión de la comunicación y conectividad de la zona era la construcción de una red vial transversal que siguiera el sentido este-oeste de los cursos de aguas y valles.

En este sentido, la idea que expresó el ingeniero Fernando Sepúlveda Veloso en los años 30' en relación a los caminos de Aysén coincidía con el saber común:

Por la configuración geográfica, la provincia de Aysén no necesita un camino longitudinal: le basta un solo trazado de caminos transversales que estén en estrecha relación con los puertos de embarque y desembarque de productos de la región: maderas, lanas, etc (...) Todo este trazado de caminos transversales dejarían a Aysén en condiciones de comunicarse sin necesidad de pasar al lado argentino, como actualmente se hace, ocasionando molestias tanto a los chilenos como a las autoridades argentinas¹²¹.

¹¹⁹ ARAYA, Baldo. 2011. Op.cit, p.59.

¹²⁰ En 1920 se hace público que la dotación ganadera de la SIA ascendía a 124.000 lanares, 5.500 vacunos y 2.500 caballos. Ello significaba un gran tráfico de carretas hacia Puerto Aysén repletas de productos exportables, por ejemplo, como la lana que se llevaba a Londres, durante los meses de enero, febrero, marzo, abril y parte de mayo. Las mismas volvían con mercadería general que recalaba en el puerto y era llevada por el mismo camino hacia la propiedad productiva de la compañía.

¹²¹ MANSILLA, Antonio. 1946. Op.cit, pp.114-115.

En un sentido similar, el entonces Senador de la República por Valdivia, Chiloé, Llanquihue, Aisén y Magallanes, Salvador Allende, publica en 1948 un folleto denominado “Aysén, presente y futuro” en el que reflexiona sobre las posibilidades económicas de este espacio y la necesidad de construir caminos transversales para su unión con el resto del territorio nacional: “Por su importancia decisiva para la colonización, es imperioso construir caminos que den salida a los valles ya poblados de Río Blanco y de Mañihuales, lo mismo que terminar el camino de Puerto Cisnes a la frontera”¹²².

Esta forma de concebir la espacialidad del territorio aisenino y de proyectar su crecimiento y conectividad fue vigente casi sin contrapeso alguno durante por lo menos toda la primera mitad del siglo XX, e incluso tuvo sus defensores durante la construcción de la Carretera Austral en dictadura¹²³. A mediados de este siglo, empezaron a gestarse iniciativas de alguna forma ligadas al gobierno de turno que lentamente empezaron a sembrar la idea de construir un camino longitudinal totalmente terrestre que conectara este espacio austral históricamente aislado con el norte.

2. Las primeras visiones del Longitudinal

Atribuirle el origen del longitudinal austral a un puñado específico de personalidades resulta inexacto, pues difícilmente este tipo de procesos se da como producto de la acción única y consciente de unos cuantos protagonistas. Aun así, es necesario referirse a la labor ejercida por Augusto Grosse y Baldo Araya en la introducción de la idea de construir un camino longitudinal. Ambos tienen la peculiar característica que además de poder ser considerados como precursores de la idea incluso cuando el paradigma vial que dominaba era el transversal, también apoyaron activamente su construcción durante la dictadura militar ya sea en calidad de asesor profesional o promotor mediático.

¹²² ALLENDE, Salvador. 1948. Aysén, presente y futuro. Santiago de Chile, La Nación, p.13.

¹²³ Buscando salida al mar. Intenso ritmo en obras camineras. 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 08/05/1976, p.1; El sueño por una carretera (tercera parte). 1978. Coyhaique, 2-8-1978, p.3.

a) Augusto Grosse y su “Visión de Aysén”

Augusto Grosse fue un colono alemán que llegó a Chile en las primeras décadas del siglo XX para ocupar la zona. Al poco tiempo fue contratado por el Ministerio de Obras Públicas para realizar exploraciones que permitieran elaborar de manera más precisa un proyecto para colonizar la región. De este modo, entre 1940 y fines de la década de 1950 realizó una serie de viajes por el país y específicamente por la Patagonia chilena. De estas exploraciones y estudios surgieron algunos escritos, en donde se propone la idea de un camino longitudinal norte – sur para unir toda la zona de Aysén y Palena con el resto del país¹²⁴.

En su libro *Visión de Aysén* describe el itinerario de lo que podría ser en el futuro esta ruta longitudinal que, según se reconoció durante el régimen militar, influyó notablemente la proyección del camino definitivo¹²⁵.

Además, ya durante la dictadura participó como redactor de la Revista *Trapananda* la cual se dedicó a promover los trabajos de colonización de Aysén mediante la publicación de artículos de carácter científico que abordaban distintas problemáticas, siendo una de las comunes la construcción del camino longitudinal¹²⁶.

b) Baldo Araya, “el rayado de la carretera”

Otra figura que resalta en este proceso es la del historiador y periodista local, Baldo Araya, a quien, durante la década de 1960’ se le motejó con el despectivo seudónimo de “loco” por abogar de manera insistente por la construcción del camino longitudinal.

Según él mismo confesara años después, todo comenzó cuando fue Regidor de la Municipalidad de Coyhaique en el período 1963-1967 y, a instancia de los vecinos de la comuna, se le impusiera, de entrada, la difícil tarea de romper el aislamiento continuando con la construcción de la carretera panamericana hacia el sur por terreno continental¹²⁷.

En función de eso, en los primeros meses de su cargo, se entrevistó con el Ministro del Interior, Dr. Sótero del Río quien le sugirió realizar, en Santiago, y en todo el país una

¹²⁴ GROSSE, Augusto. 1955. *Visión de Aysén*. Santiago de Chile. Instituto Geográfico Militar; GROSSE, Augusto. 1990. *Expediciones en la Patagonia occidental: hacia la carretera austral*. Santiago de Chile. Andrés Bello Ed.

¹²⁵ GROSSE, Augusto. 1955. *Op.cit*, p.145.

¹²⁶ POLLONI, Jorge Alberto. 1982. *Op.cit*.

¹²⁷ El sueño por una carretera (primera parte). 1978. *El Diario de Aysén, Coyhaique*, 29/7/1978, p.3

campaña para convencer a las autoridades de la necesidad del camino. Para ello, realizó, entre otras cosas, una charla en la Universidad de Chile, “para hacer prender el fuego de la carretera a los estudiantes”¹²⁸, y llevó impreso unos folletos titulado “Ayudemos a Aysén ahora para que Aysén nos ayude después”, editado artesanalmente el 27 de julio de 1963.

Entre otras cosas, este documento decía: “Expedición de exploración de estudio técnico-científica. Meta: determinar la manera de prolongar la Carretera Panamericana al sur de Puerto Montt por territorio desconocido, aportando además la clarificación de la situación socio económica para la elaboración de futuras planificaciones estatales en el extremo sur”¹²⁹.

Y afirmaba que

No hay antecedentes precisos de que el lugar cuestionado haya sido motivo de exploración, sin embargo, se conocen avanzadas colonizadoras de carácter particular. En la mayor parte de este rincón chileno, el Fisco no ha podido llegar con el aporte de sus servicios. Las pocas sendas existentes son obras de los mismos pobladores. Respecto de los beneficios que aportaría una travesía de exploración enteramente por territorio chileno, resolvería definitivamente la incógnita de si se puede o no encarar la apertura de un camino longitudinal, cualquiera sea su naturaleza: bien directamente por tierra o combinando la obra vial con embarcaciones en forma de transbordadores¹³⁰.

El resultado de toda esta campaña fue la elaboración en un informe oficial remitido al Ministerio de Obras Públicas quien, revisada la propuesta, emitió, a través del Departamento de Estudios de Caminos y Aeródromos de la Dirección de Vialidad un informe en respuesta, donde se expresa, entre otras cosas que,

En uno de los párrafos de su exposición, el autor de este proyecto, Sr. Baldo Araya, dice que ‘resulta asombroso, en este sentido, poder asegurar que nunca se haya realizado una expedición por territorio chileno para unir el centro poblado de Aysén (Coyhaique) con Puerto Montt, incluyendo el territorio continental de Chiloé’. Según el Sr. Araya se trataría de prolongar la carretera panamericana en 1200 kilómetros más desde el río Petrohué al sur hasta rematar en el lago O’Higgins, o sea, al borde de los Hielos Continentales.

La Dirección de Vialidad durante muchos años ha estado explorando la región patagónica chilena y el Ministerio de Obras Públicas, en el año 1955, publicó el libro “Visión de Aysén”, de que es autor el técnico explorador señor Augusto Grosse Ickler.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ El sueño por una carretera (segunda parte). El Diario de Aysén, Coyhaique, 31/7/1978, p.3.

¹³⁰ Ibid.

Y en relación a ello sostiene

La ruta propuesta por el señor Grosse hasta Riñihue es de un costo muy elevado y de ahí hasta Puerto Montt no es posible considerar siquiera su posibilidad por ahora. Las rutas naturales de esa región atravesada por profundos ríos y cañadones transversales, son la aérea y la marítima, con la complementación de caminos transversales. Es el mejoramiento de estos medios a los que deben tender los esfuerzos que se pueden aplicar en esa región y no a soluciones impracticables, geográfica y económicamente¹³¹.

Estos documentos demuestran que, efectivamente, se hablaba de un camino longitudinal para la zona austral más de diez años antes del régimen militar y que más aún, en este proceso inconcluso estuvieron involucrados representantes del Estado (Regidor, Ministros). También dejan en evidencia la vigencia del paradigma transversal en relación a los caminos de Aysén: desde la misma Dirección de Vialidad se sentencia que la idea de un camino longitudinal es anacrónico e impracticable.

3. Los trabajos del Longitudinal se ejecutan

Independiente de la frustración de estos proyectos y de la negativa institucional, a los pocos años, el Estado de Chile presidido por Eduardo Frei Montalva, iniciaría de manera oficial la construcción de la Carretera Longitudinal Austral.

De todas formas, los debates entre si la mejor opción era dar prioridad a un camino longitudinal o a varias rutas transversales persistió incluso hasta la dictadura militar. Es así como en 1976, el Secretario Regional de Obras Públicas en Aysén afirmaba que la estrategia regional se elaboraba en función de sacar los enclaves del interior al mar mediante caminos transversales, pues “Es lo más lógico, lo más expedito para luego utilizar barcazas, transbordadores, ferry, etc, para viajar al norte”¹³². Decía que estos caminos transversales tenían prioridad y crearían cuatro grandes áreas de influencia con sus respectivos polos de desarrollo que, luego se unirían, mediante el longitudinal a Puerto Montt.

Pese a ello, el longitudinal austral era ya una realidad hace años, incluso antes del propio Golpe Militar. En enero de 1982, cercano a la fecha de inauguración oficial del primer tramo

¹³¹ El sueño por una carretera (tercera parte). 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 2/8/1978, p.3.

¹³² Buscando salida al mar. Intenso ritmo en obras camineras. El Diario de Aysén, Coyhaique, 08/05/1976, p.1

oficial del camino longitudinal desde Chaitén a Coyhaique, apareció en el periódico de Coyhaique un artículo que afirmaba que “Don Eduardo Frei fue el primer presidente chileno preocupado de la Carretera Longitudinal Austral. En 1968, luego de estudios realizados por expertos de la Universidad de Chile, se inició la construcción de esta carretera desde el kilómetro 20 hasta Campo Grande, en un trecho de 46 kilómetros y desde el sector de Ensenada hasta Ralún. Hay documentos y fotografías que confirman este aserto olvidado por tantos ayseninos”¹³³.

De modo similar, apareció en el periódico El Mercurio en marzo de 1988, mientras se estaba celebrando la inauguración oficial del segundo tramo de la ruta (Coyhaique – Cochrane), un artículo en el que el Senador demócratacristiano Juan Hamilton afirmaba que “Nos parece que empaña ese logro la mezquindad oficial para reconocer el origen de esa iniciativa, así como el disimulado afán de aprovecharla electoralmente”¹³⁴. Sin ánimo de negar “el empuje y decisión del actual gobierno para completar su etapa inicial”¹³⁵, el político declaró que “la iniciativa de la carretera austral nace en 1958, mucho antes que Augusto Pinochet llegara al poder y ocupara la Presidencia de la República”¹³⁶.

En función de demostrar sus dichos, Hamilton citó un documento con fecha octubre de 1970 enviado a él, en calidad de Senador de la República, por Eugenio Celedón, quien entonces era Ministro de Obras Públicas y Transporte en el que se especificaba el avance que la administración de Eduardo Frei había dejado su obra al término de su mandato. El informe citado por el Senador decía que

(...) el proyecto consulta la construcción de una carretera de aproximadamente 750 kilómetros que unirá Puerto Montt, pasando por Puerto Varas, con Puerto Aysén, cruzando las provincias de Llanquihue, Chiloé Continental y Aysén (...) la primera etapa de 350 kilómetros, en sectores de Llanquihue, Ensenada – Ralún – Cochamó, en la provincia de Chiloé, Chaitén – Cárdenas – Yelcho, en la provincia de Aysén, Cisne Medio – Mañihuales – Aysén por Viviana, están en actual construcción o terminadas con un avance a la fecha de esta etapa del proyecto de más de un 60% (...) para el saldo, o sea 400 kilómetros, es previo realizar un estudio de factibilidad que comprenderá tanto el aspecto técnico como económico de la zona de atracción de la

¹³³ Don Eduardo Frei y El Progreso de Aysen. El Diario de Aysén, Coyhaique, 23/01/1982, p.3.

¹³⁴ Afirmó Juan Hamilton: ‘Iniciativa de la Carretera Austral nació en 1958. 1988. El Mercurio, Santiago, 4-3-1988. C5.

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Ibid.

ruta. Para este efecto, el BID ha dispuesto la suma de 400 mil dólares a fin de financiar dicho estudio¹³⁷.

Para terminar, el Senador Hamilton era directo al afirmar que dicho documento “prueba que entonces no sólo ya se había proyectado, sino que se construía parte de la obra que ahora se inaugura”¹³⁸.

Otro artículo también publicado a principios de 1988 esta vez en el diario La Época, mientras transcurría toda la expectación por la inauguración del nuevo tramo, afirmaba que

(...) hace 30 años ya se ejecutaban numerosas e importantes faenas camineras y numerosos pioneros ya transitaban en todo tipo de vehículos por las rutas de Puerto Cisnes a Estancia Cisnes; de Puerto Murta a Bahía Erasmo, de Lago Bertrand a Estancia Valle Chacabuco, de Ñirehuao a Puerto Aysén y de Vista Hermosa a Puerto Ibáñez, todo el centro de la columna vertebral de la Carretera Austral de Aysén. No es pues, esta obra vial, ni muy reciente, ni producto de un sistema de un gobierno, ni de una sola voluntad, sino la suma de innumerables factores y del esfuerzo de comunidades que percibieron su subsistencia con la apertura de sendas que las uniera, aún sin tener un concepto cabal de la proyección de un camino longitudinal de mayor envergadura¹³⁹.

El artículo argumenta que, además, entre 1892-1920 y 1932-1951 los respectivos gobiernos de esas épocas habían apoyado y financiado los trabajos de exploración y reconocimiento de Hans Steffen y Augusto Grosse que, posteriormente Vialidad aplicaría para estructurar la red básica austral.

A continuación, la publicación sigue citando ejemplos que apoyan sus dichos: en 1963, la prensa de Coyhaique aplaudía las construcciones camineras encaradas por Obras Públicas; en 1966 “el Comité Patria y Soberanía, tras cotejar informes del comité pro-adelanto de Aysén con los de varios seminarios auspiciados por la Universidad de Chile concernientes a la red caminera, emprendió un viaje exploratorio y confirmó la construcción del 20 por ciento de la ruta, aunque se lamentó más tarde de que en el tramo de unión entre Chaitén y Ralún (en la décima región), ‘no se haya hecho nada porque la gente considera en forma anticuada que sólo el mar es medio natural de comunicación’”¹⁴⁰, concluyendo que, de manera lenta y

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Ibid

¹³⁹ Un siglo de esfuerzo ha costado la Carretera Austral. 1988. La Época, Santiago, 28/2/1988, p.11.

¹⁴⁰ Ibid.

gradual se fue construyendo este camino de más de 1.000 kilómetros, “que en 1976 obtuvo el impulso necesario para ser concluida”¹⁴¹.

Más adelante reflexiona en torno al hecho de que a la carretera se le titule con el nombre de Augusto Pinochet, diciendo que “no es una materia de consenso en Aysén. El hombre que lo propuso es desconocido en la zona. Sólo se sabe que su nombre es C. Fallenger, y que en 1978 obtuvo el cargo de ‘Relacionador Público de Aysén’. Hay otros nombres para la ruta, que repiten con unción quienes conocen o han tomado parte en la difícil historia de la carretera. Entre ellos el del propio Grosse”¹⁴²

El artículo sigue aportando con datos como el siguiente. Según el autor, en 1952 el liberal Arturo Matte Larraín era candidato a la presidencia de la República y se le consultó sobre cuál sería su máxima obra en caso de triunfar en las elecciones, a lo que respondió “Prolongaría la carretera panamericana hasta la provincia de Aysén para poner en producción intensiva toda la región escondida que queda más allá de Puerto Montt”¹⁴³.

Finalmente, decía el artículo, la Carretera Longitudinal Austral que celebraba por esos días la inauguración oficial de su segundo tramo, era el resultado de un largo y lento proceso histórico que abarcaría las presidencias de Carlos Ibáñez del Campo, Alessandri, Frei y Allende, para culminar con el régimen militar de Pinochet. Termina expresando que, “Hay otros cientos y miles de nombres que no registrará la historia. Para ellos no habrá fanfarria ni homenajes cuando se inauguren los nuevos tramos. El paso de la autoridad, de ministros, de regimientos y turistas borrará sus huellas”¹⁴⁴.

En 1986 la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas publicó un folleto llamado “Camino Longitudinal Austral”. Este impreso es de carácter técnico e informativo. Posee, entre otras cosas, el nombre de las instituciones que hasta la fecha habían participado del proceso constructivo entre los cuales destaca el propio Ministerio de Obras Públicas y su Dirección de Vialidad, el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), así como de las empresas privadas involucradas tales como Asintota Ltda,

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Ibid.

¹⁴⁴ Ibid.

Recondo Ltda, Edeco Ltda, Empresa Constructora Fe Grande Ltda y la Sociedad de Ingeniería y Construcción Austral (SICAL) Ltda.

Además, contiene información sobre el avance anual de esta vía divididos en cuatro secciones distintas: red vial hasta 1975; red vial entre 1976 y 1983; red vial programada entre 1984 y 1989 con financiamiento del BID y red vial después de 1990.

Las siguientes tablas, elaboradas en función de la información recopilada, organizan estos datos hasta el año 1985 y revelan que con anterioridad a 1976 hubo avances en el Camino Longitudinal Austral (CLA) y los Caminos Transversales (CT):

Región de Los Lagos												
Año	Hasta 1976	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Total (km)
C.L.A (Km)	83,1	8,0	14,0	24,0	59,0	29,5	12,3	13,2	10,0	10,0	30,0	293,1
C.T (Km)	96,0	0,0	0,0	10,0	10,0	7,0	5,9	5,9	12,0	0,0	0,0	146,8

(Fuente: Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. 1986 Camino Longitudinal Austral. Elaboración propia)

Región de Aysén												
Año	Hasta 1976	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Total (km)
C.L.A (Km)	264,6	11,5	28,9	30,0	37,9	55,5	58,9	14,4	25,5	21,1	37,8	586,1
C.T (Km)	734,1	12,6	9,3	41,1	31,9	16,1	7,4	17,9	13,2	10,2	9,4	903,2

(Fuente: Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. 1986 Camino Longitudinal Austral. Elaboración propia)

Por lo tanto, para entonces, la Red Vial Austral, es decir, el longitudinal más los caminos transversales contaba con los siguientes datos:

Año	Hasta 1976	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Total (km)
Red Vial Austral (Km)	1.177,8	32,1	52,2	105,1	128,8	108,1	84,5	51,4	60,7	41,3	77,2	1.929,2

(Fuente: Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas. 1986 Camino Longitudinal Austral. Elaboración propia)

En síntesis, se pueden evidenciar ciertas incongruencias entre estos datos y los que representará el discurso oficial durante la dictadura militar. En primer lugar, en términos de totales construidos es notable la preponderancia de los caminos transversales por sobre el Longitudinal, aunque es cierto que existe un protagonismo otorgado durante los años de la dictadura a la construcción de la ruta longitudinal por sobre los caminos transversales, de los cuales varios kilómetros datan de antes del Golpe. Estos datos se hacen más notorios en relación a la Región de Aysén.

Un dato que no deja de ser revelador es que, según la misma información del Ministerio de Obras Públicas, el avance total de la Red Vial Austral en el período de la dictadura (741,4km) es inferior al que se tenía para antes de 1976 (1.177,8 km), lo cual es conflictivo frente a aquellas representaciones que han arraigado en el sentido común el hecho de que la obra del longitudinal austral y la Red Vial Austral en general, son exclusivas del período del régimen castrense, pues muestran que además de existir varios kilómetros construidos antes del inicio de los trabajos durante la norma militar -año 1976-, la verdad es que éstos superan a los propios trabajos ejecutados durante dicho régimen.

Dos años después, en 1988, el Ministerio de Obras Públicas edita una publicación titulada “Ministerio de Obras Públicas. Factor de Integración Nacional. 15 años de progreso sostenido” en donde, como bien explica el título, se hace un recuento y una descripción general sobre las principales obras llevadas a cabo por dicha secretaría de Estado desde el año del Golpe Militar. Según el Ministerio, las principales labores tienen que ver con los arreglos en la Ruta 5 (Panamericana), la construcción de una Red de Pequeños aeródromos

y de infraestructura portuaria, el Metro y, por supuesto, la Red Vial Austral (RVA). Respecto a ella se dice que, “significó la construcción de los tramos faltantes de la Carretera Longitudinal Austral; el mejoramiento de los caminos transversales existentes; la realización de nuevas vías de penetración; la pavimentación del camino que un Coyhaique con Puerto Chacabuco; la construcción del túnel El Farellón y la construcción de numerosos puentes y rampas para transbordadores (...) En esta monumental obra se han invertido \$37.500.000.000 entre los años 1973 y 1988 y su avance físico, a la fecha, es de un 86%”¹⁴⁵.

Este folleto informativo también aporta información sobre el estado de avance del camino longitudinal y las sendas transversales antes de 1976 y del Golpe Militar. Si bien los datos los reúne en series temporales que superan los diez años, es interesante pues cuenta con información que remite inclusive antes de la segunda mitad del siglo XX:

Período	Antes 1946		1947-1963		1964-1973		1974-1987		Total (km)
	Los Lagos	Aysén	Los Lagos	Aysén	Los Lagos	Aysén	Los Lagos	Aysén	
C.L.A (km)	0	184	80	91	16	0	278	404	1.053
C.T (km)	60	651	81	323	90	12	52	166	1.435
R.V.A (km)	60	835	161	414	106	12	330	570	2.488

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

Nuevamente los datos tienden a comprobar el hecho de que efectivamente hubo trabajos de construcción tanto en caminos transversales como en el Longitudinal para antes del Golpe. Finalmente, se pueden citar las cifras contenidas en la Memoria del Ministerio de Obras Públicas del año 1968. Entre los muchos datos que entrega este documento, expone la “clasificación del kilometraje de los caminos carreteros al 31 de diciembre de 1968”. En relación a la entonces Provincia de Aysén, se decía que había un total de 1.419 kilómetros de caminos de los cuales 587,30 kilómetros estaban estabilizados y ripiados, y 831,70

¹⁴⁵ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1988. Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido 1973-1988. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

kilómetros eran de tierra. Entre los tramos en los que se había trabajado en ese período constaba Puerto Chacabuco – Puerto Aysén – Coyhaique; Coyhaique – Cisne Medio; Sector Puente Cabezas a Campo Grande, y Puerto Buzeta – Lago O’Higgins¹⁴⁶.

En definitiva, estos documentos demuestran que, con seguridad, esta ruta austral empezó a construirse, gracias a la acción de distintas personas e intereses en una conjunción variable de procesos que sucedieron varios años antes del Golpe Militar y el impulso dado por el régimen en 1976. Asimismo, de lo que no cabe duda es que, en el año 1968, cuando ya se habían incluso llevado a cabo una serie de trabajos viales, el entonces Presidente Eduardo Frei aprobó un proyecto de construir una ruta terrestre que recorriera longitudinalmente la zona y así pudiera unir, con la menor cantidad de transbordadores posibles, toda la Trapananda con el resto del país.

Ahora bien, este trabajo pretende ir más allá de esta constatación y se cuestiona también, a partir del análisis de las representaciones sociales, por qué, bajo qué principios durante la dictadura militar este camino pasó a concebirse como obra de primer orden y qué motivó a construir aquél mito donde supuestamente el régimen castrense, y más específicamente, Pinochet, era el principal creador de la obra.

Como se verá en el siguiente Capítulo, durante el régimen militar la geopolítica en tanto que conocimiento práctico, considerada como una ciencia para el estadista, fue sumamente valorada y promovida por la gran mayoría de los oficiales de Ejército y algunos civiles como un saber útil para comprender las necesidades y problemas del país, y desde ahí proyectar las soluciones. En este marco, la Carretera Austral tendrá un valor especial, toda vez que, al igual que como fue con la Regionalización, se ve como una manifestación concreta de los principios geopolíticos aplicados para una buena conducción política. Es en esta lógica en la que, se sostiene, debe entenderse dicha actitud:

La carretera austral fue necesaria desde muchos años y pudo haberse construido mucho antes si hubiese existido la voluntad para hacerlo, ya que económica y técnicamente era factible. Sin embargo, debido a la escasa población que anhelaba su construcción, sólo se inició en 1975, *durante nuestro actual gobierno*, para satisfacer necesidades de seguridad y de desarrollo, con un enfoque geopolítico y futurista, absolutamente opuesto a cualquier intención populista o demagógica. Antes, hubo algunos proyectos, pero la decisión de construirla y todo el trabajo y esfuerzo para

¹⁴⁶ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. 1968. Memoria del año 1968. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

llevarla a buen término es una obra de los chilenos, impulsada por nuestro actual gobierno; y hecha realidad por el Ministerio de Obras Públicas y el Ejército de Chile¹⁴⁷.

Como expresa este documento el régimen militar se representa a si mismo totalmente diferente a sus antecesores populistas y demagógicos, y opone a ellos un enfoque geopolítico y futurista. Se habla de que las posibilidades técnicas y económicas estaban, sin embargo, no hubo ni visión ni voluntad para realizarlo, como sí lo tenía la dictadura. Por último, el gobierno castrense promovió esta obra para satisfacer las necesidades de seguridad y desarrollo, ambas nociones, como se demostrará, muy afines con el pensamiento geopolítico de la época y las representaciones sociales de la obra.

¹⁴⁷ VON CHRISMAR, Julio. 1986. Op.cit.

CAPÍTULO II

Los principios del gobierno y la geopolítica

Yo nunca pensé que iba a ser gobernante, pero enseñé una ciencia, en la Academia de Guerra, que se llama Geopolítica, donde estudié el país y conocí lo bueno y lo malo. Muchas medidas que se han aplicado ahora son medidas que se analizaron muchos años atrás (Pinochet, Revista Ercilla, n°2.090 – agosto 1975, p.11)

1. La geopolítica chilena desde Cañas Montalva a Pinochet: de disciplina militar a ciencia rectora

Estudios historiográficos han revelado cómo, desde fines de la década de 1970 y principio de la siguiente, se fue instalando, en el núcleo castrense del régimen, el discurso y la ideología neoliberal de la mano de los adeptos civiles –“*Chicago boys*” y también gremialistas- dejando así atrás de forma paulatina una larga tradición estatista-desarrollista al interior del pensamiento militar¹⁴⁸. También hay trabajos que han demostrado la presencia del pensamiento geopolítico en la fundamentación de los principios sobre los que el nuevo régimen erigía y proyectaba una nueva política general de gobierno¹⁴⁹.

Ambas perspectivas, en conjunto, constituyen el fundamento teórico del régimen de donde se deriva gran parte de la política pública y también la promulgación de documentos oficiales que expusieron los principios básicos del gobierno. Sin intención de caer en un esquematismo exagerado, se puede decir que, fundamentalmente, la perspectiva neoliberal fue el principal aporte entregado por los civiles al régimen, mientras el pensamiento geopolítico fue lo proporcionado por el ámbito militar. Ello no quiere decir, en ningún caso, que los militares pensarán únicamente en términos geopolíticos y los civiles en términos neoliberales, pero

¹⁴⁸ VALDIVIA Verónica. 2003. El golpe después del golpe. Leigh vs Pinochet. Chile 1960-1980. Santiago de Chile, LOM; VALDIVIA, Verónica. 2012. Op.cit.

¹⁴⁹ CHATEAU, Jorge. 1978b. op.cit; QUINTANA, Cecilia. 2001. Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena. Estudios Político Militares, (2): 127-136.

originalmente las perspectivas provenían de ámbitos distintos y durante el régimen militar tuvieron la ocasión de encontrarse y complementarse en un mismo proyecto general.

Mientras no hay acuerdo en torno al momento exacto en el cual se dio el viraje neoliberal al interior del pensamiento militar, sí hay consenso en que, a pesar de esta importante mutación ideológica en las filas castrense, hubo una notoria permanencia: el pensamiento geopolítico. Aún más, se puede decir que hubo durante el régimen militar un impulso a esta disciplina y un incremento en su valoración, lo cual justificó en 1997, que el ex dictador Augusto Pinochet, declarara que

(...) uno de los más importantes sellos que trató de imprimir el Gobierno que presidí fue una clara concepción en materias geopolíticas (...) Consciente de los reales alcances de esta ciencia, se concibió y planificó un conjunto de políticas que permitieron al país llegar a proyectar su desarrollo en forma gradual y armónica en todo el territorio nacional, disminuyendo las limitaciones propias de su forma de faja¹⁵⁰.

En esta lógica, el año 1981 se creó el Instituto Geopolítico de Chile -con Pinochet como miembro vitalicio- y en 1984, su publicación periódica, la Revista Chilena de Geopolítica. En su artículo de inauguración rezaba lo siguiente:

Al analizar las características esenciales de las innumerables y valiosas realizaciones llevadas a cabo, como también de las organizaciones creadas por el gobierno del Presidente Pinochet, es posible establecer, con absoluta certeza, que todas ellas corresponden a la materialización de definidas concepciones geopolíticas, basadas y estructuradas en la aplicación de las leyes y principios que han hecho de la ciencia geopolítica, una de las disciplinas básicas para la adecuada conducción del Estado¹⁵¹.

Dentro de estas iniciativas resaltaba la fundación “del Instituto Geopolítico de Chile, el 17 de agosto de 1981”¹⁵². Más adelante el artículo dice que con el Instituto se aseguraba “la integración de geopolíticos civiles y militares, a través de la investigación científica de la interrelación entre el elemento humano y el espacio geográfico y la de los estados dentro del

¹⁵⁰ PINOCHET, Augusto. 1997. Visión geopolítica de Chile. Pensamiento y acción. Memorial del Ejército (450): 147-165. (Discurso de Clausura de las ‘Primeras Jornadas Internacionales de Geopolíticas Academia de Guerra 1997’, realizado por el sr. Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte.)

¹⁵¹ El Instituto Geopolítico de Chile. 1984. Revista Chilena de Geopolítica, (1):13-20.

¹⁵² El Instituto Geopolítico de Chile. 1984. Revista Chilena de Geopolítica, (1):13-20.

concierto de las naciones, como también, a través del estudio y difusión de nuestra realidad”¹⁵³.

Más aún, en relación al Instituto Geopolítico durante la dictadura

Los directores de todas las academias de guerra y la academia diplomática del gobierno de Chile, los jefes de otros institutos gubernamentales pertinentes y los rectores de las principales universidades civiles son miembros ex officio por el término de sus cargos. Esto asegura la participación de estas instituciones y brinda coordinación interna en la educación de las élites militares y civiles. (...) Esta educación de elite es complementada por educación geográfica (hasta el nivel elemental de la escuela) que enseña geografía en términos geopolíticos y por la publicación de noticias y artículos en revistas que publicitan y difunden las políticas y planes geopolíticos. Los mapas oficiales producidos por el Instituto Geográfico Militar muestran la reorganización de Chile e incluyen el sector antártico reclamado por Chile dentro del territorio nacional¹⁵⁴.

Otra de las importantes realizaciones fue “la fundación de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos el 26 de diciembre de 1974”¹⁵⁵, la cual estaba “encargada de impartir docencia a oficiales de las Fuerzas Armadas y a profesionales civiles de la Administración Pública del Estado”¹⁵⁶. Ambas declaraciones dejaban expuestas al saber geopolítico como una disciplina dirigida a formar a los futuros administradores del Estado.

El protagonismo de estas instituciones lo demuestra la activa participación en ellas de importantes personajes que colaboraron ávidamente con el régimen e incluso ocuparon lugares centrales en la administración del gobierno como fue el caso de José Toribio Medina, Alejandro Medina Lois, Julio Canessa, Germán García y Julio Von Chrismar, entre otros.

En la dimensión académica, además de la creación de estos institutos y revistas especializadas, hay una notoria introducción de la disciplina geopolítica en el ámbito universitario. En 1979 se crea el Departamento de Geopolítica en la Universidad Católica de Valparaíso. En 1981, un curso de geopolítica en el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile y en 1983, se incluye por primera vez un curso obligatorio de geografía

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ PITTMAN, Howard. 1990. De O’Higgins a Pinochet: geopolítica aplicada en Chile. En: Kelly, Philip y Child, Jack. Geopolítica del Cono Sur y la Antártida. Buenos Aires, Editorial Pleamar, pp.177-187.

¹⁵⁵ El Instituto Geopolítico de Chile. 1984. Revista Chilena de Geopolítica, (1):13-20.

¹⁵⁶ ANEPE. 2016. [en línea] <http://www.anepe.cl/academia/historia/> [consultado: 23 de marzo de 2016]

política en el programa de Licenciatura en Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile¹⁵⁷. Al decir de Santis, esto sería algo razonable pues, “en los años 1973 a 1990, atendida la naturaleza militar del Gobierno chileno, es explicable que la Geopolítica se convierta en curso principal”¹⁵⁸. Es decir, durante el régimen castrense no sólo se consolidó y difundió con mayor ímpetu el saber geopolítico, sino también se intentó instalar en los distintos niveles de la instrucción militar y civil con el propósito de formar una sociedad en estos principios de conocimiento.

En el nivel administrativo, la geopolítica fue entendida durante el régimen militar como una ciencia útil para el estadista, necesaria para la conducción del nuevo régimen. En esa lógica se refirió en diciembre de 1974, el Secretario General del Gobierno y luego también Presidente del Instituto Geopolítico de Chile, Coronel de Ejército Pedro Ewing, sobre la importancia del pensamiento geopolítico, entendido como “ciencia asesora al estadista”, para la conducción y mantenimiento de la dictadura:

Nosotros estamos, en este momento, en una situación de gran trascendencia y ante un grave compromiso con el futuro. La geopolítica -como ciencia asesora al estadista- tiene en la actualidad una gran importancia para la conducción futura del Estado, en la identificación real y concreta de objetivos de tipo nacional, que obedezcan a las características geográficas del país y a la idiosincrasia de su pueblo. De allí tiene que salir una doctrina que sea realmente chilena, realmente nuestra; esa es la única forma de satisfacer, tanto en lo espiritual como en lo material, al pueblo de Chile¹⁵⁹.

Lo anterior se condice con el hecho de que el mismo Pinochet repitió insistentemente en su libro Geopolítica de 1968 que esta disciplina debía entenderse y utilizarse como “ciencia asesora” para el estadista¹⁶⁰. También lo expresó en discursos como el que emitió a principios de 1975 en la Pontificia Universidad Católica de Chile para dar inicio al año académico, donde aseguró que “Nos proponemos basar la acción del gobierno con una proyección geopolítica. Ésta supone la intervención científica de objetivos realistas, con metas

¹⁵⁷ SANTIS, Hernán. 1998. Op.cit.

¹⁵⁸ SANTIS, Hernán, 1998. Op.cit.

¹⁵⁹Entrevista Coronel Pedro Ewing. 1974. Revista Qué Pasa,5 de diciembre de 1974, p.32.

¹⁶⁰ PINOCHET, Augusto. 1968. Op.cit.

nacionales, en sustitución de los ideologismos teóricos ensayados y fracasados, en su totalidad, en nuestro país”¹⁶¹.

O también en el año 1997 en el acto de clausura de las “Primeras Jornadas Internacionales de Geopolíticas” que se llevaron a cabo en la Academia de Guerra donde expresa que,

El conocimiento geográfico alcanzado, recorriendo de norte y sur y de cordillera a mar la extensa y caprichosa morfografía del país, más los conocimientos, que el temprano interés por la Geopolítica pasaron a formar parte de mi acervo intelectual, me llevaron a la convicción personal que esta ciencia puede ser una excelente aliada en aconsejar sobre las líneas directrices que se pueden adoptar para orientarse hacia el mejor progreso y bienestar de un pueblo, tomando las decisiones políticas y estratégicas que la ‘conciencia geográfica’ del Estado sugiera o proponga¹⁶².

En relación a la geopolítica chilena existe común acuerdo de que fue introducida a Chile por militares y que su práctica y teorización ha estado monopolizada por los mismos¹⁶³. Tal como reconociera el Oficial de Ejército y profesor de Geopolítica en la Academia de Guerra, Carlos Meirelles, “el Ejército ha sido un actor destacado en la divulgación del pensamiento geopolítico y específicamente la Academia de Guerra ha constituido un permanente polo de desarrollo y difusión”¹⁶⁴.

En términos generales, fue introducida por el ex Comandante en Jefe del Ejército de Chile (1947-1949), Ramón Cañas Montalva. Entre sus aportes más significativos se cuenta su visión geopolítica sobre el Océano Pacífico y la Antártica, la cual se manifestó en una serie de escritos¹⁶⁵ y la concepción de reconstruir el Fuerte Bulnes en Punta Arenas y, sobre todo, en conseguir convencer al gobierno de Chile para tomar posesión del Territorio Antártico Chileno y la inauguración de la Base Militar General Bernardo O’Higgins en febrero de 1948. También fundó la revista oficial del Instituto Geográfico Militar, titulada Revista Geográfica de Chile. *Terra Australis*, la cual tendrá un rol protagónico en la introducción del pensamiento geopolítico al país¹⁶⁶. Con ello, al decir de Bruno Fornillo, institucionalizará “la

¹⁶¹ Discurso de Pinochet el 11 de abril. 1975. El Mercurio, Santiago de Chile. 12.04.75, p. 27.

¹⁶² PINOCHET, Augusto. 1997. Op.cit.

¹⁶³ SANTIS, Hernán. 1998. Op.cit; CASTRO, Pedro 2006. Geografía y geopolítica. En: Hiernaux, Daniel y Lindón, Alicia (eds). Tratado de Geografía Humana. Barcelona, Anthropos, pp.187-201; PITTMAN, Howard. 1990. Op.cit; CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit; FORNILLO, Bruno. 2015. Centralidad y permanencia del pensamiento geopolítico en la historia reciente de sudamérica (1944-2015). Estudios Sociales del Estado, 1(2): 118-148.

¹⁶⁴ MEIRELLES, Carlos. 2000. Op.cit, p.8.

¹⁶⁵ CAÑAS MONTALVA, Ramón. 2008. Op.cit.

¹⁶⁶ PITTMAN, Howard. 1990. Op.cit.p. 181.

geopolítica desde las entrañas del Estado”¹⁶⁷, quedando así históricamente adosada a las instituciones, y sobre todo a las militares¹⁶⁸.

Además, el General Cañas Montalva estuvo directamente implicado en la creación del primer curso de Geopolítica fundado en Chile, el cual se efectuó en la Academia de Guerra del Ejército. En efecto, en 1949 siendo aún Comandante en Jefe, le pidió al Oficial Gregorio Rodríguez Tascón que prepara la primera cátedra de geopolítica en la Academia de Guerra la cual fue efectivamente llevada a cabo en dicha institución el año 1951 para los alumnos del III año del Curso Regular de Estado Mayor¹⁶⁹.

Un año antes, en 1950, Rodríguez Tascón había dictado una conferencia sobre geopolítica en la misma academia, con el fin de introducir a los futuros estudiantes militares en el nuevo conocimiento. Su título fue “La Geopolítica y su Teoría”, siendo publicada por el “Memorial del Ejército” de ese año¹⁷⁰. Entre los que asistieron a dicha conferencia, y futuros alumnos del conferencista, se cuentan los oficiales Schneider, Prats, Mahns y Pinochet quien fue recomendado por él como profesor auxiliar en el curso de Geopolítica el año 1952, y al año siguiente, cuando Rodríguez Tascón ascendió a coronel y asumió la representación militar de Chile en Lima, asumió finalmente como profesor titular¹⁷¹.

En adelante, Pinochet relevará a Cañas Montalva como principal impulsor de la geopolítica en Chile. Para fines de los 60’ y principio de los 70’, Pinochet tenía cierto renombre en el ámbito académico del mundo militar. Desde que había asumido el cargo titular en la Academia de Guerra había acompañado su actividad docente (1951-1955; 1963-1968) como profesor de los cursos de Geografía Militar y Geopolítica, y su comprometida labor militar, con la publicación de obras como fueron *Síntesis geográfica de Chile, Argentina, Bolivia y Perú* (1953), *Síntesis geográfica de Chile* (1955), *Geografía militar* (1967) las cuales fueron publicadas y reeditadas y constituyeron material de estudio básico en las academias castrenses¹⁷².

¹⁶⁷FORNILLO, Bruno. 2015. Op.cit.

¹⁶⁸ SANTIS, Hernán. 1998. Op.cit; FORNILLO, Bruno. 2015. Op.cit; CASTRO, Pedro. 2006. Op.cit; PITTMAN, Howard. 1990. Op.cit. CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit.

¹⁶⁹ PEÑA, Juan Cristóbal. 2015. La secreta vida literaria de Augusto Pinochet. Santiago de Chile, Penguin Random House.

¹⁷⁰ MEIRELLES, Carlos. 2000. Op.cit.

¹⁷¹ PEÑA, Juan Cristóbal. 2015. Op.cit.

¹⁷² MEIRELLES, Carlos. 2000. Op.cit; PITTMAN, Howard. 1990. Op.cit.

Finalmente, en 1968, se publicaría su obra más importante en términos de su relevancia para el desarrollo de la disciplina geopolítica en Chile, se dice que con ella “el pensamiento geopolítico del entonces Coronel Pinochet trasciende el ámbito institucional y se difunde en la Armada y en la Fuerza Aérea y en el ámbito académico en general”¹⁷³.

Ese año la Biblioteca del Oficial del Ejército publicó el libro de Pinochet, llamado *Geopolítica. Diferentes etapas para el estudio Geopolítico de los Estados*, y poco tiempo después, el libro del Oficial Julio Von Chrismar, *Geopolítica. Leyes que se deducen del estudio de la expansión de los Estados*. Con este suceso quedó establecida ya de manera más firme el pensamiento geopolítico dentro del acervo intelectual militar y civil de Chile. En ellos quedaba expuesto de manera clara una visión pragmática respecto de la disciplina que influirá todo su desarrollo posterior: la geopolítica era considerada una ciencia para el estadista, es decir, un conocimiento útil para administrar y gobernar un Estado.

De hecho, según reconoció Pinochet, la geopolítica influyó notablemente en su conducción política durante los años del régimen militar:

He tenido la suerte de que muchos de las cosas que se están realizando son pensamientos que tuve cuando fui profesor de geopolítica en la Academia de Guerra. Hoy veo con gran fe que aquellas líneas teóricas, aquellos pensamientos urdidos al calor de una discusión entre alumno y profesor, se están materializando. Entre ellas la regionalización, Vialidad, crecimiento del hinterland hacia el sur, solidez en los extremos creando zonas francas y aperturas de vías de comunicación hacia la zona de Chiloé Continental – Aysén donde creo que puede haber una población de unos dos millones de seres¹⁷⁴.

2. Principios básicos de la geopolítica chilena: la vitalidad del Estado, la soberanía y el desarrollo

Para ciertos autores, “La definitiva consolidación durante 1973 del militarismo conservador y represivo representa también el auge de la geopolítica de cuño nacional y militarista”¹⁷⁵, a

¹⁷³ MEIRELLES, Carlos. 2000. Op.cit, p.16.

¹⁷⁴ Nuestra región en la mira del Presidente: "En Chiloé-Aysén pueden vivir dos millones de seres". 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 27/11/1976, p.1.

¹⁷⁵ FORNILLO, Bruno. 2015. Op.cit.

tal extremo que los más radicales plantearon que era una geopolítica nazi¹⁷⁶, mientras otros vieron la clara influencia de Ratzel y Kjellen en el pensamiento¹⁷⁷.

La geopolítica fue definida por Pinochet como

(...) una rama de las Ciencias Políticas que, basada en los conocimientos geográficos, históricos, sociológicos, económicos, estratégicos y políticos, pasados y presentes, estudia en conjunto la vida y desarrollo de una masa humana organizada en un espacio terrestre, analizando sus múltiples y recíprocas influencias (sangre-suelo), para deducir sus objetivos y estudiar sus proyecciones, con el fin de lograr en el futuro un mayor bienestar y felicidad para el pueblo¹⁷⁸.

Jorge Chateau estudió el pensamiento geopolítico chileno durante la dictadura a través de los libros de Augusto Pinochet y Julio Von Chrismar y concluye que el paradigma chileno tenía una visión organicista del Estado, soportado en tres pilares fundamentales: población, territorio y soberanía o seguridad nacional.

Según Pinochet, “La idea básica que sirvió como punto de partida fue el principal concepto de estudio de esta disciplina: el ‘Estado’ bajo la concepción orgánica, considerado como una superpersona y como la forma más elevada de la evolución social”¹⁷⁹.

En la misma línea, Julio Von Chrismar sostenía la visión organicista del Estado, definiéndolo como un “fenómeno bio-geográfico”, por lo cual “el estudio del crecimiento y expansión de los Estados es un tema de indudable interés para cualquier persona, pero cobra una especial importancia para quienes tienen, por sus funciones o trabajo, directa relación con la conducción política de un Estado o con la preparación y conducción de la Defensa Nacional”¹⁸⁰.

En dicha definición queda en evidencia que la geopolítica en Chile se proyecta como “ciencia orientadora de la verdad geográfica en los destinos del Estado o como consejera del objetivo realista que debe considerar el conductor político”¹⁸¹. En ese sentido, el conductor político

¹⁷⁶ La geopolítica, parte integrante del facismo de Pinochet. 1976. Revista Principios (órgano del Comité Central del Partido Comunista de Chile).

¹⁷⁷ SANTIS, Hernán. 1998.op.cit; CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit.

¹⁷⁸ PINOCHET, Augustos. 1968. Op.cit, p.44.

¹⁷⁹ PINOCHET, Augusto. 1968. Op.cit, p.16.

¹⁸⁰ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.12.

¹⁸¹ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.19.

debería utilizarla para “la determinación del objetivo político para llegar a proporcionar felicidad y bienestar al pueblo que dirige”¹⁸².

En este sentido, se puede sostener que la geopolítica “como disciplina está constituida por conceptos, supuestos y relaciones básicas que conforman una cierta aproximación peculiar al mundo”¹⁸³ y por tanto constituyó un factor importante en el proceso de conocimiento, y por extensión, de construcción social de la realidad para el grupo dirigente, tomando en cuenta el importante rol que tuvo esta disciplina en la formación intelectual de parte importante de quienes gobernaron el país entonces.

En la geopolítica chilena, el proceso orgánico o evolución de los Estados estaba vinculada con la expansión territorial, entendida no sólo como una extensión más allá de las propias fronteras nacionales, sino a la completa ocupación del espacio al interior de estos límites. Von Christmar ocuparía la comparación con el cuerpo humano para demostrar el proceso:

Podemos comparar la tendencia o impulso de expansión de un Estado, con el crecimiento normal de un organismo biológico individual, por ejemplo, con el desarrollo del hombre. En éste, el crecimiento es un fenómeno que no depende de su voluntad, sino que es irrefrenable o natural, o sea incontrolable. Pensamos que en los Estados sucede algo similar: crecen en forma natural y este proceso orgánico es inherente a la existencia misma del Estado, a su salud y normal evolución. Sin embargo, puede ser controlado y encauzado debidamente, para que el crecimiento sea, como en el ser humano, normal y armónico¹⁸⁴.

En definitiva, si existe un proceso natural, descrito por las leyes geopolíticas universales, hay acciones humanas (ya sea de gobiernos, de empresas, de la sociedad civil) que pueden encauzar, potenciar o empobrecer dicho proceso.

Siguiendo a Jorge Chateau, desde la geopolítica chilena, el Estado es estudiado bajo tres aspectos. El primero de ellos son sus “elementos constitutivos” que, como ya se señaló, son el territorio o espacio, la población o masa humana y la soberanía o seguridad nacional.

El segundo se le denomina “contextura” y se refiere principalmente a la estructura del Estado. En la contextura del Estado se identificarían cuatro elementos principales: las fronteras “capa

¹⁸² VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.23.

¹⁸³ CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit, p.2.

¹⁸⁴ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.20.

envolvente, cuya resistencia está de acuerdo con el grado de potencialidad del núcleo vital”¹⁸⁵; el Hinterland o “espacio alimentador del ‘núcleo vital’”¹⁸⁶; el Heartland o núcleo vital donde “se ubican los poderes del Estado desde donde irradia potencia hacia las fronteras y fuera de ellas”¹⁸⁷ y, por último, las comunicaciones, definidas como “nervios o venas que unen las diversas zonas del Estado entre sí, dentro de ellas y hacia otros Estados”¹⁸⁸.

El tercer aspecto es el ciclo vital del Estado que se ha anotado más arriba. Importa solamente repetir que pese a responder a un proceso natural, en tanto se entiende al igual que un organismo, se sostiene que los Estados que mueren, pueden también renacer, y que finalmente todo el ciclo dependerá de la buena gestión de los gobernantes mediante la consideración y evaluación de las etapas evolutivas del Estado y los distintos factores que le están afectando para así poder prevenir o curar sus males, ése es, de hecho, el propósito fundamental de la geopolítica: al ser éste un saber que estudia el Estado en todas sus dimensiones, proporciona a la autoridad política supuestas pautas y principios para realizar un buen gobierno mediante la comprensión del funcionamiento del Estado y la aplicación de acciones para asegurar su vitalidad.

La seguridad y estabilidad interna se entiende como esencial para mantener un Estado con “salud”, pues “la decadencia de los Estados ha sido generalmente efecto de la propia incapacidad y de la anulación de los esfuerzos a causa de las luchas internas más que de causas foráneas”¹⁸⁹, de ahí que, como se verá, la Carretera Austral fue considerada una estructura geopolítica fundamental toda vez que, además de ser uno de los factores de la contextura del Estado -comunicaciones-, aseguraba en paralelo la seguridad interna estableciendo la soberanía nacional, entendida como “la facultad de independencia que tienen los Estados para tomar decisiones por sí mismos, sin ninguna subordinación a potencia extranjera”¹⁹⁰.

Según Chateau y otros autores¹⁹¹, otro elemento característico de la geopolítica chilena, será su temprana y profunda mixtura con la Doctrina de Seguridad Nacional, de este modo, la

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ Ibid.

¹⁸⁷ PINOCHET, Augusto. 1968. Op.cit, p.71.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.236.

¹⁹⁰ PINOCHET, Augusto, 1968. Op. cit, p.151.

¹⁹¹ CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit; FORNILLO, Bruno. 2015. Op.cit; CASTRO, Pedro. 2006. Op. cit.

supervivencia del Estado, propósito último de la teoría geopolítica, estaría asegurada mediante la defensa del binomio seguridad-desarrollo económico que, como se verá en el próximo Capítulo, fue el nodo central sobre el que giraron las representaciones oficiales respecto del camino austral. De forma explícita Julio Von Chrismar declaraba que “el objetivo natural permanente de todo Estado es alcanzar el máximo de Desarrollo y Seguridad”¹⁹².

Vinculado con lo anterior, la noción de ‘unidad nacional’ también tendría un lugar central en los postulados de la geopolítica chilena y también, de forma explícita, en los principios del gobierno del régimen militar. Siguiendo a Chateau “la imagen del Estado como organismo, con voluntad y objetivos que cumplir, supone una integración de las partes que lo componen ya que de otra manera no podría subsistir; y una integración bastante fuerte y sólida. De ahí que la existencia de una unidad nacional básica, connatural a la existencia misma del Estado sea un supuesto central”¹⁹³.

En 1997, Augusto Pinochet realizaría, en retrospectiva, una síntesis de lo que fue el pensamiento geopolítico chileno durante su mandato, afirmando que en él ocupó un lugar central el pensamiento de Portales. Además estaba caracterizado por su nacionalismo, pragmatismo y realismo, y su divisa “orden y progreso” como nodo central. Por último, uno de los principales propósitos sería asegurar “el control del espacio terrestre y marítimo poseído, mediante actos administrativos, declaraciones y ocupaciones físicas, marcando presencia en zonas especiales”¹⁹⁴.

3. “Hacer de Chile una gran nación”

Años después de terminado el régimen militar Pinochet declaró que

(...) la acción geopolítica puede verse también reflejada en importantes documentos suscritos en el período que ocupé la Presidencia de la República. Ellos contienen elementos que, analizados con detención, denotan que, aunque nunca se usa en ellos la expresión ‘geopolítica’, sí se refieren en parte a medidas, principios, acciones y objetivos que bien pueden inscribirse en los de esta naturaleza¹⁹⁵.

¹⁹² VON CHRISMAR, Julio. 1968. Ob. Cit, p.20.

¹⁹³ CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit, p.43.

¹⁹⁴ PINOCHET, Augusto. 1997. Op. cit.

¹⁹⁵ Ibid.

Preceptos que, según el dictador “pueden observarse en documentos tales como la ‘Declaración de Principios del Gobierno de Chile’, de 1974; el ‘Objetivo Nacional’, de 1975; el ‘Objetivo Nacional y Políticas Generales del Gobierno de Chile’ de 1981; o, entre muchos otros, ‘Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social: Políticas de Largo Plazo’, del año 1977”¹⁹⁶.

Como se mencionó arriba, son más comunes los trabajos dedicados a estudiar el viraje del pensamiento militar hacia nuevas formas y la introducción en su acervo de las ideas neoliberales introducidas mayoritariamente por civiles durante los 70’ y 80’ que la permanencia e influencia del pensamiento geopolítico en la conducción del Estado en el mismo tiempo. Lo anterior llama la atención sobre todo cuando se sabe que fue el propio Augusto Pinochet quien reconocía a la Regionalización y la construcción de la Carretera Austral como una de sus principales obras, ambas inspiradas en el pensamiento geopolítico:

La gestión desarrollada hizo prevalecer el beneficios y crecimiento de la patria, basado en el pensamiento y convicción del auxilio que presta la geopolítica, dejando como producto final un país situado en el contexto mundial como un Estado – Nación en pleno desarrollo.

De las obras que se realizaron en el gobierno militar, en el ámbito de las modernizaciones, la reforma administrativa y la regionalización -proceso que aún continúa su evolución y perfeccionamiento- son, junto con la Carretera Austral, las que mayores elogios y, por cierto, consensos han suscitado.¹⁹⁷

Pinochet fundó su nuevo orden sobre el principio según el cual “El Estado debe planificar su propio crecimiento y expansión armónicamente con su desarrollo y seguridad”¹⁹⁸ y en marzo de 1974, tras aproximadamente cinco meses del Golpe de Estado, esto quedó claro en la “Declaración de principios del Gobierno de Chile” del 11 de marzo de 1974. Según este documento, un objetivo central del régimen fue “hacer de Chile una gran nación”.

Al realizar su estudio sobre la influencia de la geopolítica en el proyecto de Regionalización de 1974, Jorge Chateau sostiene que el influjo de este pensamiento puede demostrarse desde dos perspectivas. La primera se relacionaría con una influencia directa entre principios

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ Ibid.

¹⁹⁸ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.237.

geopolíticos y algunos aspectos de la base teórica del proyecto administrativo. Y la segunda, a partir de considerar que la geopolítica, en tanto que teoría de la acción política, influyó también en la orientación general y la definición de las estrategias del gobierno, y que el proyecto de Regionalización, al ser parte importante de los planes de la dictadura, estaría así, de forma mediada, influida también por el pensamiento geopolítico¹⁹⁹.

Siguiendo este modelo de comprobación para el caso de la Carretera Austral, en la Declaración de 1974, en el número III, que dice relación con la “Inspiración nacionalista, realista y pragmática” podemos avizorar desde el título mismo el peso del pensamiento geopolítico. En efecto, como ya se expuso más arriba, este saber tenía una vocación nacionalista y se entendía como un conocimiento práctico que le servía al conductor del Estado para llevar a cabo “objetivos realistas”²⁰⁰.

A continuación, el texto oficial da a conocer el “objetivo fundamental de la reconstrucción” el cual es, como se dijo, “hacer de Chile una gran nación”, y, “Para lograrlo, ha proclamado y reitera que entiende la unidad nacional como su objetivo máspreciado, y que rechaza toda concepción que suponga y fomente un antagonismo irreductible entre las clases sociales”²⁰¹. Esta proclamación hace un énfasis evidente en la temática de la unidad nacional que se entendía como elemento fundamental para la vitalidad del Estado orgánico.

La unidad nacional se relacionaba con el patriotismo, el cual era definido como “el sentimiento común que orienta esos intereses a un solo objetivo nacional y motiva a los ciudadanos de un Estado es lo que se denomina patriotismo. Constituye una poderosa fuerza moral, un verdadero motor y palanca del progreso de un Estado”²⁰². Por el contrario, se sostenía que “la decadencia de los Estados ha sido generalmente efecto de la propia incapacidad y de la anulación de los esfuerzos a causa de las luchas internas más que de causas foráneas”²⁰³. Como se mostrará en el próximo capítulo, los llamados a la “unidad nacional” y la “integración espiritual” y material, serán cuestiones fundamentales en las representaciones oficiales respecto de la Carretera Austral.

¹⁹⁹ CHATEAU, Jorge. 1978b. Op.cit, p.243.

²⁰⁰ CHATEAU, Jorge. 1977. Op.cit; CHATEAU, Jorge. 1978b. Op.cit.

²⁰¹ Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, [en línea] <http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_gob_pino8/DMdocjm0005.pdf> [consulta: 3 de marzo de 2016].

²⁰² VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.49

²⁰³ VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.236

En relación a cómo se proyecta el modelo de gobierno del nuevo régimen también es posible ver la influencia geopolítica. Se habla de una “nueva y moderna institucionalidad”, la cual se llevaría a cabo mediante una “descentralización funcional” del poder político y social, y una “descentralización territorial” gracias al proyecto de Regionalización, que fue, al decir del propio Pinochet, en sí un proyecto geopolítico²⁰⁴.

Dicho enfoque nos remite directamente a la manera en la que Pinochet había definido la geopolítica. Esto es, como “una rama de las ciencias políticas que, basada en los conocimientos geográficos, históricos, sociológicos, económicos, estratégicos y políticos; pasados y presentes”²⁰⁵ y que “estudia en conjunto la vida y desarrollo de una masa humana organizada en un espacio terrestre, analizando sus múltiples y recíprocas influencias (sangre suelo) para deducir sus objetivos y estudiar sus proyecciones, con el fin de lograr en el futuro un mayor bienestar y felicidad en el pueblo”²⁰⁶.

En relación al punto número 8, “Chile: un nacionalismo que mira a la universalidad”, también se hace evidente la impronta geopolítica del régimen. En específico, aquí pone en relación principios geopolíticos como “equilibrio internacional” y “poder nacional” que denotan las áreas de influencia geopolítica más tratadas: la global y la nacional. Al respecto, la Declaración de 1974, señala que “En un mundo cada vez más interdependiente, el Gobierno de Chile plantea su carácter nacionalista en la seguridad de que nuestra Patria constituye un todo homogéneo, histórica, étnica y culturalmente, no obstante, su disímil geografía”²⁰⁷.

En el “Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989)”, la influencia del pensamiento neoliberal se encuentra asentada, así es como Pinochet afirma que ante la necesidad de “levantar al país de la profunda crisis moral, política, económica y social”²⁰⁸, el nuevo régimen, en el ámbito económico, “ha establecido un sistema basado en el derecho de propiedad, en un mercado libre y sin distorsiones, en una economía abierta al comercio exterior y en el que el Estado desempeña un rol subsidiario”²⁰⁹.

²⁰⁴ CHATEAU, Jorge, 1978b. Op.cit.

²⁰⁵ PINOCHET, Augusto. 1968. Op.cit.

²⁰⁶ Ibid.

²⁰⁷ Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, [en línea] <http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_gob_pino8/DMdocjm0005.pdf> [consulta: 3 de marzo de 2016].

²⁰⁸ GOBIERNO DE CHILE. 1983. Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989).

²⁰⁹ Ibid.

Este documento que, al decir de Pinochet, reitera su adhesión a la doctrina política establecida en la Declaración de 1974, también pretende ser una actualización de los mismos. Lo más notorio es el rol protagónico definitivo que adquiere el pensamiento neoliberal en este documento el que queda manifiesto por la explicación del principio de subsidiariedad que, “supone la aceptación del derecho a la propiedad privada, y a la libre iniciativa en el campo económico”²¹⁰.

No obstante lo anterior, en el punto II, relacionado con el “Objetivo Nacional del Gobierno de Chile”, se hacen de manifiesto principios geopolíticos, entendidos éstos como herramientas útiles para el gobierno. Nuevamente el objetivo central es “hacer de Chile una gran nación”, también “moderna y desarrollada”, fundada en la unidad nacional y en la integración espiritual de los chilenos, para lo cual el gobierno orientará su acción a “Mantener la independencia de la República y conservar su integridad territorial”²¹¹ y “Procurar alcanzar un desarrollo político, económico y social sobre la base de un claro concepto de unidad nacional, y en armonía con la comunidad internacional. Tales esfuerzos se realizarán en permanente concordancia con la seguridad nacional”²¹².

Por ello, en relación a las “Políticas específicas” del “Gobierno interior” se afirma que la “La acción del Gobierno debe hacerse sentir homogénea y oportunamente en todo el territorio nacional, mediante una organización político-administrativa que asegure tal propósito y, al mismo tiempo, que otorgue atribuciones y responsabilidades a las autoridades de Gobierno Interior para que adopten resoluciones dentro de su zona jurisdiccional”²¹³, y que “Se favorecerá la adecuada distribución de la población del país en función de las necesidades del desarrollo y la seguridad nacional”²¹⁴.

La Doctrina de Seguridad Nacional en Chile no debe comprenderse como un corpus teórico paralelo y distinto al pensamiento geopolítico. Muy por el contrario, ambos se funden al punto de que se postula que la doctrina es en el fondo un tipo de teoría geopolítica con un interés particular. Es decir, “la importancia de la Doctrina de la Seguridad Nacional respecto a estas materias no está en que represente orientaciones diferentes de las de la geopolítica,

²¹⁰ Ibid.

²¹¹ Ibid.

²¹² Ibid.

²¹³ Ibid.

²¹⁴ Ibid.

sino que es mucho más dirigida a la consideración de los problemas de la acción política; de allí que muchos elementos que, o están supuestos o tratados en forma somera en los escritos geopolíticos, encuentren en esta formulación un desarrollo mayor”²¹⁵.

Como queda bien expresado en este documento, los principios e intereses geopolíticos, no solo conviven con los neoliberales, sino que entre ambos se potencian. Quizás la forma más expresiva de esta relación se encuentre justamente en el binomio: seguridad y desarrollo que retoma la lógica decimonónica portaliana de “orden y progreso”. La perspectiva mostrada por estos oficios demuestra que, considerados desde la perspectiva geopolítica ambos son pilares de la supervivencia del Estado orgánico, y se benefician mutuamente: a mayor seguridad interna, mayor desarrollo económico y viceversa. Este vínculo adquiere un rol protagónico que queda expuesto como parte de las “políticas generales” del plan de desarrollo económico del gobierno el cual permite “consolidar la plena libertad personal”²¹⁶.

Se recalca, por un lado, “la vigencia del principio de subsidiariedad en el campo de las relaciones económico sociales asegura a cada individuo la más amplia libertad para emprender actividades productivas, sociales y culturales, reservándose el Estado su intervención sólo cuando lo requiera el bien común”²¹⁷.

Sin descuidar por cierto el propósito de “Lograr y garantizar una efectiva Seguridad Nacional mediante el crecimiento armónico del país en sus aspectos políticos, económicos, sociales y de defensa, de manera de alcanzar una capacidad potencial disuasiva que aleje sustancialmente las eventuales amenazas que atenten contra la soberanía, independencia y continuidad institucional que se ha forjado la república”²¹⁸.

La relación establecida por las representaciones sociales -que se mostrará en profundidad en el próximo capítulo- entre Camino Longitudinal Austral y seguridad-desarrollo económico, parecen quedar aquí fundadas pues en el “Programa 1983-1989” que acompaña esta nueva declaración de principios, en el punto número III sobre Sectores de servicios, en el apartado dedicado a los Transportes se menciona explícitamente como objetivos en primer lugar, “Procurar la integración física de todo el territorio nacional, poniendo especial énfasis en

²¹⁵ CHATEAU, Jorge 1978b. Op.cit, p.239.

²¹⁶ GOBIERNO DE CHILE. 1983. Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989).

²¹⁷ Ibid.

²¹⁸ Ibid.

mejorar las vías de comunicación al interior de la zona austral del país y en la vinculación de esta zona con el resto del territorio nacional”²¹⁹. Luego, “Disponer de la infraestructura de vías y terminales necesarios y lograr el crecimiento de los servicios de transporte requeridos para el desarrollo económico social del país”²²⁰, y, por último, “Coordinar las actividades de transporte como un medio para garantizar el ejercicio pleno de la soberanía nacional”²²¹.

Por su parte, Jorge Chateau asegura que la influencia geopolítica en los principios generales de la política pública del régimen puede ser identificada en diversos planos y aspectos. En primer lugar, en relación al diagnóstico realizado por las Fuerzas Armadas antes del 11 de septiembre de 1973 en el cual queda a su vez expuesta una conceptualización geopolítica sobre los “objetivos naturales del Estado”: donde se veía una decadencia en la evolución orgánica de este, era necesario aplicar una medida curativa. En segundo lugar, “el proyecto de la nueva institucionalidad, con sus antecedentes de depuración y guerra interna, es también comprensible a partir de categorías y conceptos geopolíticos similares a los ya mencionados del diagnóstico a que se hizo referencia y que se basa en las mismas nociones”²²².

En síntesis, es posible “encontrar una relación de influencia entre el pensamiento geopolítico y el diseño fundamental del proyecto de gobierno. Los conceptos, categorías y modos de establecer relaciones entre ellos de la Geopolítica pueden ser presentados y propuestos como proveyendo el contexto teórico necesario para tal formulación”²²³.

4. La Carretera Austral: la respuesta (geopolítica) a un desafío

En relación al vínculo explícito entre la geopolítica y la Carretera Austral, Pinochet afirmó que “La carretera longitudinal austral, en lo geopolítico, vertebró una zona desarticulada, fortaleció la frontera internacional e integró un hinterland que presenta recursos para el establecimiento de importantes concentraciones de población en una época en que los grandes espacios, consolidados geopolíticamente, son vitales”²²⁴.

²¹⁹ Ibid.

²²⁰ Ibid.

²²¹ Ibid.

²²² CHATEAU, Jorge. 1978b. Op.cit, p.214.

²²³ CHATEAU, Jorge. 1978b. Op.cit, p.217.

²²⁴ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET. 1997. Op.cit, p.1.

Como se mostró más arriba, desde el pensamiento geopolítico chileno se consideraba que el Estado tenía tres “elementos constitutivos”. Dentro de este marco conceptual, el camino longitudinal era un proyecto geopolítico pues, al decir de Julio Von Chrismar, “tiene una influencia decisiva sobre los elementos constitutivos del Estado: población, territorio y soberanía”²²⁵.

El método de análisis puesto en marcha por este Oficial de Ejército en este artículo publicado en la Revista Chilena de Geopolítica constaba en verificar la trascendencia geopolítica del camino austral relacionándola y confrontándola con los distintos factores geopolíticos y “con las leyes y principios de carácter universal que rigen a la ciencia geopolítica”²²⁶. Tras el análisis detallado de cada uno de estos factores el autor sostenía que, respecto a la población, la ruta austral “contribuye a aumentar la densidad de espacios vacíos relativos, el desarrollo y bienestar socioeconómico de la población local, su cultura y capacidad ciudadana, su cohesión y unidad nacional y la identidad histórico-cultural del Estado Nación”²²⁷.

En relación al territorio, afirmaba que “facilita su organización, ocupación y aprovechamiento, haciendo su explotación económica más rentable, ya que abre nuevas posibilidades de acceso y transporte. Además, se perfecciona y consolida la organización política y administrativa del territorio aumentando a la vez su integración física”²²⁸.

Finalmente, en cuanto a la soberanía la Carretera Austral “aumenta su ejercicio efectivo, facilita el incremento del potencial nacional en la zona, mejora las características viales y prepara la zona para un mejor aprovechamiento militar ante una eventual emergencia”²²⁹.

Al decir de este Profesor de Geopolítica de la Academia de Guerra, el longitudinal austral,

(...) aumenta la unidad e integración nacional; perfecciona la armonía; promueve un crecimiento geohumano más natural; estimula el crecimiento orgánico; facilita el desarrollo global nacional; aumenta la seguridad nacional; aumenta la cultura y capacidad ciudadana; incrementa el poder nacional; promueve el bien común general nacional; perfecciona el espacio vital chileno; perfecciona al estado nación; facilita la conservación de la integridad territorial²³⁰.

²²⁵ VON CHRISMAR, Julio.1986. Op.cit.

²²⁶ Ibid.

²²⁷ Ibid.

²²⁸ Ibid.

²²⁹ Ibid.

²³⁰ Ibid.

De este modo, haría “crecer a nuestra patria, evitando su decadencia o regresión”²³¹ pues “incide en la estructura orgánica de Chile al desarrollar nuestra frontera internacional, dinamizar el espacio de crecimiento, constituir un sistema de comunicaciones que facilitará el progreso de toda el área y el ejercicio de gobierno regional, provincial y comunal”²³².

Por ello lo catalogó como “una de las realizaciones más importantes de nuestro actual gobierno y, sin duda, la obra predilecta de S.E el Presidente de la República, Capitán General don Augusto Pinochet Ugarte, debido a su enorme trascendencia geopolítica”²³³, la cual, “puede resumirse diciendo que constituye la espina dorsal de toda la red de comunicaciones terrestres que (...) unen la Provincia de Palena y la región de Aisén al núcleo de cohesión del territorio de Chile continental, estimulando el desarrollo y la seguridad de esas áreas, consolidando y perfeccionando la unidad nacional y la integración física de Chile”²³⁴.

Por todas estas razones, tras su análisis geopolítico que “se basa sobre los dos grandes pilares de la grandeza de todo Estado: el desarrollo y la seguridad nacional”²³⁵, Von Chrismar concluye que “la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’ influye favorablemente en todos los campos de acción, adecuándose a las leyes geopolíticas y a los principios geopolíticos de carácter universal”²³⁶, y de esta forma, “La carretera austral ‘Presidente Pinochet’ influye e influirá positivamente y en gran medida en el fortalecimiento de los vínculos permanentes que cohesionan a la población, transformándola en nación; en los que integran el territorio, transformándolo en país y en los que aumentan la soberanía, transformándola en un poder nacional soberano, todo lo cual facilitará que se cumpla nuestro objetivo nacional: ‘Hacer de Chile una gran nación’”²³⁷.

En términos similares se refirió al camino austral el entonces profesor de geopolítica, miembro titular del Instituto Geopolítico de Chile y luego Ministro de Obras Públicas, Oficial Germán García Arriagada en una conferencia dictada en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos en 1989, publicada ese mismo año en la Revista Chilena de Geopolítica.

²³¹ Ibid.

²³² Ibid.

²³³ Ibid.

²³⁴ Ibid.

²³⁵ Ibid.

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Ibid.

Para el autor, el camino constituía una verdadera “columna vertebral” para el país, y consideraba que

(...) representa ésta el esfuerzo más trascendental que Chile ha hecho, en su lucha por vencer y modificar a la naturaleza, en todo el presente siglo. La decisión del Supremo Gobierno de realizarla es un acto político de la mayor importancia, y no exageraríamos al señalar que sólo puede comparársela con la iniciativa del Presidente Manuel Bulnes, en 1842, al disponer tomar legítima posesión del Estrecho de Magallanes y afianzar así nuestra soberanía en la región austral²³⁸.

García subrayó con insistencia el carácter heroico y necesario de esta obra, toda vez que consideraba como extremo el aislamiento en que se encontraba anteriormente la región por donde pasaba el camino. En efecto, “Aisén era una isla dentro de la ‘gran isla’ que constituye Chile, como país marítimo continental y por aquellas características geográficas que otorgan el rasgo insular a ciertas regiones”²³⁹, de manera tal que con la ruta austral “se incorporó una vasta zona que alcanza casi la sexta parte del territorio nacional -excluida la Antártica- que prácticamente se había mantenido aislada dentro de sí misma y del resto del territorio nacional”²⁴⁰.

Con un tono evidentemente apologético, de la obra y del régimen, el autor hace énfasis en los “obstáculos” y “dificultades” impuestas por la naturaleza al hombre para alcanzar el desarrollo. De hecho, basa su análisis en la teoría del historiador conservador Arnold Toynbee sobre “el desafío y la respuesta” para sostener que la Carretera Austral, considerada contestación a la problemática presentada “por una geografía considerada entre las más difíciles del planeta”²⁴¹, fue “la respuesta a este desafío (...) Humana y técnicamente extraordinaria”²⁴² apuntando que “sólo una férrea voluntad política podría concretar esta respuesta”²⁴³.

Según García,

La Carretera Longitudinal Austral contribuye a aumentar no sólo el desarrollo, sino nuestro poder nacional, lo que, en consecuencia, repercute en la seguridad nacional del país. De lo anterior se infiere que la construcción de la Carretera Longitudinal Austral es una muestra evidente de la capacidad lograda por Chile en los últimos

²³⁸ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

²³⁹ Ibid.

²⁴⁰ Ibid.

²⁴¹ Ibid.

²⁴² Ibid.

²⁴³ Ibid.

quince años. La transformación de la geografía y la respuesta al desafío de ésta, en la obra analizada, sólo ha podido producirse debido a un claro fortalecimiento de los factores que conforman el poder nacional de los Estados; esto es, factores de orden humano, económicos, físicos, políticos y militares²⁴⁴.

Según él, “la Carretera Longitudinal Austral es en sí un proyecto geopolítico, y, a no dudar, el más importante de los proyectos de esta naturaleza que se hayan realizado en el presente siglo”²⁴⁵, pues

(...) 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. (...) Se aumenta, al mismo tiempo, la integración física del territorio para formar un solo país, rescatando a Chile de su condición de ‘archipiélago geopolítico’ y a Aisén de su doble insularidad²⁴⁶.

En relación al vínculo entre población y caminos afirma que, “es necesario señalar al respecto que los caminos, en general, son un nervio conductor de impulsos y corrientes humanas (materiales y espirituales) que fluyen en uno y otro sentido”²⁴⁷.

De manera un tanto más literaria, respecto a la soberanía se pregunta “¿Cómo podría alguien discutir que la Carretera Longitudinal Austral no conlleva en su trazado y en cada centímetro y metro que gana a la naturaleza -transformando el paisaje- una dosis tremenda de soberanía?”²⁴⁸. Esto lo realiza “al facilitar el incremento del potencial de la zona, mejorando las condiciones viales longitudinales y transversales y, por qué no mencionarlo, preparando de hecho a la región para un mejor aprovechamiento militar ante una eventual emergencia”²⁴⁹.

Nuevamente en la Revista Chilena de Geopolítica, aparece publicado en el año 1985 un artículo titulado “La problemática del transporte en la zona austral”, escrito por el Contralmirante, profesor de la Academia de Guerra y miembro del Instituto Geopolítico, Francisco Ghisolfo Araya quien expresa que “la Zona Austral de Chile presenta

²⁴⁴ Ibid.

²⁴⁵ Ibid.

²⁴⁶ Ibid.

²⁴⁷ Ibid.

²⁴⁸ Ibid.

²⁴⁹ Ibid.

características geográficas muy peculiares que la sitúan entre las regiones de más difícil poblamiento y desarrollo en el mundo”²⁵⁰, y agrega que,

La situación antes descrita constituye un factor de debilidad desde el punto de vista de la geopolítica. Más aún, tratándose de una zona limítrofe que en un momento dado pudiera constituirse en un objetivo estratégico de carácter geográfico. De allí la preocupación preferente del Gobierno por la región. Por lo demás, las perspectivas económicas de la Zona Austral son tan auspiciosas que si se sumaran los empresarios privados a los esfuerzos que el Gobierno allí realiza, podría crearse un gran polo de atracción y de desarrollo nacional que absorbería mano de obra cesante en gran cantidad y generaría riquezas que contribuirían al bienestar de todos los chilenos²⁵¹.

Como en las propuestas anteriores, el autor fundamenta la importancia geopolítica del camino en los factores referidos a la posibilidad de aumentar soberanía e impulsar el desarrollo económico, lo cual, como se mostrará en el próximo capítulo será una referencia común en las representaciones sociales respecto de la Carretera Austral.

Lo recientemente expuesto fueron los resultados aparecidos en la Revista Chilena de Geopolítica realizados por integrantes del Instituto y también profesores de geopolítica en la Academia de Guerra, sin embargo, ¿Cuánto de este pensamiento hay en las representaciones sociales respecto del camino austral que son promovidas en medios de difusión amplios como periódicos y revistas no especializadas? No es sorprendente que, en un contexto de máximo apogeo y confianza en la geopolítica como ciencia útil para el estadista como el de la dictadura chilena, esta ideología haya influido estas representaciones, pues, “¿Qué es una ideología sin un espacio al cual se refiere, un espacio que descubre, cuyo vocabulario y relaciones emplea y cuyo código contiene?”²⁵².

Sin embargo, lo importante es revelar el proceso mediante el cual se erigen estas representaciones tomando lo “científico” del lenguaje geopolítico como si esta disciplina mostrara la realidad en sí, sin filtros ni mediaciones para así arraigar un sentido común que expresa supuestas verdades racionales, objetivas, imparciales lo más alejado posible de las ideologías y algún sentido político.

²⁵⁰ GHISOLFO ARAYA, Francisco. 1985. La problemática del transporte en la zona austral. Revista Chilena de Geopolítica, (2): 35-58.

²⁵¹ Ibid.

²⁵² LEFEBVRE, Henri. 1978. El derecho a la ciudad. Historia, ciencia, sociedad. 4ª.ed. Barcelona, Península.

Por tanto, no basta con demostrar que existe efectivamente una influencia de las nociones geopolíticas en la edificación de estas representaciones, sino desnaturalizar el mismo conocimiento geopolítico y destacar que éste no expresa verdades absolutas, sino una perspectiva ideológica y parcial de la realidad. Es decir, aplicar un análisis crítico que demuestra que "‘el discurso geopolítico’ no es el lenguaje de la verdad; más bien, lo entiende como un discurso que busca establecer y hacer valer sus propias verdades"²⁵³, de esta manera se "politiza la creación de conocimiento geopolítico por intelectuales, instituciones y hombres de Estado en ejercicio"²⁵⁴, y se demuestra que el pensamiento geopolítico es "parte de la política en sí y no como una descripción neutral e independiente de una realidad objetiva transparente"²⁵⁵.

Dicho de otra manera, será relevante identificar y mostrar el nexo entre pensamiento geopolítico y las representaciones sociales de la ruta austral pues, en función del importante valor otorgado a la geopolítica, ello explicaría de cierta manera porqué esta vía fue considerada durante la dictadura una "obra trascendental", de primer orden, y también porqué quiso representarse como una obra exclusiva del régimen militar, pero más aún es considerar que el pensamiento geopolítico es en sí mismo una forma parcial, socialmente convenida, de construir la realidad. Una ideología, en el sentido dado a este término por Lefebvre, en tanto disimula de manera intencional y política lo real, bajo la apariencia de la inocencia, la objetividad²⁵⁶.

²⁵³ Ó TUATHAIL, Gearoid; DALBY, Simon and ROUTLEDGE, Paul (eds). 1998. Op.cit, p.3.

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ Ibid.

²⁵⁶ LEFEBVRE, Henri. 1978. Op.cit; LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit; LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit.

CAPÍTULO III

Carretera Longitudinal Austral: la construcción de un sueño

Hoy, cuando vemos cumplido un sueño acariciado por años, cuando sólo el canto del hacha y el martillo del colono de ayer se escuchaba en la inmensidad y soledad de esta Patagonia, cuando la naturaleza salvaje y agreste parecía no ceder para dar paso a la vía y al progreso, la visión de un hombre, de un soldado, ha vencido nuevamente en una lucha tenaz, constante, fuerte e inteligente y aquello que parecía imposible es hoy una realidad (...) porque la Carretera Austral 'Presidente Pinochet'. Fue primero un sueño, luego una caricia y hoy una hermosa realidad. (Homenaje inauguración Carretera Austral, febrero de 1988).

Antes de iniciar la parte final de esta investigación es el momento de cuestionarse nuevamente ¿Se puede sostener que la Carretera Austral, entendida en su aspecto físico, es una obra, un artefacto integrador, impulsor además de soberanía y desarrollo económico en sí mismo? ¿Están estas cualidades contenidas inherentemente en cada uno de los tramos, 'caminos de penetración' longitudinales y transversales que fueron conformando de a poco la Red Vial Austral, o son atributos proporcionados por las representaciones sociales que 'pavimentaron' esta ruta con un sentido y significado? Se ha expresado desde la Introducción que la producción social del espacio no puede comprenderse separando arbitrariamente el aspecto material del simbólico, sino muy por el contrario debe entenderse como un proceso de permanente retroalimentación entre ambos ámbitos²⁵⁷.

En esta lógica, en su libro dedicado a las representaciones sociales, Henri Lefebvre afirma que ellas están entre la presencia (el representante) y la ausencia (lo representado). No son lo uno ni lo otro, sino ambas instancias en un mismo momento. De esta manera, la representación no es sólo aquello que evoca algo que está ausente, sino que forma también parte de aquella ausencia que evoca. Del modo contrario, cualquier objeto presente es también producto de las representaciones que en distintos lugares e instancias lo evocan en su ausencia. Las representaciones sociales tienen, por tanto, un rol central en la construcción

²⁵⁷ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit; SOJA, Edward. 1989. Op.cit; SOJA, Edward. 1996. Op.cit.

social de la realidad. Ni superior ni inferior a los objetos materiales que la conforman, sino el mismo protagonismo²⁵⁸.

La Carretera Austral se construyó durante la dictadura militar no sólo mediante la apertura de sendas, detonaciones de roca, superación de ríos y lagos, sino también a través de una serie de representaciones que arraigaron -o intentaron arraigar- un significado determinado en el sentido común de la gente. Sin embargo, la historiografía tradicional ha priorizado la descripción del proceso material y tangible de su construcción, y no ha estudiado sus representaciones, lo cual lleva a la ilusión y equívoco de que estas no existen como tal pues las características que ellas refieren constituirían en realidad partes inherentes o naturales de la ruta. De esta manera se oculta toda la dimensión política, ideológica, los conflictos de intereses y de poder que hay en su configuración.

Como se verá a continuación, aunque no de manera exclusiva, dichas representaciones estuvieron influidas por y transmitieron el pensamiento geopolítico. Lo anterior no quiere decir que el camino austral sea el producto directo de 'comprender geopolíticamente la realidad'. De hecho, como se ha sostenido a lo largo de esta investigación la cuestión caminera y la construcción de caminos en la región austral es anterior al régimen militar. Lo que se quiere expresar es que, en gran medida, las representaciones sociales respecto de esta ruta fueron influidas al tiempo que difundieron este conocimiento que operó como forma de legitimar socialmente esta obra, en tanto la geopolítica se representaba con una dignidad científica. Todo ello en el contexto en que, como se mostró en el capítulo anterior, la geopolítica entendida como conocimiento útil para la conducción del Estado, influyó notablemente la proyección de algunas políticas públicas y teniendo en cuenta que, desde esta perspectiva teórica, las comunicaciones, y más específicamente la conectividad vial es un aspecto de gran relevancia.

La consideración de este conocimiento como un saber científico influyó también en el hecho de que se naturalizaran y despolitizaran las representaciones sociales del camino austral pues desde este supuesto se tendió a pensar que ellas transmitían nociones puramente objetivas, racionales e imparciales, y no, como se sostiene en este trabajo, atravesadas por intereses

²⁵⁸ LEFEBVRE, Henri. 1983. La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones. México. D.F, FCE.

particulares y una ideología.

No cabe duda de que la intención de construir caminos en Aysén es anterior al Golpe de Estado y la consecutiva instalación del pensamiento geopolítico como una 'forma de hacer política'. Por ello, hubo trabajos de construcción caminera antes del 11 de septiembre de 1973. Sin embargo, el notorio impulso dado a partir de entonces y la forma en la que se representó esta obra, debe mucho al pensamiento geopolítico.

Al realizar la reflexión acerca de la relación existente entre representaciones e ideología, Lefebvre reconoce las confusiones al respecto, y de modo esquemático propone entender a las ideologías como sistemas cerrados y más bien rígidos de representaciones. Asimismo, visualiza entre ambas una retroalimentación consistente en que al tiempo que las representaciones conforman este sistema llamado ideología, la ideología en tanto que sistema de nociones y significados también influye en las representaciones. Según él, “Por definición, la ideología disimula lo ‘real’ que yace bajo la ideología. Tiene esa finalidad intencionalmente, políticamente”²⁵⁹.

Las ideologías, mediante sus representaciones, generan verdades. Y estas se arraigan con mayor fuerza en el saber común cuando se les aplica el rango de técnicas o científicas²⁶⁰. Por otro lado, toda vez que a la noción de ideología se le asocia un tinte político, se tiende a ocultar su naturaleza y no ser nombrada como tal: “Hoy con propiedad decimos, ‘Aysén, camino al futuro’, por la tranquilidad, libertad y progreso nacional. Apoyamos a este hombre que, *sin ser político*, sin prometer nada nos ha dado el impulso para romper el aislamiento y así avanzar por la senda del progreso y desarrollo regional”²⁶¹ De esta forma, fue común que tanto militares como sus colaboradores civiles de derecha negaran lo ideológico y político de sus obras administrativas y de infraestructura y las calificaran únicamente en términos técnicos, científicos, no ideológicos.

Es decir, “Los ideólogos de la tecnocracia hablan del fin de las ideologías ante la competencia, las técnicas y el saber aplicado a la realidad social”²⁶², pero “este concepto sacude violentamente el de lo verdadero, así como la oposición de lo verdadero y lo falso”²⁶³.

²⁵⁹ LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit., p.31.

²⁶⁰ LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit, p.30.

²⁶¹ Aysén. Una realidad integrada al camino del futuro. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 03/03/1988, p.7. (subrayado por el autor)

²⁶² LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit, p.31.

²⁶³ Ibid.

Por ello, aunque este tipo de obras públicas, como la Carretera Austral, fuera fundada sobre el conocimiento técnico y científico, supuestamente objetivo, debe observarse el hecho de que “Las políticas tienen sus sistemas de significaciones -ideologías- que les permiten subordinar a sus estrategias los actos y acontecimientos sociales por ellos influidos”²⁶⁴. Dicho de otra forma, como cualquier forma de conocimiento, la geopolítica transmite una manera parcial, política e ideológica de comprender la realidad, y no la realidad misma, de ahí que la ruta austral no pueda ser considerada una estructura inocente, apolítica.

Transcribiendo lo que Lefebvre afirmaba para la economía política, entendida por él como ideología, podemos sostener igualmente que la geopolítica “supuesta ciencia, no es sino representación elaborada. Transcribe en ideología y científicidad la transcripción del trabajo en abstracción, lo acepta y lo ratifica”²⁶⁵. Del mismo modo, las representaciones sociales respecto de la ruta austral transmitieron el lenguaje e ideas geopolíticas y consolidaron a esta ciencia como una ideología capaz de disimular y construir ‘lo real’ bajo sus parámetros.

Es posible sostener que en gran medida lo que se conoce actualmente como Camino Longitudinal Austral es consecuencia de este proceso de producción social del espacio durante la dictadura. Es decir, tanto los caminos longitudinales y transversales que son tangibles actualmente y la representación simbólica que concebimos con el nombre de Carretera Austral. Como camino no es más que la unión de diversos puntos distantes mediante la construcción de tramos viales, pero como Carretera Austral es también un universo de significados.

De esta forma, esta ruta austral es el producto de lo soñado, imaginado, representado y de lo materialmente llevado a cabo. En periódicos y revistas se difundió la idea de que “la Carretera Austral 'Presidente Pinochet' Fue primero un sueño, luego una caricia y hoy una hermosa realidad”²⁶⁶.

En el presente capítulo se realiza el estudio de las representaciones sociales del camino austral entendidas como parte fundamental del proceso de producción social del longitudinal. Se tiene por supuesto teórico que ellas no actúan independientes del proceso de construcción material de la ruta. Dicha separación sería sumamente arbitraria y llevaría a un nuevo error:

²⁶⁴ LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit., p.35.

²⁶⁵ Ibid.

²⁶⁶ Ruta austral es una realidad. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 04/03/1988, p.4.

sobreponer lo simbólico a lo material. Aquí se considera que no se puede referir a lo uno sin hablar de lo otro, pero se pone énfasis en las representaciones pues, como se anotó en la Introducción, es un aspecto mucho menos abordado por la historiografía tradicional sobre la ruta que el ámbito tangible.

En consecuencia, este capítulo no se encuentra organizado cronológicamente sino en función de diversos apartados en los que se analizan aspectos distintos pero interdependientes de las representaciones sociales en torno al camino longitudinal. Cada uno de estos ejes temáticos constituye a su vez un nodo de reflexión que surge tras el estudio de estas representaciones.

1. Romper el aislamiento e integrar la “Isla Continental”

Cualquier perspectiva dirigida a promover el desarrollo económico y social de la Región de Aysén y la Provincia de Palena debía tener como propósito central solucionar antes que todo, la tradicional problemática del aislamiento en esta zona. Pues éste factor era considerado causa directa de los mayores problemas que tenía dicho territorio: “Mientras no se rompa el aislamiento, difícil va a ser hablar de un verdadero desarrollo regional, porque cualquier empresa nueva que pretenda surgir en la región se encuentra en la actualidad con que su producción no puede competir en los mercados del país o el extranjero por los altos costos que significa el transporte”²⁶⁷.

Este sentido común fue sostenido históricamente tanto por los habitantes locales como por representantes del Estado, sin embargo, en el contexto del régimen militar y de construcción del camino austral, adquirió una particular atención. Así fue explicado de forma clara por el entonces Secretario Regional de Coordinación y Planificación, José Yuraszeck quien afirmó que “las grandes limitantes del desarrollo de Aysén son su aislamiento (transporte), el desconocimiento de sus recursos y el alto costo de energía”²⁶⁸, por lo tanto, era necesario “romper el aislamiento de Aysén a la brevedad”²⁶⁹. Días antes el mismo funcionario afirmaba que “toda alternativa de desarrollo para la región, parte del hecho que primero debemos romper el aislamiento, por eso el Gobierno está entregando todos sus esfuerzos para terminar

²⁶⁷ Romper el aislamiento para lograr desarrollo y progreso regional. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 24/03/1979, p.3.

²⁶⁸ Aysén tiene tres grandes limitantes para su desarrollo. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 27/03/1979, p.1.

²⁶⁹ Ibid.

pronto la Carretera Longitudinal Austral”²⁷⁰, agregando que este camino “incorporará a la vida nacional a esta parte de Chile que hasta la fecha *no significa nada*, pero dentro de poco podrá incorporarse con sus recursos forestales y ganaderos a la producción nacional”²⁷¹.

De igual forma, un estudio realizado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en el año 1982, afirmaba que

(...) el vasto sector que constituye la Región de Aysén ha estado históricamente aislado del resto del país y, aún, carente de comunicaciones en su propio territorio a causa de su difícil morfología geográfica, geológica y climática (...) todo lo cual tiene por consecuencia un prácticamente nulo proceso de colonización, un lento desarrollo industrial y los escasos recursos técnicos profesionales son transitorios [por lo que] se comprende la necesidad de romper este círculo vicioso correspondiéndole al Estado, en su carácter subsidiario, dotarla de la infraestructura mínima necesaria para ello, como también de los estímulos para la acción privada²⁷².

En este contexto se representaba el camino austral como una positiva solución, toda vez que iba a “Permitir la creación de centros poblados estratégicos y el refuerzo de los actualmente existentes, próximos a la frontera, con vinculación y acceso al resto del país, afianzando la soberanía nacional en la zona y evitando recurrir a territorios extranjeros para satisfacer las necesidades de la población”²⁷³.

En octubre de 1979, un diario regional afirmaba que “Consciente de que la falta de una vía terrestre de comunicación ha sido el principal freno para el desarrollo regional, y respondiendo a uno de los más preciados sueños de sus habitantes, el Presidente Augusto Pinochet dio su total apoyo a la construcción de la Carretera Austral”²⁷⁴.

En definitiva, se comprendía que “el aislamiento, como condición geográfica, es el gran problema de la Undécima Región. Desde luego no es un descubrimiento de hoy, sino que la sintética expresión de las circunstancias que enmarcan la historia de este territorio”²⁷⁵.

La larga historia en que el territorio de Aysén ha sido representado socialmente como un lugar aislado, extraño y alejado del núcleo estatal comienza con un mito: la leyenda de la

²⁷⁰ Romper el aislamiento para lograr desarrollo y progreso regional. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 24/03/1979, p.3.

²⁷¹ Ibid. (subrayado por el autor).

²⁷² Visión del Presidente Pinochet. Integración de la regional de Aysen a desarrollo nacional. 1982. La Nación, Santiago, 24/02/1982, 6A.

²⁷³ Ibid.

²⁷⁴ La Carretera Austral. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/10/1979, p.3.

²⁷⁵ Romper el aislamiento. 1975. El Diario de Aysén, Coyhaique, 19/10/1975, p. 1.

Ciudad de los Césares. Durante la Colonia, sobre todo en los siglos XVII y XVIII se hicieron varias exploraciones hacia esos “aislados confines” motivadas por el deseo de encontrar ahí un poblado idílico con un clima peculiarmente acogedor y unas riquezas naturales extremas²⁷⁶. Luego, desde la segunda mitad del siglo XIX, bajo el paradigma racionalista y positivista, se comenzaron a realizar “exploraciones científicas” con tal de conocer, clasificar y definir el territorio el cual nunca dejó de ser catalogado de extraño, aislado, alejado²⁷⁷. En este siglo el reconocido geógrafo Eliseo Reclus recorrió Chile y al respecto dijo "Más allá de Chiloé, donde se fundó en 1566 la población de Castro, no se pobló ninguna otra, y los documentos españoles continuaron por más de dos siglos señalando en aquellos sitios el fin de la cristiandad"²⁷⁸.

En el siglo XX, durante la era republicana, la imagen de territorio alejado, extraño persistió notablemente. En esta lógica, la revista de turismo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, *En Viaje*, “la primera publicación de carácter masivo que estuvo especialmente destinada a entregar informaciones a los turistas nacionales”²⁷⁹, que “No cabe duda que su lente contribuyó a establecer una mirada común sobre el sur de Chile que subsiste hasta la actualidad”²⁸⁰, en los cerca de 17 artículos que dedicó, en la década de los 40’ y 60’, al territorio por donde pasa el camino longitudinal, se desprenden títulos como “Aysén, paraíso perdido” (marzo 1945); “Aysén, sinónimo de aventura y coraje” (enero 1946); “Soledad y belleza del Chile austral” (noviembre 1953); “Aysén, tierra de sacrificios y esperanzas” (enero 1966).

Por otro lado, reproduciendo los prejuicios centralistas de la visión estatal, la historiografía tradicional afirmó durante ese siglo que Aysén “existe” desde que fueron explicitados sus límites gracias al decreto 8.582 de 1927 dictado por el entonces Presidente de la República, el General Carlos Ibáñez del Campo que creó el Territorio de Colonización de Aysén como unidad geográfica y administrativa (de colonización)²⁸¹. Esta visión es coherente con el

²⁷⁶ MARTINIC, Mateo. 2005. Op.cit.

²⁷⁷ ORTEGA, Hernán y BRUNING, Anabella. 2004. Op.cit; MARTINIC, Mateo. 2005. Op.cit.

²⁷⁸ RECLUS, Eliseo. 1890. Nueva geografía universal. La tierra y los hombres, Tomo III América del Sur. Madrid, El Progreso editorial, p.637.

²⁷⁹ BOOTH, Rodrigo. 2010. El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Revista de Historia Iberoamericana*, 3(1): 10-22.

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ IBÁÑEZ SANTA MARÍA, Adolfo. 1972-1973. Op.cit; ORTEGA, Hernán y BRUNING, Anabella. 2004. Op.cit; MARTINIC, Mateo. 2005. Op.cit.

comportamiento que históricamente ha mantenido el Estado con Palena y Aysén: frente a la cuestión de qué hacer con el territorio y la gente que lo habita ha decidido llevar a cabo un proceso de ocupación y civilización, que en este caso es sinónimo de chilenización. Es decir, transformar este paisaje geográfico y social según pautas que rigen “lo nacional”. En síntesis, en tanto que institución moderna el Estado chileno al tiempo que ha construido históricamente el relato fronterizo de su territorio, ha intentado colonizar estos espacios sociales²⁸².

A causa de ello, grande fue el orgullo de la oficialidad cuando el 24 de febrero de 1982, tras una inversión aproximada de 450 millones de dólares, se inauguró oficialmente el primer tramo de camino de unos 420 kilómetros de extensión que unía a Chaitén (Provincia de Palena) y Coyhaique (Región de Aysén), y la mayoría de las localidades que quedaban entre estos dos puntos; además se llevó a cabo la fundación del camino Futaleufú - Puerto Ramírez de 48 kilómetros y cinco puentes; y por último, las dos primeras villas fundadas al lado del camino: Santa Lucía y Vanguardia²⁸³.

En el evento de inauguración, Patricio Torres, Oficial del Ejército y Ministro de Obras Públicas, dijo que:

El Presidente de la República al disponer la construcción del Camino Longitudinal Austral estaba buscando la integración no sólo geográfica, sino socioeconómica de los habitantes de Chiloé y Aysén con el resto del país, como también generar nuevas fuentes de trabajo; permitir la unión de zonas productivas y que están aisladas con el resto de las áreas económicas de la Región y contribuir a la seguridad nacional al crear nuevos poblados o permitir afianzarlos²⁸⁴.

Después de seis años, a principios de 1988 se inauguraría otra importante etapa del camino longitudinal que tendría una cobertura mediática igual de extensa que lo ocurrido en el año 1982. El tramo Puerto Montt – Cochrane fue inaugurado en marzo de 1988; eran 1.200 kilómetros de camino con tres transbordos –Seno reloncaví, Canal Comau y fiordo Reñihué-

²⁸² BAEZA, Brígida. 2009. *Fronteras e identidades en Patagonia central (1885-2007)*. Rosario, Argentina, Protohistoria Eds., ULLOA, Andrés. 2014. *Fronteras porosas, culturas híbridas: hacia un pensamiento otro de la colonización de la Patagonia central*. En: *Sociedad de Historia y Geografía de Aysén. Un encuentro con nuestra historia*. Coyhaique, SOHIGEO, pp.184-202; NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2014a. *Op.cit*; NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2014b. *Op.cit*; NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2016. *Op.cit*.

²⁸³ Ruta austral. Presidente inaugura tramo de carretera. 1982. *El Mercurio*, Santiago, 23/02/1982, p.1.

²⁸⁴ Pinochet inauguró Carretera Longitudinal. La región austral se integra definitivamente al desarrollo. 1982. *La Nación*, Santiago, 25/02/1982, p.1A.

si bien las expectativas eran eliminarlos y hacer un camino netamente terrestre “aunque demorarán algunos años más por la difícil topografía que será necesario romper”²⁸⁵. Los tramos que efectivamente se inauguraban eran, por el norte, Puerto Montt con Chaitén, y hacia el sur, Coyhaique y Cochrane, y que en total sumaban 593 kilómetros, más el tramo ya inaugurado de Chaitén – Coyhaique y los caminos transversales.

La ceremonia oficial dirigida por Pinochet se inició con el estreno, en Puerto Montt de un monolito conmemorativo que daba inicio a la ruta austral y se le conoció como “kilómetro cero”, para luego iniciar un recorrido inaugural por el camino hasta Cochrane, visitando ciudades y poblados estratégicos donde se realizaron distintas ceremonias oficiales. La gira fue de seis días por las regiones de Los Lagos y Aysén, recorriendo más de 1.000 kilómetros de camino hasta la ciudad de Cochrane, punto más austral hasta donde unía ininterrumpidamente –con transbordos- la obra vial.

El 3 de marzo arribó Pinochet a Coyhaique donde se realizó una ceremonia oficial de inauguración, el día 4 se dirigió hacia Puerto Chacabuco, utilizando para ello uno de los caminos más importantes de la red vial que unía la ciudad más dinámica de la región – Coyhaique- con su respectivo puerto, estrenando con ello los trabajos de pavimentación de dicha ruta.

Entonces, cuando la comitiva estaba en el sector central de la Región de Aysén, el periódico regional afirmó que

Esta visita hace vibrar a cada ciudadano que habita estas tierras de nuestra desmembrada geografía y se siente hoy más integrada al resto del territorio (...) Rectificaremos de seguir avanzando en el desarrollo y progreso, pues Aysén es la gran reserva económica de Chile. La Carretera Longitudinal Austral, significa desde hoy: soberanía e integración²⁸⁶

Además del tramo Puerto Montt – Cochrane se inauguraron en estas fechas la pavimentación del tramo Puerto Aysén – Puerto Chacabuco que sumaba al tramo Coyhaique – Puente El Moro, la construcción del Túnel Farellón y la continuación de la pavimentación entre Puerto Aysén y Puente El Moro. Es decir, la principal vía caminera de la región y una de las más antiguas: la que une Puerto Chacabuco - Puerto Aysén con Coyhaique. Los números oficiales,

²⁸⁵ El jefe de estado en marzo cubrirá la ruta austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/01/1988, p.4.

²⁸⁶ Aysén: reserva económica. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 02/03/1988, p.3.

según dataría el periódico regional serían para entonces: un camino longitudinal de 1200 kilómetros que incluía 350 kilómetros de caminos transversales, 4.500 metros de puentes y 150 metros de túneles más 50 kilómetros de pavimento que habían permitido unir este territorio al resto de la nación, superando para ello el desafío de la naturaleza²⁸⁷.

La importancia otorgada en estas dos fechas, 1982 y 1988, a las ceremonias de inauguración del camino austral era consecuencia directa del gran valor adjudicado a la obra por el régimen. Durante la dictadura militar el aislamiento de esta zona fue entendido geopolíticamente como problemático por parte del Estado, pues, por un lado, era preciso incorporar a la economía nacional y global una zona considerada sumamente rica y por otro, ocupar territorialmente y conquistar soberanamente una porción de tierra, “frontera interior”, imaginada peligrosa por estar relativamente despoblada y por poseer mucha influencia extranjera (principalmente proveniente de Argentina). Ambas dimensiones -desarrollo y seguridad- fueron encaradas, desde la óptica central, bajo la noción de integración.

En función de remarcar el aislamiento de la zona y teniendo como base teórica el pensamiento geopolítico, para referirse a ella fueron comunes las nociones de “isla”, “frontera interior”, “espacio vacío” que dejaban en evidencia el vínculo indisociable que existe entre delimitación y poder pues, como afirma Cristóbal Holzapfel, toda operación “fronterizante” conlleva la definición de una polaridad que se establece en distintas posiciones jerárquicas²⁸⁸. Respecto de Palena y Aysén la demarcación realizada por el Estado de un “yo” y “otro”, “centro” y “periferia”, “civilizado” y “salvaje” supone la política de “chilenización” que, en su devenir, ha conocido distintas manifestaciones, siendo en este período la Carretera Austral una de las más expresivas.

En esta lógica, Pinochet declaró que “La carretera austral es parte de un plan de colonización perfectamente meditado, perfectamente estudiado porque tenemos que cubrir los espacios vacíos”²⁸⁹.

Asimismo, los conflictos diplomáticos en las fronteras patagónicas de Chile y Argentina que tuvieron lugar entre 1977 y el Tratado de Paz de 19884 hicieron que el problema de los límites

²⁸⁷ El sur austral se proyecta en obras de progreso y desarrollo. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/03/1988, p.6.

²⁸⁸ HOLZAPFEL, Cristóbal. 2012. De cara al límite. Santiago de Chile, Ediciones Metales Pesados, p.17.

²⁸⁹ Presidente Pinochet. ‘Quisiera abrazarlos a todos y saber cuales son los problemas’. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 26/03/1979, p.1.

en la zona austral tuviera una publicidad y un revuelo importante. En este contexto, y bajo la lógica del pensamiento geopolítico, la ‘salvación’ de esta problemática era entendida como motivo de orgullo y legitimación del régimen. El mismo Pinochet remarcaba que “queremos un camino que nos evite la servidumbre por otras tierras; que caminemos por territorio chileno porque es nuestro y porque así Chile se junta y se une más”²⁹⁰.

Como queda en evidencia, durante esta época y en relación a Palena y Aysén, el Estado asume que la integración, mediante la conectividad vial, es la mejor solución al problema del aislamiento. Pese a que no corresponde a una solución exclusivamente geopolítica, la manera en que se representa esta cuestión retoma mucho de las proposiciones de este conocimiento donde “sólo se conciben como ‘integrados’ aquellos territorios debidamente articulados a la red vial oficial, lo que permite la circulación de mercancías y su control militar”²⁹¹.

Un ejemplo preciso de ello es la manera en que se representaba a este territorio desde una perspectiva organicista que caracterizó a la perspectiva geopolítica chilena: “La undécima región es un niño en formación. Se están gestando su crecimiento y evolución. Para crecer y desarrollarse necesita combatir el aislamiento. Así lo han entendido nuestras autoridades”²⁹².

También se consideraba literalmente que el longitudinal austral,

(...) en el plano geopolítico, permitirá la continuidad del territorio nacional, uniendo a dos regiones en una zona en que es una realidad el quiebre geográfico. Importante es destacar también que la Carretera Austral permitirá crear polos de desarrollo mediante la colonización y aumento significativo de la población en zonas fronterizas, lo que ocurrirá con la colonización. Permitirá el tránsito y transporte por territorio chileno, sin tener que pedirle permiso de tránsito al vecino²⁹³.

El aislamiento como problema y la integración para su salvación. Sin embargo, bajo esta lógica, la integración no se entiende en sí misma como solución, sino sólo cuando esta va aparejada de un proceso de colonización. Es decir, se plantea una integración entendida como progreso, como modernidad, alcanzada gracias a un proceso de colonización²⁹⁴. Desde la

²⁹⁰ Ibid.

²⁹¹ SERJE, Margarita. 2011. Op.cit, p.140.

²⁹² Fin al aislamiento. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 27/06/1979, p.3.

²⁹³ La carretera: obra gigantesca realizada por chilenos para chilenos. 1982. El Diario de Aysén, Coyhaique, 17/02/1982, p.1; Importancia geopolítica de la Carretera Austral. 1982. El Diario de Aysén, Coyhaique, 25/02/1982, pp.1-24.

²⁹⁴ SERJE, Margarita. 2011. Op.cit.

óptica estatal, este territorio austral sólo podía ser moderno en tanto estuviera incorporado física e ideológicamente al proyecto global que estaba promoviendo el régimen militar.

Por este motivo cuando en septiembre de 1976 se reactivaron las obras del Camino Longitudinal Austral que estaban desde 1974 estudiándose en el Comando de Ingenieros del Ejército, Pinochet dijo “se ha iniciado la construcción de un camino que pondrá término al aislamiento de Aysén y Chiloé con el resto del territorio nacional”²⁹⁵, agregando que esta obra vial se proyectaba acompañada de un

Plan de Colonización del Sur, cuyo mayor énfasis se está colocando en las provincias de Chiloé y Aysén (...) el mencionado plan, aparte de responder a la concepción geopolítica del Gobierno de afianzar nuestra soberanía en las regiones extremas de nuestro territorio, encierra un desafío a la capacidad emprendedora e imaginativa de nuestra juventud, semejante a la de aquellos pioneros que hicieron Chile desentrañando del desierto nortino su potencial minero y transformando las virtuales selvas del sur en tierra cultivable²⁹⁶.

En un primer nivel de análisis estas representaciones muestran la Carretera Austral como solución definitiva al problema del aislamiento pues permitiría la integración de un vasto territorio al proyecto nacional inaugurado por el régimen, sin embargo, ¿Cómo se proyectaba esta integración?

a- Carretera Austral: ¿integración o fronterización?

La “naturalización” de la posición aislada o fronteriza de Palena y Aysén esconde el hecho de que este territorio ha sido también (des)calificado a través de prácticas y representaciones emanadas desde el Estado chileno como frontera en función de distintos intereses y contextos socioculturales a lo largo de la historia. Es decir, que esta condición marginal no es sólo producto de su posición y características geográficas, sino también de un proceso discursivo que va remarcando y consolidando en el sentido común la idea socialmente compartida de que este territorio es aislado, alejado, desconocido²⁹⁷.

Lo anterior supone un proceso que desde la antropología y la geografía ha sido denominado

²⁹⁵ Capítulo especial del mensaje del Presidente Pinochet. El Diario de Aysén, Coyhaique, 11/09/1976 .p.12.

²⁹⁶ Ibid.

²⁹⁷ BAEZA, Brígida. 2009. Op.cit; NUÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2014a. Op.cit.

‘fronterización’.

Brígida Baeza ha utilizado esta noción para referirse al proceso mediante el cual se ha construido, por parte del Estado argentino y chileno, la identidad “fronteriza” o “periférica” de los poblados ubicados en la Patagonia central (entre Futaleufú y Coyhaique, por el lado del territorio de Chile). Según la autora, estos lugares han sido durante décadas configurados material y simbólicamente desde el centro (Estado) como fronteras (territorios fronterizos) para resguardar los límites políticos de la nación. Este proceso material y discursivo de construcción y resignificación lleva implícito una tensión entre los prejuicios e intereses del centro que fronteriza y la periferia que es fronterizada²⁹⁸.

Por otro lado, Alejandro Grimson ha realizado importantes aportes al término entendiéndolo como un mecanismo de definición e identificación, como la manera en que diversos colectivos sociales marcan un adentro y un afuera en cuestiones de distinta índole como la nación, una ciudad, la raza, un discurso o una forma de conocimiento²⁹⁹.

Por su parte, Andrés Núñez, Enrique Aliste y Álvaro Bello, poniendo un especial énfasis en los discursos sobre las fronteras y la naturaleza han mostrado cómo ciertas representaciones y sus prácticas asociadas emanadas de un Estado centralista como el chileno, han fronterizado históricamente el territorio de Patagonia central mediante distintos mecanismos demostrando que la fronterización no ocurre sólo en términos políticos, sino también económicos y culturales. Finalmente, desde la filosofía Cristóbal Holzapfel en su teoría del límite también aporta interesantes reflexiones a esta cuestión³⁰⁰. En común todos estos aportes tienen la perspectiva crítica y deconstructiva respecto de aquellos discursos y representaciones que tienden a objetivar o cosificar ciertas prácticas y condiciones sociales. Sin negar que existe una realidad física con características particulares esta visión pretende revelar la parte simbólica, discursiva, cultural mediante la cual se construye una realidad socialmente.

En esta línea teórica y sobre la lógica de que existe una frontera o un territorio aislado siempre que haya un centro o un núcleo referencial -y en este caso hegemónico- desde el cual se elaboran estas representaciones, se comprende que las representaciones sobre el aislamiento de Palena y Aysén durante la dictadura militar contribuyeron a fronterizarlo, y así legitimaron

²⁹⁸ BAEZA, Brígida. 2009. Op.cit.

²⁹⁹ GRIMSON, Alejandro. 2012. Los límites de la cultura. Críticas de las teorías de la identidad. 2ed. Buenos Aires, Siglo XXI.

³⁰⁰ HOLZAPFEL, Cristóbal. 2012. Op.cit.

consistentemente el importante impulso dado a la Carretera Austral como infraestructura que al romper el aislamiento, aseguraría la integración, pues, al decir de Holzapfel,

La sensación de limitación induce al ser humano a soltar amarras y salir de la estrechez y ello de modo individual o colectivo. Observamos en la historia como, una y otra vez, es una nación completa la que rompe con los barrotes de la estrechez (...) Aquella sensación contribuye a que la delimitación se expanda, se deslimite, se extralimite, se desmarque, y hasta se translimite, pero sin salir de los márgenes de una nueva y más elevada delimitación³⁰¹.

Con esta propuesta no se pretende negar que el Camino Longitudinal Austral fue un factor de integración, sentido común producido y legitimado principalmente desde la mirada ingenieril y/o geopolítica, sino que procura desplegar la posibilidad de aprehender una dimensión conflictiva de esta infraestructura que, en apariencia y en el imaginario social, es un elemento puramente técnico y objetivo. Las representaciones sociales respecto de la ruta austral muestran que durante el régimen militar fue, paradójicamente, cuando más se puso énfasis en la condición periférica y fronteriza de este territorio, al tiempo que más se buscó integrar mediante la ruta longitudinal. En este sentido, la Carretera Austral fue una estrategia para integrar, pero que también fronterizó Palena y Aysén.

Ahora bien, este reverso entre integración y fronterización es, en cierto modo, equivalente a aquél que ha demostrado por Walter Dignolo, Edgardo Lander, Santiago Castro-Gómez, y otros, entre modernidad y colonialidad, en el sentido que develan el ‘lado oculto’³⁰², menos explorado y más problemático de los procesos sociales. La propuesta de que la ruta austral fue una forma de integrar y fronterizar retoma la idea central de los trabajos publicados por estos y otros intelectuales en el contexto del Grupo modernidad/colonialidad³⁰³ que pretenden revelar la arbitrariedad, las relaciones de poder y los prejuicios sociales e ideológicos que oculta la noción de Modernidad, demostrando que su avance (entendido

³⁰¹ HOLZAPFEL, Cristóbal. 2012. Op.cit, p.154.

³⁰² MIGNOLO, Walter. 2010. La colonialidad: la cara oculta de la modernidad. *En*: Desobediencia epistémica. Retórica de la modernidad, lógica de la colonialidad y gramática de la descolonialidad. Buenos Aires, Ediciones del Signo, pp.46-92.

³⁰³ Red intelectual interdisciplinaria fundamentalmente americanista que intenta dar una lectura crítica y desnaturalizadora al concepto y proceso de Modernidad. Para profundizar más en su estudio: LANDER, Edgardo (ed.). 2000. La colonialidad del saber. Eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas. Buenos Aires, CLACSO; MIGNOLO, Walter (ed.). 2001. Capitalismo y geopolítica del conocimiento. El eurocentrismo y la filosofía de la liberación en el debate internacional contemporáneo. Buenos Aires, Ediciones del Signo; CASTRO-GÓMEZ, Santiago, Freya SCHIWY y Catherine WALSH (eds.). 2002. Indisciplinar las ciencias sociales. Geopolíticas del conocimiento y colonialidad del poder. Quito, Abya-Yala Editores; CASTRO-GÓMEZ, Santiago y Ramón GROSFUGUEL (eds.). 2007. El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global. Bogotá, Siglo del Hombre Editores.

desde quien la promueve como proceso necesario de civilización, cultura, iluminación) supone también el establecimiento de una Colonialidad (dependencia, desventaja, sumisión) en todos los ámbitos de la vida social, no sólo en los más ‘evidentes’ como el político o económico, sino también en el cultural y simbólico, en la medida en la que el ‘yo’ moderno impone sus propias lógicas, dinámicas, hegemonía al ‘otro’ colonizado y apunta críticamente al hecho de que la Modernidad fuera de ser un concepto y proceso objetivo, imparcial, únicamente positivo es sumamente político, ideológico que depende siempre del punto de referencia.

Lo anterior puede quedar de cierto modo ejemplificado contrastando las visiones respecto del longitudinal. Los representantes oficiales, enfocados más en el ámbito técnico y material justificaron los cambios propiciados por el camino afirmando, como lo hizo el Ministro de Obras Públicas Patricio Torres, que

La vida de la gente era bastante diferente a la que hacen en estos momentos. Poder conversar con un vecino, era una jornada, a veces de días a caballo. Obtener las provisiones, medicinas era, a veces, también de días a caballo. El colono y sus pilcheros, a través de la selva y del barro, y cuando llegaba a la costa le seguía la lancha, el bote si el mar estaba en buenas condiciones y otra jornada igual, es decir, la vida era lentísima. *Ahora, con este camino casi no existen distancias. Si antes se demoraban semanas en este trayecto, ahora es cuestión de unos pocos días*³⁰⁴.

En cambio, para personas como Alberto Rivera, oriundo y poblador de Valle Simpson de 82 años, uno de los más antiguos de la zona y que vivió el proceso de construcción del camino longitudinal y sus cambios:

Está muy bonito, mucha falta que le hace la Carretera a esta región, pero yo le voy a decir una cosa a usted, cuando yo me acuerdo de acá en esta zona, no había tanto adelanto, no había carretera, no había radio, no había nada, lo único que había en una casa era un acordeón y una guitarra, eso nunca faltaba en una casa. *Pero todos estos adelantos también han traído bastante pobreza, había traído no solamente pobreza, sino muchas otras cosas que antes no había, el robo*³⁰⁵.

Dicho de otro modo, a pesar de que como dijera Marshall Berman, “los entornos y las experiencias modernas atraviesan todas las fronteras de la geografía y la etnia, de la clase y

³⁰⁴Camino Futaleufú Puerto Ramírez inaugura hoy Presidente Pinochet. 1982. La Nación. Santiago, 23/2/1982, p.1. (subrayado por el autor)

³⁰⁵ SAAVEDRA, Sebastián y MANSILLA, Ximena. 2014. Op.cit, p.33. (subrayado por el autor)

la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en ese sentido la modernidad une a toda la humanidad”³⁰⁶, debe recalcarse que este proceso no necesariamente liga pacífica o positivamente a toda la humanidad, pues se vive de manera muy distinta, y muchas veces conflictiva, a veces como dominación o como sumisión, según la posición ocupada en el cuerpo social en referencia. Así hay quienes inconscientemente o conscientemente promueven y viven como suya una modernidad que es afín a sus intereses, su cultura, su ideología y otros que se le impone, en términos de colonialidad, como nuevas directrices de la vida social y privada, política, económica y cultural³⁰⁷.

Lo anterior es sumamente cierto en relación a la Carretera Austral y su espacio circundante pues este camino se representaba no sólo como una herramienta para la integración, sino también para la colonización-chilenización.

Esta perspectiva crítica permite asir la cara menos aparente -gracias al ocultamiento que permite la hegemonía- de procesos históricos que en lo superficial parecieran ser unidimensionalmente positivos. Tal como la Modernidad -entendida como civilización, iluminación, progreso- conlleva disimulada la Colonialidad, se propone que, en este espacio de estudio, la integración -entendida como chilenización, incorporación, desarrollo- acarrea consigo una fronterización que explica en parte que actualmente continúen las problemáticas en las que se acusa centralismo, aislamiento, discriminación como manifestó el Movimiento Social por Aysén del año 2012.

Durante la dictadura militar este camino, en tanto rompía el aislamiento, fue representado a través de los medios oficiales como una obra de primera relevancia en el contexto de “reconstrucción” moral y económica del país asociada al proyecto de la dictadura de “hacer de Chile una gran Nación, fundada en la unidad nacional y en la integración espiritual de todos los chilenos”³⁰⁸. Según el diario regional, “el Presidente de la Nación, General Augusto Pinochet Ugarte, dio a la región una primacía trascendental”³⁰⁹, asegurando que “es objetivo prioritario del gobierno la construcción de una carretera que enlace físicamente las regiones

³⁰⁶ BERMAN, Marshall. 1989. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. 3ed. Buenos Aires, Siglo XXI.

³⁰⁷ SAID, Edward. 2008. Orientalismo. 2ed. Barcelona, Debolsillo.

³⁰⁸ Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, [en línea] <http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_gob_pino8/DMdocjm0005.pdf> [consulta: 3 de marzo de 2016].

³⁰⁹ Longitudinal para poblar el territorio. 1977. El Diario de Aysén, Coyhaique, 09/01/1977, p.3.

Décima y Décimoprimera, uniendo vertebralmente mediante una ruta vial las ciudades de Coyhaique, Puerto Aysén y Puerto Montt”³¹⁰.

Siguiendo esta lógica, el capitán de Ejército, Esteban Ramírez, expresó en un diario local que este territorio austral era un “gigante vencido” gracias a la ruta longitudinal. Según él, “la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’, nos está entregando soberanía, integración y real desarrollo, amén del fortalecimiento de nuestra seguridad nacional”³¹¹. Por su parte, la alcaldesa de Puerto Aysén, Berenice Gillibrand afirmó en el mismo medio que “la carretera austral es el majestuoso y trascendental adelanto que integra la XI región al suelo patrio y a sus habitantes al desarrollo nacional”³¹².

En definitiva, se reproducía la lógica según la cual “Los imperativos geográficos y geopolíticos hicieron surgir la necesidad de integrar el área comprendida por la provincia de Palena y la región Aysén al proceso de desarrollo del país, brindando la seguridad debida a una zona particularmente hermosa y atractiva, suprimiendo una inveterada dependencia con Argentina que, a veces fue difícil y en ocasiones hasta hostil”³¹³.

En este sentido, la ruta longitudinal se representó como mecanismo para colonizar -en términos modernos de desarrollo- definitivamente el territorio de Palena y Aysén. Por ello, “Cuando se escriba la historia del esfuerzo nacional que significó la construcción del longitudinal al norte, que unirá físicamente la Región de Aysén con el resto del país, la epopeya será comparada con titánicas empresas encaradas en el mundo, como el gran ferrocarril que consolidó la conquista del oeste norteamericano y la audaz empresa del canal de Suez”³¹⁴.

Asimismo, según Pinochet, “La carretera longitudinal austral, en lo geopolítico, vertebró una zona desarticulada, fortaleció la frontera internacional e integró un hinterland que presenta recursos para el establecimiento de importantes concentraciones de población en una época en que los grandes espacios, consolidados geopolíticamente, son vitales”³¹⁵.

³¹⁰ Ibid.

³¹¹ El austro: es el gigante vencido. 1982. El Diario de Aysén, Coyhaique, 25/02/1982, pp.1-24.

³¹² Inauguración Carretera Austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 3/3/1988, p.9.

³¹³ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

³¹⁴ A dinamitazos y ñeque avanza titánica obra carretera norte. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/01/1979, p.2.

³¹⁵ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET. 1997. Op.cit, p.1.

Como queda de manifiesto, el énfasis que se le da a los beneficios de la construcción del camino austral va en directa relación al acento que se hace en el aislamiento de su territorio circundante. Es decir, la construcción de esta ruta corre en paralelo a la promoción de representaciones sociales que fronterizaron este espacio y postulaban, por ende, como necesidad urgente su anexión mediante esta estructura.

De esta forma el territorio de Palena y Aysén, “frontera interior”, con el camino austral cristaliza su posición fronteriza en el imaginario geográfico nacional, pero en adelante como frontera que integrada a la nación defiende la “frontera exterior”. Límite estratégico integrado, cada vez más chileno, pero frontera al final. Aysén es incorporado como frontera, ése es su valor (geopolítico) para el Estado chileno.

Desde esta óptica, la ruta austral debía propiciar una *extralimitación*³¹⁶, es decir, la conquista y colonización de un “espacio vacío” llenado históricamente de prejuicios que lo calificaban de territorio aislado, incivilizado o improductivo, para convertirlo en lo contrario, una frontera geopolíticamente estratégica, un espacio social chileno y explotado económicamente. Dicho de otra forma, este camino fue representado como dispositivo para superar los límites geográficos y consolidar las fronteras geopolíticas de Chile al permitir la integración de esta región a la nación.

Esto, según Serje se debe a que “Desde la perspectiva de la relación que establecen con sus márgenes geopolíticos, la nación y el Estado aparecen nítidamente como dispositivos coloniales, en la medida en que como instituciones constituyen la condición de posibilidad de la expansión comercial metropolitana y de su designio civilizatorio”³¹⁷.

Este tipo de “integración fronterizante” que significa el traspaso de fronteras y posterior colonización del Estado ya había sido llevado a cabo en el siglo XIX en relación a otros espacios con el argumento de civilizar lo bárbaro, como fue el caso de la Araucanía y su “Pacificación” (1860-1883), o con el propósito de conquistar el económicamente valioso territorio nortino en la región del salitre con la consiguiente provocación de la Guerra del Pacífico (1879-1883), y de hecho, se reconocía explícitamente el paralelo “En momentos que el Presidente y la Primera Dama concurren a conocer el avance de estas obras esta

³¹⁶ HOLZAPFEL, Cristóbal. 2012. Op.cit, p.9.

³¹⁷ SERJE, Margarita. 2011. Op.cit, p.30.

construcción vial se muestra ante el país como la más audaz y significativa del Chile de hoy, epopeya similar y aún superior a la conquista del desierto o la pacificación de la Araucanía”³¹⁸.

En todos estos sucesos hubo motivación económica y el avance fue propiciado por militares. Es decir, el capital y el Ejército se han vinculado históricamente en el largo proceso mediante el cual el Estado chileno se ha esforzado por conquistar política y económicamente su territorio. En suma, estas políticas de conquista territorial coinciden en el propósito de querer “construir geográficamente la nación, entendido este proyecto como un proceso de pacificar territorios para poder explotarlos”³¹⁹.

La ruta longitudinal fue representada como la manifestación objetiva y geopolítica de la “respuesta a un desafío”: la superación del aislamiento de este territorio austral en relación al núcleo vital del Estado. Aunque con una geografía “particularmente difícil”, que presentaba muchos “obstáculos”, estos límites también eran construidos y arraigados en el plano de las representaciones al proyectarlas como “tierras de entremedio”, “fronteras internas”, “espacios vacíos”. De ahí que en paralelo a la promoción de estas representaciones de Aysén como territorio fronterizo se haya implantado históricamente su necesidad de ser colonizado, civilizado y chileno en la práctica. La geopolítica, como conocimiento útil para la conducción del Estado, fue esencial para dar un tamiz científico-objetivo a estas representaciones, y así arraigar estos bordes en el sentido común dando mayor legitimidad al impulso dado a la construcción del camino austral durante el régimen.

En realidad, se puede sostener que en este caso integración y fronterización son circunstancias del mismo proceso: la apertura hacia la economía capitalista de una región imaginada históricamente como llena de grandes riquezas y la integración geopolítica de un territorio que mediante el camino austral se asimila como frontera estratégica donde la soberanía es definitiva. Sus representaciones sociales revelan que el camino longitudinal es la realización material del ideal según el cual Palena y Aysén sólo puede conocer modernidad económica, política y cultural vinculado al Estado central.

³¹⁸ Mañana en Cisnes. SE visitará las obras del Longitudinal. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 06/02/1978, p.3.

³¹⁹ SERJE, Margarita. 2006. Op.cit.

2. “¡Gracias por la Carretera Austral!”: soberanía y desarrollo

Durante el régimen castrense, y mediando el pensamiento geopolítico, el camino fue representado como la infraestructura ideal para que el Estado pudiera incorporar económicamente a la dinámica nacional y mundial, y ocupar soberanamente Aysén bajo el sello de la integración. De modo que todo esfuerzo material y humano en llevar a cabo la obra “se justifica plenamente a la luz del desarrollo y la seguridad nacional”³²⁰.

a- Soberanía: poblar un espacio vacío

Respecto a la soberanía y la seguridad nacional, la cuestión se representaba directamente relacionada con dos problemas: por un lado, ocupar los espacios vacíos y por otro, atender los problemas limítrofes con Argentina, pues con el camino longitudinal se buscaba “propender a la creación de nuevos centros poblados y al fortalecimiento de los existentes, principalmente los próximos a la frontera, afianzando la soberanía nacional, para evitar recurrir a incómodas servidumbres por territorio extranjero, procurando para ello una comunicación integral que permitiese el abastecimiento a través del espacio geográfico nacional”³²¹, en definitiva, para “poner término a una de las fronteras interiores del país y eliminar una de las insularidades geográficas de Chile Continental Sudamericano”³²².

Como se ha mostrado en el capítulo anterior, la soberanía correspondía a uno de los tres factores más importantes para la permanencia y “salud” del Estado según el pensamiento geopolítico chileno y se veía como condición básica para asegurar la seguridad interna y externa. Para ello, las comunicaciones cumplían un rol esencial. El propio Pinochet, en su libro Geopolítica de 1968 había afirmado que

Las comunicaciones han sido muy útiles para lograr la unificación de los países, y desde que la agrupación humana constituyó Estado han actuado en este sentido (...) 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 comunicaciones tienen una influencia decisiva en la unificación de las naciones³²³

³²⁰ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

³²¹ Ibid.

³²² Ibid.

³²³ PINOCHET, Augusto. 1984. Geopolítica. 4ed. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, p.220.

De este modo, la soberanía se encuentra íntimamente relacionada con el proceso de colonización y el afianzamiento de fronteras. En este sentido, no es mera coincidencia que cuando más aparecen referencias a la Carretera Austral como infraestructura que ayudaría a asentar la soberanía nacional y fortalecer las fronteras interiores y exteriores (prueba de que, según sus representaciones sociales, el longitudinal significaba integración al tiempo que también fronterización) fuera cuando los conflictos con el país vecino fueran más álgidos, esto es, entre los años 1977 y 1979.

Pinochet había definido las Fronteras Interiores como

(...) aquellos espacios terrestres –bajo la soberanía de Chile- no vinculados total y efectivamente a la acción del Gobierno Nacional y/o regional, donde se dificulta el desarrollo de las actividades humanas y productivas, por su distancia del núcleo vital y geohistórico del país, la ausencia de vías de comunicación, la influencia económica y cultural extranjeras y la percepción ciudadana colectiva –en cada uno de esos espacios geográficos- de constituir un ente diferente, separado y/o postergado del resto de la población nacional y que no alcanza a disfrutar del Bienestar general, debido a factores geográficos adversos³²⁴.

Este tipo de definiciones describían un escenario en donde “salvar” este territorio -mediante la Carretera Austral, el Plan de Colonización de Aysén y la Regionalización- era considerado como una verdadera necesidad. Por consiguiente, estas representaciones aseguraban el respaldo y legitimidad social a la obra, y también al régimen que estaba llevando a cabo estas soluciones por el bien de toda la nación.

En una entrevista realizada en 1978 a Antonio Horvath quien desde los inicios de los trabajos de la obra vial en 1976 asumió como Director Regional de Vialidad y fue uno de los representantes del gobierno más comprometidos con la construcción del longitudinal, aseguraba que, con la ruta austral, se reactivaría la colonización, acentuando el carácter de espacio vacío y frontera interior de la zona del Lago General Carrera:

Inmensa región de 35 mil kilómetros cuadrados hoy vacía puede contener ciudades, puertos, entregar recursos forestales, ganaderos y mineros, aparte de los grandes proyectos hidroeléctrico que están en estudio. Toda una enorme extensión, la última que falta colonizar definitivamente en el país junto a la Antártica, entro en la hora de su realización. Vialidad inició estudios a fondo para darle caminos y esta realización transformará toda su soledad y aislamiento en una prometedora realidad para la región

³²⁴ PINOCHET, Augusto. 1993. Ejército de Chile: posibles elementos a considerar en su proyección futura. Conferencia del Comandante en Jefe del Ejército el 19 de agosto de 1993.

y el país³²⁵.

Es decir, frente a la constatación (geopolítica) de que una gran cantidad de espacio vacío, de inmensas soledades propias de una frontera interior era un peligro, se proyectaba cada vez más la necesidad de construir una ruta longitudinal que permitiera el asentamiento definitivo de la soberanía para beneficio de todo el país.

En este sentido, se afirmaba que “una voluntad trascendente de afianzar la soberanía en la Región austral ha determinado que el actual Gobierno conceda prioridad efectiva a la construcción de la Carretera Austral proyectada para unir por tierra Chiloé continental y Aysén”³²⁶ y por ello, “No puede ignorarse la preocupación del Gobierno por resolver esta situación tan vinculada a nuestra presencia soberana en una región naturalmente poco poblada. Lo principal es que existe decisión política de avanzar fuertemente en la construcción de la Carretera Austral”³²⁷.

En referencia explícita al problema de las fronteras externas con Argentina, se sostenía que “El Camino Longitudinal sur por Chaitén y el cabotaje entre Puerto Montt y Puerto Natales, contienen la solución definitiva al problema que se ha agudizado últimamente con motivos de los inconvenientes que derivan de la terquedad de las autoridades argentinas fronterizas para facilitar el tráfico denominado de ‘Chile a Chile’ como se designa al transporte de vehículos motorizados que utilizan la ruta ochenta sur argentina para unirnos con los territorios de Aysén y de Magallanes para surtir aquellas regiones de abastecimientos diversos y recibir a la vez sus producciones”³²⁸, afirmando que “lo más posible y definitivo para terminar con estos incidentes, es la terminación de la ruta caminera longitudinal a Aysén en construcción”³²⁹, que “será la solución definitiva que asegurará la continuidad e integridad de nuestro territorio en la parte austral”³³⁰.

En tanto problemas geopolíticos de los cuales dependía la permanencia del Estado, estas cuestiones eran representadas con tal dignidad que podrían llegar a justificar incluso la vida y la muerte

³²⁵ Con Vialidad colonización “bailará su segunda pata. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 29/05/1978, p.1.

³²⁶ Decisión política de avanzar longitudinal. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 07/02/1979, p.3.

³²⁷ Ibid.

³²⁸ El camino a Aysén. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 15/02/1979, p.3.

³²⁹ Ibid.

³³⁰ Ibid.

La conquista de una unión física con el resto del país -que nos independice soberanamente de prepotentes rutas trasandinas- no podía resultarnos un regalo: Está significando gastos cuantiosos al erario nacional -contribución de todos los chilenos- y luego pérdidas valiosas en máquinas -como las Caterpillar devoradas por los lagos -y vidas humanas -como los dos casos de trabajadores muertos en dolorosos accidentes- serán un día hitos inapreciables en el recuento del precio y tributos entregados para tener un sector enorme de la undécima región abiertos al progreso, desarrollo y asentamiento poblaciones de miles de chilenos³³¹.

De modo similar se afirmaba que “dos víctimas ha cobrado ya el camino longitudinal, pero este precio -con resultar dramático- significa poco si se le compara con la importancia que tendrá para Aysén estar unido al resto del país por ese cordón umbilical que será la ruta en construcción”³³².

Para establecer en ese territorio la soberanía, la construcción del camino longitudinal estaría acompañada de un programa de colonización. Este procedimiento se proyectó con varias aristas, una de ellas sería la ejecución de estudios en la zona circundante al camino austral y “evaluación de sus recursos que permita saber cuáles son los rubros que interesa explotar y, en consecuencia, qué tipo de gente es adecuado traer”³³³ para lo cual se creó la Comisión Coordinadora para el Desarrollo y Colonización de la Zona Austral de Chile la que tendría como propósito “proponer las prioridades de colonización y/o desarrollo de la infraestructura correspondiente que deba ir en apoyo de aquella”³³⁴ y “las condiciones que deberán reunir los colonos, empresas o industrias que deseen postular para su ubicación en las áreas respectivas”³³⁵.

Asimismo, se ejecutaron “saneamiento de títulos de terrenos adyacentes a la Carretera Austral”, que fue llevado a cabo por la Dirección Regional de Tierras³³⁶. Ambas estrategias fueron proyectadas programáticamente en el Plan Interregional 1979-1984 y el programa de Red Vial Austral de 1984-1989. Paralelamente, a partir de 1988 se llevó a cabo un nuevo programa de colonización “a través de la venta de predios a empresas con proyectos

³³¹ A dinamitazos y ñeque avanza titánica obra carretera norte. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/01/1979, p.2.

³³² Vigorosamente Avanza carretera longitudinal. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 04/11/1978, p.2.

³³³ Colonización para el desarrollo de Aysén. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 20/02/1979, p.3.

³³⁴ Ibid.

³³⁵ Real impulso al desarrollo austral. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 30/03/1979, p.1.

³³⁶ Saneamiento de títulos en terrenos adyacentes a la Carretera Austral. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 26/02/1979, p.2.

intensivos en mano de obra”³³⁷, pues, además de poblar y colonizar el territorio, este nuevo plan tenía como propósito “dar cumplimiento al principio de subsidiariedad del Estado, al permitir que el sector privado explote esos terrenos generando fuentes de empleo”³³⁸.

Otras iniciativas tuvieron que ver con la fundación de escuelas “fronterizas” y poblados a orillas del longitudinal. En enero de 1981 se tenían noticias de seis escuelas que “están en localidades por las que pasa la Carretera Austral actualmente en construcción y que unirá las capitales de la décima y la undécima regiones”³³⁹. Estas poblados eran Quillaipe, Río Puelo, Llaguape, Isla Chuit, Aycara y Pichi – Colo. En términos concretos, estos locales educacionales estaban pensados como manera de “chilenizar” la población de la zona, al enseñar y arraigar en sus alumnos los símbolos y tradiciones nacionales. La función de las escuelas en los procesos de nacionalización, sobre todo en zonas consideradas fronterizas ha sido ampliamente estudiado y se ha mostrado que basa este proceso en distintas prácticas como son cantar el himno nacional, arraigar símbolos patrios, celebración de fiestas patrióticas y la enseñanza de la historia nacional, entre otras³⁴⁰.

Además de las escuelas, el camino austral se representaba como solución para llenar los espacios vacíos de esta extensa región en tanto permitiría la aparición de nuevos poblados. El Director Regional de Vialidad, Antonio Horvath sostenía que “con la construcción de estos caminos aparecerán poblados nuevos, como en los sectores de Lago Vargas, Puerto Yungay -programada pero inexistente- desembocadura del río Brazo, Puerto Bonito, Exploradores, Istmo de Ofqui, todas hoy día zonas desoladas y vacías”³⁴¹.

La Junta fue una localidad que durante la dictadura militar adquirió un rol protagónico en la propaganda referida al poblamiento y desarrollo austral influido por el camino longitudinal. Este poblado ubicado en la unión del río Palena y Rosselot se proyectó de tal forma que pudiera albergar una gran cantidad de población gracias a la construcción de la ruta austral “significa un gran avance para nuestra zona- sobre todo, desde el punto de vista de incorporación de nuevas áreas al desarrollo regional. Sectores que hasta ayer se encontraban desvinculados con su propia región, verán abrirse claras y seguras perspectivas de desarrollo

³³⁷ Colonización en Aysén. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 30/01/1988, p.3.

³³⁸ Ibid.

³³⁹ Inauguran escuelas en longitudinal. 1981. El Diario de Aysén, Coyhaique, 17/01/1981, p.10.

³⁴⁰ BAEZA, Brígida. 2009. Op.cit.

³⁴¹ 40 % de Aysén está totalmente asilado. 1980. El Diario de Aysén, Coyhaique, 02/12/1980, p.5.

y crecimiento”³⁴², para resaltar que “Uno de estos lugares privilegiados será, a no dudarlo, La Junta. Este lugar está llamado a ser, en muy poco tiempo, uno de los centros con más rápido crecimiento y progreso”³⁴³.

El Intendente de Aysén, Coronel del Ejército, Samuel Rojas, decía en 1981 que gracias a la construcción de la ruta este poblado al cabo de un par de décadas se convertiría en la segunda ciudad de importancia en la región, asegurando que “no menos de sesenta mil habitantes poblarán ese lugar”³⁴⁴ y que “Aquí va a llegar la civilización”³⁴⁵.

En suma, el camino austral, entendido como infraestructura que encaraba el problema geopolítico de las “fronteras interiores” y “espacios vacíos” era representado como condición básica para alcanzar la civilización y el progreso en tanto permitiría el poblamiento soberano del territorio y su explotación.

Una de los poblados “modelo” del longitudinal austral fundado por el régimen militar, fue el estrenado en febrero de 1982, en paralelo a la inauguración del primer tramo oficial del Camino Longitudinal Austral que unía Chaitén y Coyhaique. Se denominó Villa Santa Lucía -en honor a la esposa del dictador- y se ubicó a aproximadamente 100 kilómetros de Chaitén, en la Provincia de Palena, a unos 45 kilómetros de Puerto Cárdenas. Esta ceremonia estuvo “repleta de simbolismo y futuro”³⁴⁶, pues, se dijo que “ahí vivirán los primeros colonos de la Carretera Austral”³⁴⁷. En efecto, Villa Santa Lucía fue “el primer poblado que se asoma al camino que, realizado con titánico esfuerzo, unirá Puerto Montt a Coyhaique a través de la naturaleza inhóspita e incorporará a la economía nacional una superficie aproximada de 135.000 kilómetros cuadrados”³⁴⁸.

En la mentalidad de quienes gobernaron el país durante el régimen militar la noción de colonización de este territorio vinculaba estrechamente las acciones destinadas a consolidar la soberanía y seguridad nacional, por un lado, y promover la explotación y desarrollo económico, por otro. En esta lógica, sumamente influida por conceptos geopolíticos, el

³⁴² Carretera Austral. Respuesta a las necesidades de la undécima región. 1980. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/02/1980, p.4.

³⁴³ Ibid.

³⁴⁴ Intendente Rojas pobladores de La Junta: ‘Uds tienen el mérito de haber hecho Chile en este territorio. 1981. El Diario de Aysén, Coyhaique, 10/08/1981, p.4.

³⁴⁵ Ibid.

³⁴⁶ Villa Santa Lucía fundó Presidente. 1982. El Diario de Aysén, Coyhaique, 25/02/1982.

³⁴⁷ Ibid.

³⁴⁸ Ibid.

Ministerio de Bienes Nacionales elaboró en 1980 “un plan de colonización que llevará a efecto en las regiones Décima y Undécima con el objeto de promover y facilitar el desarrollo de vastos sectores hasta ahora alejados de las grandes ciudades”³⁴⁹. Se sostenía que, en este territorio, ya no representado como espacio vacío, sino como espacio “con potencialidades no imaginadas aun hoy día”³⁵⁰, los caminos “permitirán colonización y aprovechamiento de sus recursos”³⁵¹.

Retomando la cuestión de la integración y la fronterización, Andrés Núñez ha acuñado el concepto de “fronteras del desarrollo” para caracterizar aquellos espacios que funcionan como “fronteras del capitalismo en base y sustentadas por un Estado que articula y coloniza la organización del espacio nacional”³⁵².

Dicha noción demuestra el rol que han tenido los Estados en la etapa actual del capitalismo global en donde “a pesar de una evidente y efectiva privatización (...) ellos no sólo subsisten, sino que además su territorialidad, esto es su soberanía, no sufriría quiebre o fisura alguna y ellos parecerían jugar un rol determinante y protagónico”³⁵³ puesto que “El espacio global requiere de una alianza con los Estados nacionales para proyectar y producir precisamente una identidad geográfica de base mundial, de modo que pueda coexistir lo local o nacional con lo global o mundial, aunque de modo bipolar”³⁵⁴.

Según Núñez, estas fronteras del desarrollo “son el mecanismo a partir del cual el modo de producción capitalista se *territorializa*”³⁵⁵. Estos espacios fronterizos del capital tendrán la característica de ser simultáneamente espacios nacionales, soberanos, y globales debido a que son ‘incorporados’ por razones estratégicas (soberanía, seguridad nacional) y también económicas para la inversión privada internacional: “La diferencia y la metáfora del sentido de pertenencia ahora se instaló en un hogar más amplio: el mundo global. La frontera discursiva de Patagonia-Aysén ya no solo se comprende en relación a la nación sino también a los centros mundiales de Poder”³⁵⁶.

³⁴⁹ Plan de colonización en la zona austral. 1980. El Diario de Aysén, Coyhaique, 01/12/1980, p.2.

³⁵⁰ 40 % de Aysén está totalmente asilado. 1980. El Diario de Aysén, Coyhaique, 02/12/1980, p.5.

³⁵¹ Ibid.

³⁵² NÚÑEZ, Andrés. La ‘fronteras del desarrollo’ en la producción capitalista del espacio en Chile. [inédito].

³⁵³ Ibid.

³⁵⁴ Ibid.

³⁵⁵ Ibid.

³⁵⁶ NÚÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2016. Ob.cit.

Siguiendo esta lógica, Palena y Aysén como territorio es conquistado para la soberanía y hegemonía nacional, sin embargo, de forma paralela, este espacio se incorpora -fronterizamente- también para asegurar la inversión y circulación de mercancías y capitales en el contexto de la economía global. Es decir, como pivote o bisagra entre lo nacional y lo mundial. Nuevamente, la reflexión refleja que este territorio fue integrado afirmando y consolidando su posición fronteriza, esta vez como un espacio para el capital³⁵⁷.

b- Conquistar la naturaleza

La posibilidad de colonizar este espacio gracias a la ruta austral, es decir, de asentar ahí la soberanía nacional y explotar sus recursos sólo podía ser llevado a cabo, como se mostró, rompiendo el aislamiento para lo cual era necesario enfrentarse a una “endiablada geografía”. Se sostenía así que este camino, “pieza fundamental en el progreso o desarrollo”, estaría “conquistando la naturaleza”³⁵⁸. Este proceso, desde la perspectiva militar y geopolítica fue representado en términos de una gesta heroica que contribuyó a legitimar la obra y el régimen militar en general como una solución efectiva y moderna a los problemas nacionales.

Según la sociología, la dictadura militar encabezada por Pinochet tuvo la peculiaridad de ser una de las más violentas y coercitivas en Latino América, sin embargo, la que llevó de manera más exitosa el proceso de modernización³⁵⁹, siendo catalogada como “la única dictadura desarrollista en la segunda mitad del siglo XX”³⁶⁰, tanto así que ha sido visto su éxito económico como clave de su estabilidad y durabilidad. En el caso del camino austral dicha modernización fue representada como gesta heroica a través de la lucha por dominar la naturaleza.

De esta forma, se afirmó que “La carretera longitudinal austral, por su carácter de gesta colosal ejecutada sobre una naturaleza particularmente adversa e inhóspita, trascenderá en el tiempo. Por el hecho de haber horadado la roca y removido la tierra con el fin de abrir una senda para potenciar el desarrollo social y económico, esta hazaña tendrá la permanencia de las grandes realizaciones del hombre”³⁶¹.

³⁵⁷ HARVEY, David. 2007. Op.cit; HARVEY, David. 2011. Op.cit.

³⁵⁸ Conquistando la naturaleza. 1975. El Diario de Aysén, Coyhaique, 19/10/1975, p.2.

³⁵⁹ TIRONI, Eugenio. 1990. Op.cit.

³⁶⁰ HUNEEUS, Carlos. 2005. Op.cit, p.31

³⁶¹ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

Por su parte, Antonio Horvath, en su calidad de Director de Vialidad, afirmaba que con la Carretera Austral “se han sorteado difíciles lugares desde valles y planicies, antes inaccesibles, hasta los torrentosos ríos y márgenes del litoral, lagos y lagunas a lo largo de una extensión de más de 2 mil 400 kilómetros”³⁶².

Como ejemplo de la dificultad de estos trabajos debido a la “dislocada geografía”, en editorial de marzo de 1988, durante las celebraciones de la inauguración del nuevo tramo, El Diario de Aysén publica algunos trágicos datos sobre el camino longitudinal:

La obra ha tenido sus víctimas fatales, en el caso de la Región de Aysén, han fallecido 9 personas, 4 pertenecen a la Empresa Edeco y 3 de ellos perecieron en sector Piedra El Gato y el otro en Queulat, los restantes fueron de la Empresa Maule, Elki y del C.M.T. Entre los obstáculos del trazado, la “Piedra El Gato” se demoró 2 años para remover 140 mil m³ de roca. El corte tiene 120 metros de altura y las faenas estuvieron a cargo de Edeco (...) Se movilizó 3 millones de m³ de roca, se utilizaron más de 24 millones de cartuchos de dinamita, el movimiento de tierra ha sido sobre 5 millones 500 mil m³, se han construido 36 mil metros lineales de alcantarillas y 4.500 metros lineales para puentes³⁶³.

En dicha cita se hace referencia a la que fue sin duda una de las zonas más difíciles en el proceso constructivo del complejo vial, conocida como el sector Piedra del Gato. Éste constituye una masa rocosa de más de 130 metros que cae en forma vertical al río Cisnes, con una calidad de material rocoso que obligó a que se optara por tallar ahí un camino, pues no era recomendable construir un túnel, para lo cual fue necesario remover los referidos 140.000 m³ de roca durante casi dos años. Debido a las características escarpadas del lugar, los obreros tuvieron que trabajar amarrados a cordeles clavados con estacas a la roca.

Las maquinarias necesarias para trabajar en estos lugares, llegaron sólo una vez que en 1977 se le entregó toda la responsabilidad del trabajo de ejecución al Cuerpo Militar del Trabajo, liberando con ello de obligación a otras instituciones, como por ejemplo las municipalidades, y se creó la Subjefatura Zonal del Cuerpo Militar del Trabajo en Puerto Montt. Además, ese mismo año se formó la Compañía de Ingenieros de Vialidad N°8 “Chiloé”, lo que permitió que para 1981 se reemplazaran los obreros del Programa de Empleos Mínimos (contratación

³⁶² El sur austral se proyecta en obras de progreso y desarrollo. 1986. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/03/1988, p.6.

³⁶³ Algunos antecedentes del camino austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 03/03/1988, p.7.

de población cesante, sin ningún tipo de especialización) y con ello la posibilidad de un trabajo más calificado y disciplinado.

Estas transformaciones permitieron que sólo a partir de los 80' las obras que requerían “mover miles de toneladas de tierra, dinamitar rocas, rellenar y desecar tierras pantanosas, construir muros, canales y puentes”³⁶⁴ fueran realizadas por agentes especializados y con máquinas más sofisticadas que hachas, machetes, chuzos, palas y carretillas como fue en un inicio.

Difíciles fueron sin duda muchas de las tareas con las que tuvieron que cumplir los trabajadores del Cuerpo Militar del Trabajo, motivo por el cual se representó a esta sección del Ejército como compuesta por “hombres, preparados para labores de alto riesgo, no susceptibles de ser encomendadas a empresas usuales en el desarrollo de tareas públicas civiles”³⁶⁵ y capacitados para “abrirse paso frente a colosales obstáculos naturales, casi imposibles de vencer, rompiendo la foresta secular para tender el hilo de una senda capaz de vertebrar el territorio nacional”³⁶⁶.

Sin desmentir dicho esfuerzo, debe mencionarse que ese ánimo laudatorio se debe también a que, en el ideario oficial, la Carretera Austral no significaba solamente una obra ingenieril, sino también representaba una forma de “reconstruir la nación”. Por esto se afirmaba la ruta austral

(...) no representa sólo un camino, que ya su concreción dice mucho. Se asemeja más bien a una arteria vivificadora que recorre todo el extenso territorio comprendido entre Pto. Montt y Villa O'Higgins. Como el flujo sanguíneo, que benéficamente porta actividad, vigor, fuerza y eficacia, la carretera austral influye positivamente en todos los aspectos de la vida que al hombre interesan. Surge así el desarrollo económico, social, político y cultural. Todas, dimensiones que contribuyen a la dignificación del hombre³⁶⁷.

Asimismo, en el contexto histórico de la dictadura, le fue encargada tal obra a un cuerpo que dependía del Ejército, pues, “el nuevo carácter de la participación política de los militares se tradujo en que se convirtieron en una importante elite gobernante, fijaron una ambiciosa

³⁶⁴ KREBS, Ricardo. 1997. Op.cit.

³⁶⁵ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET. 1997. Op.cit, p.1

³⁶⁶ Ibid.

³⁶⁷ GARCÍA, German. 1989. Op.cit.

agenda programática de Gobierno, que incluyó desde la eliminación de las raíces de los problemas económicos y políticos, hasta el cambio de los hábitos y valores de los ciudadanos”³⁶⁸, motivo por el cual de facto “Se consideraron como los auténticos depositarios de las mejores virtudes nacionales y como la única elite que estaba en condiciones de reconstruir el país”³⁶⁹.

Todas estas representaciones contribuían a construir la imagen de que la Carretera Austral era “una de las obras más grandes que Chile ha realizado en el curso de su historia”³⁷⁰, y, por extensión, el régimen y el Ejército se representaba como moderno, pragmático, salvador llevando a cabo una obra total de reconstrucción. Dicho de otro modo, la superación de esta complicada geografía constituía, para la óptica oficial “una prueba visible del exitoso proceso de renovación y superación que Chile ha experimentado”³⁷¹.

c- De espacio vacío a reserva económica

“La Carretera Longitudinal Austral, significa desde hoy soberanía e integración”³⁷²: esa era la imagen que se promovía mientras se realizaban las inauguraciones oficiales del segundo tramo importante de la ruta en marzo de 1988. Al mismo tiempo se afirmaba que “Aysén es la gran reserva económica de Chile”³⁷³. Es decir, en la medida en que esta vía se hacía cada vez más una realidad palpable y transitable, el espacio que atravesaba dejaba de ser representado como un territorio vacío, agreste, alejado y deshabitado y comenzaba a verse como un potencial importante susceptible de ser explotado.

Si una parte del proceso de colonización que abriría la ruta austral sería el arraigo de la soberanía nacional mediante el asentamiento de instituciones oficiales y población encargada a esos propósitos, la otra parte correspondía a impulsar la explotación económica de este espacio.

Al exponer “los efectos económicos, sociales y geopolíticos de la Carretera Austral”³⁷⁴, el

³⁶⁸ HUNEEUS, Carlos. 2005. Op.cit, pp.58-59

³⁶⁹ Ibid.

³⁷⁰ KREBS, Ricardo. 1997. Op.cit.

³⁷¹ Ibid.

³⁷² Aysén: reserva económica. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 02/03/1988, p.3.

³⁷³ Ibid.

³⁷⁴ Ruta Austral. 1987. El Diario de Aysén, Coyhaique, 13/11/1987, p.3.

entonces Ministro de Defensa Nacional, Contralmirante Patricio Carvajal aseguró que el camino longitudinal “es una de las realizaciones más importantes del siglo a mi modo de ver la que ya está teniendo una gran importancia en el desarrollo de esta región y también para la defensa y nuestra soberanía”³⁷⁵. Para el Ministro, “aquí tenemos otro Chile abierto al desarrollo gracias a este proyecto vial”³⁷⁶, por lo cual se necesitaba “que vengan muchos chilenos a explotar los recursos de todo orden que tiene esta Región de Aysén. Llegar a poblarla y desarrollarla porque con ello estamos atendiendo el progreso del país y además a la defensa nacional: porque una frontera densamente poblada, tiene una máxima seguridad”³⁷⁷.

Según la Revista Tour, “Aysén es llamado también ‘la reserva de Chile’ en razón de las posibilidades futuras de sus recursos naturales, tanto forestales como agrícolas, ganaderos, pesqueros y mineros”³⁷⁸. En efecto, el longitudinal austral fue proyectado entonces como infraestructura útil para aprovechar económicamente la zona por la cual se edificaría, la cual era entendida a su vez como depósito casi inacabable de recursos naturales explotables que permitirían, mediante la inserción de esta región a la dinámica de la economía nacional y global, progreso y desarrollo económico:

La zona constituye un potencial real que cuando comience a prosperar -como lo hicieron Aysén y Coyhaique hace 50 años- verá establecerse en sus campos, ciudades, puertos, aprovechamiento de sus recursos forestales, ganaderos y mineros aparte de las posibilidades insospechadas que podrían generar los grandes proyectos hidroeléctricos que están estudiándose en ENDSA (...) En suma, vendría a significar para la undécima región sacar el desarrollo y crecimiento este tremendo sector abandonado, integrándolo a la prosperidad ayseniana y chilena³⁷⁹.

Esta representación se condecía no tan sólo con la perspectiva geopolítica, según la cual, las comunicaciones eran esenciales para asegurar la soberanía y el desarrollo económico, y que el propio Pinochet había explicado anteriormente al decir que

(...) la conformación del esqueleto del Estado lo muestra integrado por la frontera, el “Hinterland”, el “Heartland” y las comunicaciones. Esta última, al unir los tres primeros, da forma a esas masas que necesitan para su actividad dinámica el que

³⁷⁵ Ibid.

³⁷⁶ La Carretera Austral es la obra del siglo. 1987. El Diario de Aysén, Coyhaique, 11/11/1987, p.11.

³⁷⁷ Ibid.

³⁷⁸ XI Región. Aysén la reserva de Chile. 1985. Revista Tour,(32).

³⁷⁹ Con Vialidad colonización “bailará su segunda pata. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 29/05/1978, p.1.

circulen a través de estos elementos los medios económicos, políticos y militares y que se transmitan de uno a otro confín las disposiciones de la conducción política, los productos económicos, las noticias de los elementos sociales y las órdenes de los mandos militares³⁸⁰.

Sino también era sumamente coherente con la Doctrina Básica de Obras Públicas que fue publicada por el gobierno militar en 1975. Según ésta, la infraestructura pública era entendida como “factor común componente del proceso de desarrollo socio-económico” o “instrumento condicionante del desarrollo socioeconómico”³⁸¹.

En una lógica que recuerda las reflexiones realizadas por David Harvey para comprender la reproducción espacial del capitalismo mediante inversiones en infraestructura de largo plazo que a la vez que en determinado momento absorben excedente de capital, tienen la posibilidad de reproducirlo en períodos posteriores³⁸², este documento afirmaba que

En todo proceso de Desarrollo Económico y muy en particular en los sectores que requieren un despegue acelerado, las obras públicas que forman la mayor parte de la infraestructura nacional, constituyen el apoyo imprescindible y son el elemento que lo posibilita, fomenta y consolida, pues permiten la gestación de actividades económicas básicas y facilita la activación del proceso por los servicios que prestan a la comunidad.(...) Al desarrollar a través de las obras públicas una labor que compromete simultáneamente a la totalidad de las actividades sectoriales componentes del proceso de desarrollo, constituye de hecho la expresión más palpable de las políticas oficiales acoradas y de los resultados en materia de capitalización socio-económica del país³⁸³.

En una lógica similar, en un libro autopublicado por el Ministerio de Obras Públicas en 1988 y que tenía como propósito dar a conocer las importantes obras públicas ejecutadas por dicha secretaría de Estado durante los quince años transcurridos entre el Golpe de Estado de 1973 y el año de su publicación, se decía que,

A través de las obras viales, se ha integrado longitudinal y transversalmente un territorio de complicadísima geografía, la que ha obligado a penetrar la dura roca y vencer pantanos, quebradas, ríos torrentosos; en fin, transformar una naturaleza hostil, proporcionando redes de comunicaciones terrestres por donde circula ahora el progreso³⁸⁴.

³⁸⁰ PINOCHET, Augusto. 1984. Op.cit, p.220.

³⁸¹ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1975. Doctrina Básica de Obras Públicas. Santiago de Chile.

³⁸² HARVEY, David. 2005. Op.cit.

³⁸³ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1975. Doctrina Básica de Obras Públicas. Santiago de Chile.

³⁸⁴ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS 1988. Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido 1973-1988. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

En relación a la Carretera Austral agregaba que “en esta monumental obra se han invertido \$37.500.000.000 entre los años 1973 y 1988 y su avance físico, a la fecha, es de un 86%”³⁸⁵ y que se desarrollaba

(...) desde Puerto Montt a Cochrane, y se prolongará hasta Puerto Yungay y Villa O’Higgins, considerando los caminos transversales, se conforma una Red Vial Austral de aproximadamente 2.400 kms que significó la construcción de 118 puentes definitivos con una longitud total de 4.720 metros lineales.

En estos extensos territorios, de un potencial económico tan grande como desconocido, el hombre permanecía impedido de extraer en forma normal y constante sus riquezas forestales, mineras y agropecuarias. Asimismo, no se podía incorporar a esforzados compatriotas a la actividad productiva del país y a los adelantos y beneficios de la vida moderna³⁸⁶.

Para culminar afirmando que “Con la Carretera Longitudinal Austral se integró al país una vasta superficie de aproximadamente 135.000 kilómetros cuadrados”³⁸⁷ para la explotación económica.

La Carretera Austral fue representada como una infraestructura para el desarrollo del modelo capitalista en Chile³⁸⁸, pues esta infraestructura pública se proyectaba óptima en tanto permitiría un arreglo espacial mediante un “desplazamiento temporal” (inversión de capital en proyectos de largo plazo) y “espacial” gracias a la apertura de nuevos mercados³⁸⁹.

Asimismo, el modo en que se financió y ejecutó la obra corresponde en buena medida a la política económica neoliberal que el régimen militar propició y promovió durante su gobierno. Una de las claves de este sistema, como se anotó en el capítulo anterior, fue la privatización y la liberalización fomentada por un Estado subsidiario.

En un Estudio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, reproducido en un diario regional el año 1982, se dejaba en claro las características de este Estado en relación a la cuestión de las comunicaciones:

En esta región se da en forma típica el conocido dilema que consiste en tener poca población por su pobreza y que, a su vez, es pobre a causa de su baja población. Se comprende la necesidad de romper este círculo vicioso correspondiéndole al Estado,

³⁸⁵ Ibid.

³⁸⁶ Ibid.

³⁸⁷ Ibid.

³⁸⁸ QUINTANA, Cecilia. 2001. Op.cit.

³⁸⁹ HARVEY, David. 2005. Op.cit.

en su carácter subsidiario, dotarla de la infraestructura mínima necesaria para ello, como también de los estímulos para la acción privada³⁹⁰.

Lo anterior es bastante relevante para comprender la lógica que guiaba esta nueva política económica pues, a pesar de que el mismo documento afirmara que la decisión del longitudinal austral “marca un hito en el desarrollo nacional y muy especialmente en el de la zona, cuya trascendencia histórica solamente se podrá apreciar en el transcurso de los años”³⁹¹, pues “obedece a razones nacionales de importancia vital que la justifican de manera indudable y su desarrollo futuro permite pensar en dimensiones impredecibles”³⁹², en su ejecución el Estado cumpliría únicamente el rol de propiciar las mejores condiciones para que los privados, reales protagonistas, la llevaran a cabo.

De hecho, en su gran mayoría el longitudinal fue edificado “a base de propuestas públicas en las cuales participan contratistas del sector privado locales y del sector norte, atraídos por las posibilidades de trabajos que existen en la zona”³⁹³. Eso fue particularmente cierto en la Región de Aysén, mientras que en la de Los Lagos, aunque también se llevaron a cabo propuestas públicas, fue más protagónica la labor del Cuerpo Militar del Trabajo y el Programa de Empleo Mínimo.

Por último, desde las representaciones, esa misma dinámica animaba tanto su construcción como las supuestas actividades que dicha infraestructura permitiría: “Dicha carretera, traerá por tanto un aumento en el ingreso de inversiones en la región, creándose una infraestructura que dará a Aysén, definitivamente, la realidad positiva que ya empieza a vislumbrarse”³⁹⁴.

Esta lógica fue también el fundamento del Plan Especial para impulsar el crecimiento de Aysén que aprobó el gobierno en 1981 y que tendría como fecha límite 1989. Según el Coronel de Ejército Samuel Rojas, Intendente Regional, ese plan era coherente con la política nacional, es decir, estaba concebido de manera tal “que la acción del sector privado y del Estado, se complementen en forma perfecta”³⁹⁵.

Por tanto, en el proceso de colonización, es decir, de asentamiento de soberanía e impulso al

³⁹⁰ Visión del Presidente Pinochet. Integración regional de Aysén al desarrollo nacional. 1982. La Nación, Santiago, 24/02/1982, 6A.

³⁹¹ Ibid.

³⁹² Ibid.

³⁹³ Vigorosamente avanza carretera longitudinal. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 04/11/1978, p.2.

³⁹⁴ Positiva y verdadera palanca de nuestro despegue nacional. 1981. El Diario de Aysén, Coyhaique, 14/02/1981, p.10.

³⁹⁵ Plan especial se extenderá hasta 1989. 1981. El Diario de Aysén, Coyhaique, 30/07/1981, p.3 y 11.

desarrollo económico, que, según sus representaciones, promovía el camino longitudinal se entendía la “participación del sector privado como agente motor del desarrollo regional”³⁹⁶. Ello lo manifestó de manera muy clara Federico Krueger, Jefe divisional SERCOTEC, quien en 1976 hablaba a los privados de la zona afirmando que

Aysén es potencialmente rico en recursos naturales, pero con un grado de desarrollo muy bajo, y en la actualidad muy subdesarrollada. Se inicia recién en forma mancomunada hacia el comercio exterior, (...) sin duda son ustedes, 'señores empresarios', quienes, con vuestra capacidad, vuestra inteligencia, deberán sortear innumerables problemas para lograr volúmenes y calidad exportables. Para ello el gobierno les está entregando algunas herramientas que finalmente serán la llave maestra del desarrollo³⁹⁷.

Y culminaba diciendo que “el futuro de Aysén está en gran medida en vuestras manos. Lo digo porque en este Seminario se encuentran las personas más representativas del sector privado y son ustedes los que deberán aplicarse en el mejor aprovechamiento de nuestros recursos naturales”³⁹⁸.

En sus declaraciones, Pinochet da cuenta del tránsito que va conociendo la representación de una naturaleza conquistada que rodea el longitudinal austral desde un espacio vacío a una reserva económica. Según él, “El camino es para evitar la servidumbre de transitar por otras tierras y para que una a los chilenos”³⁹⁹ en la medida en que “es parte de un plan de colonización perfectamente meditado, perfectamente estudiado porque tenemos que cubrir los espacios vacíos”⁴⁰⁰, y agregaba que “He visitado el camino austral porque él es el futuro de Chile. La riqueza que encierra esta zona es incalculable. Potencialmente me atrevería a decir, es la región que tiene una de las mayores riquezas del país. Por eso me he preocupado en abrir una senda que una Puerto Montt con Coyhaique y con Aysén”⁴⁰¹.

En este sentido, el camino austral fue representado como una de las obras más importantes del gobierno pues, “su construcción permite la integración de una vasta zona que alcanza cerca de una sexta parte del territorio nacional excluyendo la Antártica que se había

³⁹⁶ Desarrollo e integración sería logro que desearía para la región de Aysén. 1983. El Diario de Aysén, Coyhaique, 10/11/1983, p.4.

³⁹⁷ Para orientar la acción de futuro en Aysén. 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 12/08/1976, p.3.

³⁹⁸ Ibid.

³⁹⁹ Presidente Pinochet: ‘quisiera abrazarlos a todos y saber cuales son sus problemas. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 26/03/1979, p.1.

⁴⁰⁰ Ibid.

⁴⁰¹ Ibid.

mantenido prácticamente aislada dentro de sí misma y del resto del territorio nacional. Ello es, por lo tanto, una palanca poderosa y multiplicadora para llevar a cabo la integración de esta rica zona desde el punto de vista económico y social con sus derivaciones geopolíticas⁴⁰².

Como manifiestan sus representaciones, este espacio es considerado económicamente importante por sus recursos naturales. Aquéllas que se refieren a la Carretera Austral como palanca de desarrollo económico y modernidad están comúnmente acompañadas de alusiones al medioambiente que esta ruta atravesaba y sus riquezas asociadas.

El trazado, que se sigue a través de una agresiva geografía, con montañas vírgenes, terrenos pantanosos y montañas rocosas prácticamente inaccesibles, demanda el despliegue de una titánica tarea que tiene las características de un verdadero desafío a la naturaleza. (...) La Carretera Longitudinal Austral atravesará importantes localidades y pasará a ser la columna vertebral de la prosperidad de la extensa zona de Chiloé y Aysén, donde la ganadería, agricultura, forestación, minería y turismo, por ejemplo, alcanzarán sin duda desarrollo de grandes proyecciones en un futuro próximo⁴⁰³.

Entre los beneficios que se proyectaban con la construcción de estos aproximadamente 1.200 kilómetros longitudinales de camino desde Puerto Montt hasta Villa O'Higgins sería la "plena ocupación de sus recursos humanos y productivos de los cuales sólo se utiliza el 27 por ciento, a la vez permitirá su repoblación superando su baja densidad de 0,55 habitantes por kilómetro cuadrado"⁴⁰⁴. Es decir, la explotación efectiva de un territorio donde estudios técnicos realizados entonces aseguraban que "pueden vivir dos millones y medio de personas a base de la explotación de la ganadería, minería y forestal, como también de su extraordinario potencial hidroeléctrico"⁴⁰⁵.

Se asumía entonces que todos los esfuerzos eran justificados si con este camino se lograba "incorporar ciento treinta y cinco mil kilómetros cuadrado de tierras antes totalmente aisladas; absorber 29 mil hombres al mes en fuerza laboral; con un costo promedio de 10

⁴⁰² Carretera Austral unió Puerto Montt con Aysén. 1984. El Diario de Aysén, Coyhaique, 14/02/1984, p.12.

⁴⁰³ Construcción de la Carretera Austral, un gran desafío. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/08/1979, p.15.

⁴⁰⁴ Este año se entregarán otros 180 kilómetros de Carretera Austral. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 06/03/1979, p.2.

⁴⁰⁵ Ibid.

millones mil 600 pesos por km de camino consolidado y la limitación por millones de dólares en la construcción de diferentes tramos de la Carretera Austral”⁴⁰⁶.

Dicho de otra forma, se entendía que la Carretera Austral “No sólo se trata de una de las obras más grandes iniciadas nunca por el MOP en el sector austral del país, sino que ha de significar unir Aysén al resto del país integrando una serie de áreas zonales al desarrollo y que hoy están prácticamente inactivas”⁴⁰⁷. Se sostenía además que, “no más del 20 o 25% de la potencialidad aysenina está realmente manifestada hoy en día. Por ello este camino -a través de los planes de desarrollo estudiados por el gobierno- significarán generar una gran colonización nueva, estudiada y canalizada al aprovechamiento de estos recursos potenciales”⁴⁰⁸.

De todas las riquezas naturales susceptibles de ser explotadas que almacenaba este territorio, se mencionaba con mayor insistencia sus características hídricas para la generación de energía. En este sentido se sostenía que “El caudal hidroeléctrico es el único que podría suscitar un ‘boom’ poblacional e industrial que haga brotar de la nada un emporio de riquezas y prosperidad (...) Su impacto será tan decisivo, que incluso influirá categóricamente en el crecimiento nacional. Aysén de la zona más pobre pasaría a ser el 'granero de Chile' como hoy día lo es Chuquicamata. Todas las regiones verían en la nuestra un nuevo El Dorado de posibilidades insospechadas”⁴⁰⁹.

De hecho, en 1976, el año de la reactivación del longitudinal se afirmaba que la planificación misma del trayecto del camino austral estaría vinculada a estas riquezas: “Los estudios para este trazado se iniciaron hace un tiempo atrás y su importancia para el emplazamiento de las futuras centrales hidroeléctricas le darían primerísima prioridad de incluirse en el programa de la Comisión de Colonización”⁴¹⁰.

Históricamente los países de América del Sur, entre ellos Chile, han basado sus economías en la explotación y exportación de sus recursos naturales con el propósito de ingresar así al

⁴⁰⁶ Mejoramiento del austro chileno. 1984. El Diario de Aysén, Coyhaique, 21/02/1984, p.3.

⁴⁰⁷ Carretera Presidente Pinochet. Ministro de Obras Públicas conocerá faenas en ejecución. 1979. El Diario de Aysén, Coyhaique, 07/08/1979, p.6.

⁴⁰⁸ Ibid.

⁴⁰⁹ ¿Será en la zona del Baker? Una ciudad maravillosa surgiría al sur del paralelo 53, según profecía. 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 07/08/1976, p.2.

⁴¹⁰ Longitudinal reactivado. 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 26/11/1976, p.1.

mercado económico global, recibiendo de los países más desarrollados bienes elaborados y tecnologías a un mayor precio. Ello ha significado no solo una balanza económicamente desigual, sino también en términos ecológicos en la medida en que estas economías periféricas exigen y destruyen sus propios ambientes para poder mantenerse integradas al flujo mundial⁴¹¹.

Dentro de esta “geopolítica de la integración” a las economías globales, la Patagonia tanto chilena como argentina, ha adquirido a partir de la década de 1970 un lugar protagónico a causa de la cantidad y diversidad de recursos naturales que este espacio posee⁴¹².

En efecto, se puede sostener que “la competencia por el acceso, la apropiación, el manejo y uso de los recursos naturales adquiere una nueva significación en la dinámica del capitalismo global y de su lógica de acumulación”⁴¹³, lo que ha llevado a una “reprimarización” de estas economías periféricas⁴¹⁴. En este escenario, “Las zonas que poseen petróleo, gas, agua dulce, minerales y biodiversidad como la Patagonia argentino-chilena, adquieren un carácter estratégico y conflictivo debido a que son indispensables para el funcionamiento del capitalismo transnacional, en un momento en que las reservas de recursos naturales comienzan a disminuir y sus demandas aumentan a ritmos inexplicables”⁴¹⁵.

En este sentido, ampliando la escala de análisis, se puede enmarcar la Carretera Austral en una serie de iniciativas globales que a partir de la época de estudio han buscado integrar estos espacios ricos en recursos naturales a las dinámicas de explotación capitalistas globales, lo cual vuelve a remitir a la comprensión de la construcción de la ruta austral entendida como producción capitalista del espacio y al establecimiento de “fronteras del desarrollo”.

En general, la incorporación de estos territorios para la explotación capitalista sucede sin darle centralidad a estos lugares ni a sus sociedades, es decir, mantienen su carácter de

⁴¹¹ BRUCKMANN, Mónica. 2008. Recursos naturales y la geopolítica de la integración Sudamericana. [en línea] www.alainet.org/2008 [Consultado el 17 de mayo de 2016]; MACHADO ARÁOZ, Horacio. 2010. La ‘Naturaleza’ como objeto colonial. Una mirada desde la condición eco-bio-política del colonialismo contemporáneo”. *Boletín Onteaiken* (10):35-47; LEFF, Enrique. 2005. La Geopolítica de la Biodiversidad y el Desarrollo Sustentable: economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza, *OSAL*, 6(17).

⁴¹² LAURÍN, Alicia; CÁDIZ, Anabela y MEHDI, Gustavo, “La biodiversidad en la nueva geopolítica de apropiación de la naturaleza” [inédito]; NUÑEZ, Andrés; ALISTE, Enrique y BELLO, Álvaro. 2016. Op. cit; BRUCKMANN, Mónica. 2008. Op. cit; DELGADO RAMOS, Gian Carlo. 2008. El carácter geoeconómico y geopolítico de la biodiversidad: el caso de América Latina. En: Alvarado Merino, Delgado Ramos (eds). *Gestión ambiental y conflicto en América Latina*. Clacso, pp. 25-61; CÁDIZ, Anabela. 2015. Dinámica geopolítica contemporánea: la práctica espacial de la integración regional sudamericana. *Revista Contextualizaciones Latinoamericanas*. (12): 1-12.

⁴¹³ LAURÍN, Alicia; CÁDIZ, Anabela y MEHDI, Gustavo. Op.cit.

⁴¹⁴ SVAMPA, Maristella. 2013. Consenso de los Commodities y lenguajes de valoración en América Latina. *Revista Nueva Sociedad* (244): 30-46.

⁴¹⁵ LAURÍN, Alicia; CÁDIZ, Anabela y MEHDI, Gustavo. Op.cit.

marginales, fronterizos, por tanto, se está en presencia de una integración que es siempre planteada en términos de un centro hegemónico y un espacio periférico. Dicho en términos de Doreen Massey, este tipo de integración supone y consolida una relación asimétrica en donde lo local queda subsumido a los intereses hegemónicos y globales que definen las políticas de ordenamiento y control de este tipo de áreas⁴¹⁶.

En el caso de Palena y Aysén el Camino Longitudinal Austral es representado como la infraestructura para entrar en la modernidad y en los flujos globales de mercancías y capitales. Esta obra vial cumple, al menos en el plano de las representaciones, con aquella dinámica donde “numerosa infraestructura ‘nacional’ es resorte de capitales ‘globales’”⁴¹⁷.

Bajo las representaciones de un territorio vacío, sumamente aislado y subdesarrollado, además de peligroso por la fuerte influencia argentina, el camino austral se legitimaba plenamente por lo importante que era establecer ahí la soberanía y asegurar así la seguridad nacional. Sin embargo, igualmente importante para la visión global del régimen castrense era explotar económicamente la región.

Manteniendo las diferencias que hay con el caso de la selva colombiana presentado por Margarita Serje, en el fondo transcurre el mismo interés:

Estas regiones, alejadas de las ‘caudalosas corrientes por donde se desenvuelven la economía y la cultura’, han sido históricamente representadas a través del mismo conjunto de imágenes. De una parte, se han visto como la promesa de grandes riquezas y oportunidades. Por otra, representan riesgo y peligro. Se imaginan cargadas de recursos naturales y minerales, aunque pobladas por peligrosos primitivos y amenazantes rebeldes (...) Hoy al tiempo en que aparecen como polos estratégicos para el desarrollo -por su riqueza en agua, biodiversidad y recursos minerales- se ven también como una amenaza para la estabilidad de la nación por la violencia y el desorden aparentemente constitutivos de estas tierras de nadie (...) Sus paisajes encarnan la representación dual del salvaje en la historia de Occidente⁴¹⁸.

En definitiva, “Si bien la imagen idealizada de la actual globalización nos presenta el relato de una organización económica desterritorializada, hoy, como durante los últimos cinco siglos, se trata de consolidar un proceso de ocupación territorial para ordenar y controlar”⁴¹⁹,

⁴¹⁶ MASSEY, Doreen. 2008. Pelo espaço. Uma nova política da espacialidade. Río de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008, pp 211-250.

⁴¹⁷ NÚÑEZ, Andrés. La ‘fronteras del desarrollo’ en la producción capitalista del espacio en Chile. [inédito].

⁴¹⁸ SERJE, Margarita. 2006. Op.cit.

⁴¹⁹ Ibid.

pues, “Sin duda, el control de recursos vitales como el petróleo, la biodiversidad, el agua e incluso el oxígeno -los nuevos ‘oros’- dependen del control territorial”⁴²⁰.

Las representaciones respecto de esta ruta austral enfatizan las consecuencias positivas de su construcción en tanto permitiría la integración de Palena y Aysén a la nación: “Es por eso que en donde antes no había nada, salvo cordilleras impenetrables hoy comienza a haber progreso, no existiendo esas islas que solo era factible el acceso por territorio extranjero, ahora Aysén está integrado con Chile”⁴²¹. Sin embargo, por debajo de estas representaciones que publicita los beneficios del camino, se crean las condiciones para la producción capitalista del espacio, lo cual, al decir de Harvey

(...) incluye la mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión forzosa de las poblaciones campesinas; la conversión de diversas formas de derechos de propiedad— común, colectiva, estatal— en derechos de propiedad exclusivos; la supresión del derecho a los bienes comunes; la transformación de la fuerza de trabajo en mercancía y la supresión de formas de producción y consumo alternativas; los procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de activos, incluyendo los recursos naturales; la monetización de los intercambios y la recaudación de impuestos, particularmente la tierra⁴²².

Toda práctica enmarcada en la producción del espacio es también social e histórica, por tanto, no es ni política, ni ideológica ni económicamente neutra⁴²³. La Carretera Austral ha sido una infraestructura producida por un Estado subsidiario para conseguir un eficiente acceso a los recursos naturales y mejorar así su explotación, en definitiva, como forma de integrar espacios marginales a economías globales mediante una inversión fundamentalmente privada. Como tal revela intereses y una ideología económica subyacente, por tanto, no es un espacio pasivo, objetivo e inocente.

Actualmente hay muchas personas -turistas extranjeros y nacionales principalmente- que gozan de esta infraestructura vial y de su imaginario turístico que, como se verá, fue configurado en gran medida durante esta época. En el sentido común la imagen más recurrente de esta zona es la de una naturaleza prístina que la mayoría de estos turistas no duda en defender frente a iniciativas tan controversiales como lo fue y sigue siendo el

⁴²⁰ Ibid.

⁴²¹ El sur austral se proyecta en obras de progreso y desarrollo. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/03/1988, p.6.

⁴²² HARVEY, David. 2005. Op.cit, p.113.

⁴²³ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit.

megaproyecto de Hidroaysén y en general la mayoría de los proyectos de instalar grandes proyectos energéticos capitalistas en este espacio. Resulta interesante cuestionarse cuál sería la reacción de estas personas al saber que estas instalaciones son, en gran medida, parte del mismo proyecto de Carretera Austral.

Como se ha mostrado, la naturaleza en este territorio fue entendida durante este período como un bien transable, una mercancía. Pero ello no fue así tan sólo en los casos más explícitos en los que se ve como fuente de recursos de explotación y exportación, sino también en una lógica aparentemente más inocente de apreciación estética mediante el turismo y la conservación.

3. La naturaleza y la “industria sin chimenea”

a) El paisaje turístico

Esta ruta fue promocionada como “gesta colosal ejecutada sobre una naturaleza particularmente adversa e inhóspita, que trascenderá en el tiempo”⁴²⁴, pues, “por el hecho de haber horadado la roca y removido la tierra con el fin de abrir una senda para potenciar el desarrollo social y económico, esta hazaña tendrá la permanencia de las grandes realizaciones del hombre”⁴²⁵. Es, por tanto, evidente que las referencias al ambiente circundante ocupan en las representaciones de la Carretera Austral, un lugar relevante.

En los apartados anteriores ha quedado en evidencia el rol que tuvo la naturaleza en tanto fuente de recursos de explotación, pero también es importante anotar que, en tanto conquista de la naturaleza, las representaciones respecto del medioambiente en el proceso de construcción de la Carretera Austral sirvieron para dar legitimidad y relevancia a la obra vial y extensivamente al régimen castrense para mostrarse como una “solución” desarrollista y moderna a los problemas del país⁴²⁶.

Ello supone la necesidad de “situarse políticamente en lo imaginario de las representaciones de la naturaleza para desentrañar sus estrategias de poder”⁴²⁷, que, al decir de Enrique Leff,

⁴²⁴ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

⁴²⁵ Ibid.

⁴²⁶ MUNIZAGA, Giselle. 1988. Op.cit; Tironi, Eugenio.1990. op.cit.

⁴²⁷ LEFF, Enrique. 2003. La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, 1 (5):13-14.

“se trata no sólo de una hermenéutica de los diferentes sentidos asignados a la naturaleza, sino de saber que toda naturaleza es captada desde un lenguaje, desde relaciones simbólicas que entrañan visiones, sentimientos, razones, sentidos e intereses que se debaten en la arena política”⁴²⁸.

En un mismo documento, el espacio por el cual se construía el longitudinal era representado como “una zona de una belleza indescriptible en que es dable observar picachos de nieves eternas que limitan con el cielo de un azul puro como también faldeos de asombrosa variedad de follajes de las más diversas tonalidades de colores verdes, cuyas quebradas dejan deslizar vertientes que llegan a ríos de caprichosas conformaciones que se extienden y enmarcan en valles de una hermosura que impacta al ojo humano y que justifica cuanto pueda hacerse para su incorporación orgánica a la patria”⁴²⁹ y como “una superficie aproximada de 135.000 km² con unos 25.000 km² de tierras aptas para la ganadería y con una de las mayores riquezas forestales potenciales del país, a lo que deben agregarse considerables recursos minerales e hidráulicos”⁴³⁰.

La comprensión y representación respecto de este territorio y su naturaleza era, por tanto, multiforme. Fue percibida y descrita de distinta forma dependiendo del interés que hubiera de por medio: obstáculo y desafío; belleza y paraíso; reserva económica. A decir verdad, estas son paradojas constantes por las cuales transcurren las representaciones de la naturaleza circundante a la ruta austral: su paisaje es entendido como lugar afortunado de belleza sublime e incluso, como veremos más adelante, de significado trascendental para la construcción de identidad nacional, al mismo tiempo que como “reserva económica”, lo cual finalmente es una forma ambigua de decir que este espacio debe permanecer intacto hasta cuando sea necesaria su explotación⁴³¹.

El turismo es una actividad que en sí soporta muchas de estas contradicciones. Nuevamente Lefebvre es lúcido al momento de revelar estas cuestiones. Según él, desde hace un tiempo existe “un regreso de la naturaleza como nostalgia, fantasía, o sea presencia ilusoria”⁴³², el

⁴²⁸ Ibid.

⁴²⁹ Visión del Presidente Pinochet. Integración de la regional de Aysen a desarrollo nacional. 1982. La Nación, Santiago, 24/02/1982, 6A.

⁴³⁰ Ibid.

⁴³¹ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET UGARTE. 1990. Op.cit, p.40

⁴³² LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit, p.269.

cual puede verse reflejado “En el turismo y la ecología que se pelean duramente en el mismo terreno, el de la naturaleza y del valor de uso identificados; el turismo la transforma deliberadamente en valor de cambio, la ecología se esfuerza por alcanzar la autenticidad”⁴³³. En otro libro el mismo autor insistirá en este nuevo tipo de mercantilización de la naturaleza en las sociedades contemporáneas:

Curiosamente, el derecho a la naturaleza (al campo y a la 'pura naturaleza') entran en la práctica social desde hace algunos años con ocasión del ocio. Se ha abierto camino a través de las vituperaciones ya tópicas contra el ruido, la fatiga, el universo a modo de campo de concentración de las ciudades (cuando la ciudad se pudre o se desintegra). Extraño sortear; o, decimos nosotros: la naturaleza entra en el valor de cambio y en la mercancía; se compra y se vende. Los ocios, comercializados, industrializados, institucionalmente organizados, destruyen esa 'naturalidad' de la que se hace cuestión para traficarla y traficar. La 'naturaleza' o lo que se pretende como tal, lo que de ella sobrevive, se convierte en ghetto de los ocios, el lugar separado del esparcimiento, el retiro de la 'creatividad'⁴³⁴.

Esta perspectiva que tiende a vincular el ocio con la actividad turística en las sociedades modernas es compartida por aquellos teóricos enfocados en la temática sociológica y antropológica del turismo⁴³⁵. Dean McCannell hace hincapié en esta cuestión y postula que “el interés de los modernos por la ‘naturalidad’, la nostalgia y la búsqueda de la autenticidad no reflejan simplemente el apego casual y un tanto decadente, si bien inofensivo, a los recuerdos de culturas destruidas y épocas desaparecidas. También son componentes del espíritu conquistador de la modernidad: los fundamentos de su consciencia unificadora”⁴³⁶, motivo por el cual “la expansión empírica e ideológica de la sociedad moderna está íntimamente relacionada de diferentes modos con el ocio moderno de masas, en especial con el turismo internacional”⁴³⁷. Para el autor el ocio no solamente queda vinculado al turismo, sino que ambos son en gran medida producto y realidad característica de la sociedad moderna⁴³⁸.

⁴³³ Ibid.

⁴³⁴ LEFEBVRE, Henri. 1978. Op.cit, p.138.

⁴³⁵ MCCANNELL, Dean. 2003. El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa, Editorial Melusina; BERQUE, Augustín. 2009. El pensamiento paisajero, Madrid, Biblioteca Nueva.; AUGE, Marc. 1998.El viaje imposible. El turismo y sus imágenes. Barcelona, Gedisa Editorial.

⁴³⁶ MCCANNELL, Dean. 2003. Op.cit, p.5.

⁴³⁷ Ibid.

⁴³⁸ Ibid.

Desde su reactivación en el año 1976, el Camino Longitudinal Austral se representó como una obra que impulsaría el turismo en la región gracias a que permitiría el fácil acceso a turistas para que pudieran disfrutar de las bellezas naturales de la región. Este camino se proyectó entonces como la superación de una naturaleza salvaje y la conversión de ésta en un escenario estético y turístico para el consumo del paisaje⁴³⁹.

En 1978 de hecho se explicita la necesidad del camino austral para esta forma “más amigable” de explotación de la naturaleza, así “La existencia de doce parques nacionales y diecinueve reservas forestales, confirma el hecho de que esta región es una fuente potencial de recursos turísticos de primer orden. Las grandes extensiones de bosque nativo, sus complicados sistemas fluviales y lacustres, el campo del hielo patagónico, la abundante riqueza de la fauna marina, son los grandes rubros que conforman este potencial de recursos naturales”⁴⁴⁰.

Se sostenía en el mismo documento que “En el plano de los atractivos turísticos naturales, la región entera es una fuente inagotable de ellos. Sin embargo, la carencia de infraestructura y, sobre todo, su deficiente red vial, la hacen, por el momento, casi inaccesible a la corriente de visitantes que sin duda desearían conocerla”⁴⁴¹.

Y termina afirmando que “La inconmensurable riqueza de los atractivos turísticos naturales que posee Aysén le auguran, por sí solos, una fuente de ingresos y posibilidades de desarrollo a la región, suficientes para elevar considerablemente las fuentes de trabajo y el nivel socio económico de sus habitantes”⁴⁴².

Ese mismo año se reproducen las anotaciones de un supuesto turista en un viaje imaginario por esta vía que aún estaba incompleta:

A partir de 1980 el viajero que desde Chaitén se dirija por tierra hasta Coyhaique, transitará una ruta jamás soñada por chileno alguno. Le significará viajar por un longitudinal de camino mejorado que atravesará montañas, bosques y valles, bordeará el mar, volcanes y fuentes termales; penetrará en pueblos aún no constituidos, pero que aparecerán como por encanto al ritmo del progreso para dar albergue a miles de habitantes, y después de cruzar ríos caudalosos arribará al corazón del hoy todavía

⁴³⁹ NOGUÉ, Joan (ed). 2007. Op. cit; BERQUE, Augustin. 2009. El pensamiento paisajero, Madrid, Biblioteca Nueva; COSGROVE, Denis. 2002. Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. Boletín de la A.G.E, (34): 63-89.

⁴⁴⁰ Futuro turístico de Aysén. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 02/09/1978, p.3.

⁴⁴¹ Ibid.

⁴⁴² Ibid.

prometedor Aysén, luego de haber vivido un espectáculo soberbio y maravilloso, en una sucesión de imágenes naturales, quizás única en el mundo⁴⁴³.

Diez años después, cuando se afirmaba que “Aysén es ciertamente privilegiado en lo referente a bellezas naturales, uno de los aspectos más considerados y que constituyen especial atracción para el turista es sus múltiples parajes de sur a norte”⁴⁴⁴, dicha situación se representaba como un hecho real:

Relevancia especial tiene para el turismo de Aysén la obra del Camino Longitudinal Austral, eje integrador que ha permitido incorporar a la oferta turística regional una gran variedad y cantidad de recursos turísticos cuya calidad resulta ser la principal motivación de extranjeros y nacionales que buscan disfrutar de un espacio natural libre de contaminación en el que se mezclan visiones de ríos, lagos, montañas glaciares, islas, canales y fiordos, vida silvestre y exuberante vegetación⁴⁴⁵.

En efecto, se consideraba a esta ruta como “la principal impulsora del turismo en la región de Aysén, al convertirse en la principal vía de acceso”, pues “Desde su apertura en 1982, son muchos los turistas que realizan viajes por ella en grandes caravanas de vehículos”⁴⁴⁶.

En 1982, por ejemplo, se celebró tan sólo unos días después de la inauguración del tramo Chaitén – Coyhaique, el primer Rally Austral “Presidente de la República” que correría entre Puerto Cárdenas (X Región) y Coyhaique (XI Región), es decir, recorrería una distancia aproximada de 400 kilómetros, por el camino recién abierto oficialmente. Esta competencia, organizada por la Federación Chilena de Automovilismo y auspiciada por COPEC, tenía el propósito de reconocer y homenajear a Pinochet, quien, según Sergio Santander, Presidente de la Federación, “tuvo la idea de construir la vía de penetración por territorios chilenos que antes eran inaccesibles”⁴⁴⁷, en paralelo a dar a conocer la obra recién estrenada que daba soporte al evento deportivo y las características naturales de la zona donde se construyó.

Además, este motivo informativo estaba cruzado por un fuerte sentido colonizador - coherente con la obra inaugurada- pues esta competencia tenía, según la publicación, como “estímulo y premio” para el ganador “una isla en la zona austral”⁴⁴⁸, en el contexto en que,

⁴⁴³ Mañana en Cisnes. SE visitará las obras del Longitudinal. 1978. El Diario de Aysén, Coyhaique, 06/02/1978, p.3.

⁴⁴⁴ El turismo en Aysén. 1987. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/10/1987, p.3.

⁴⁴⁵ El despegue turístico de Aysén. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 01/03/1988, p.3.

⁴⁴⁶ Turismo en la XI región. 1985. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/02/1985, p.3.

⁴⁴⁷ Mañana se dará la partida al rally Austral "Presidente de la República".1982. La Nación, Santiago, 26/02/1982, 2B.

⁴⁴⁸ Ibid.

según el mismo Santander, la Carretera Austral era un “esfuerzo inmenso digno de destacarlo, ya que beneficia a una zona espectacularmente bella y que ha de devolverle al país toda la inversión que el Gobierno realice en Aysén”⁴⁴⁹.

Seis años después, en una lógica similar, meses previos a la inauguración del tramo Coyhaique – Cochrane de marzo de 1988, se gestionaba una nueva edición del Rally Austral “Presidente Pinochet”, que pasaría por los tramos que próximamente serían estrenados⁴⁵⁰. En relación a los propósitos y alcances de esta carrera, una nota periodística afirmaba que “Tradicionalmente el automovilismo deportivo ha marcado hitos con sus competiciones por carreteras. Las vibrantes y épicas jornadas mecánicas han servido para demostrar la fiabilidad de la ruta, las que después puedan ser usadas por cualquier persona. Este ha sido un importante factor que ha servido para acrecentar el transporte terrestre y por ende el desarrollo del turismo y la comunicación de los pueblos”⁴⁵¹.

Pero sobre todo es importante resaltar la relación que este artículo establece entre naturaleza, turismo y el deporte del automovilismo, pues éste “permitirá a los chilenos recorrer los imponentes parajes de nuestra región muchas veces postergadas o irremediamente olvidada”⁴⁵². Dando un nuevo giro, el artículo después de describir las dificultades de la competencia determinadas por las características geográficas del lugar, asume que “El Rally Austral tiene una gran importancia geopolítica y nuevamente, al igual que antaño, seguirá la tradición del deporte mecánico de unir a los chilenos. Ahora se podrá hablar con propiedad de que podemos viajar por nuestras carreteras entre Arica y Cochrane”⁴⁵³.

En definitiva, ya habiendo sido construido gran parte del camino longitudinal proyectado en estudios y planificaciones anteriores, y estando en la etapa final el régimen militar, se promocionaba de manera más explícita que en la inauguración de seis años antes el vínculo que se establecía entre la Carretera Austral, el turismo y la naturaleza, en tanto el camino se representaba como una obra colosal que al haber logrado dominar el medio ambiente,

⁴⁴⁹ Ibid.

⁴⁵⁰ Rally austral en toda su realidad. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 16/02/1988, p.9.

⁴⁵¹ El automovilismo deportivo y el rally carretera austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 23/03/1988, p.3

⁴⁵² Ibid.

⁴⁵³ Ibid.

permitía la apreciación y el goce de parajes bellísimos, desde una estructura racional y moderna⁴⁵⁴.

Siguiendo esta lógica, ejecutivos de distintas agencias de viajes, aseguraban que venderían en Estados Unidos, paquetes turísticos de aventura para disfrutar la región de Aysén⁴⁵⁵. En el aspecto local, era evidente que el camino longitudinal había facilitado y dinamizado las posibilidades de turismo en la región, tal como expresaba El Diario de Aysén en editorial de febrero de 1988: “En forma creciente siguen afluyendo turistas que se desparraman por todo el interior regional. Considerable es el número de viajeros que arriban por las vías marítimas, aéreas y terrestres, según se ha podido comprobar en estos momentos. La carretera austral ya ha visto dos grupos de automóviles que en forma masiva llegan a Coyhaique proviniendo desde Chaitén y de paso deteniéndose en Puyuhuapi y Las Juntas”⁴⁵⁶.

Con idéntica intención de atender el aspecto turístico de la obra, en torno a las inauguraciones de 1988 se realizó un viaje a la zona austral organizado por la Federación de Clubes de Radio Aficionados de Chile, al que fueron cinco de sus representantes, para recorrer la Carretera Austral y así difundir esta obra y más aún, las características naturales de la zona a la audiencia mediante la instalación de distintas centrales de radioemisión. Oscar Cabello, Presidente de la Federación, comentaba que “en los contactos con el resto del país se han recibido muchas consultas y la que fue más frecuente, era sobre el estado de la Carretera Austral porque existe mucho interés en venir a la zona”⁴⁵⁷.

Con fines turísticos, informativos y propagandísticos se realizaron durante la década de 1980 una serie de exposiciones sobre el camino austral en distintas regiones del país. Una de ellas fue la realizada en octubre de 1987 en Los Ángeles, Región del Bío Bío. Según la información esta era una exposición itinerante que recorría todo el país y se llamó “Carretera Austral Augusto Pinochet”. Llegaba a la ciudad proveniente desde Chillán y su presentación estuvo a cargo del Ingeniero Jefe de Vialidad, Oscar Luengo quien señaló que “su objetivo principal era la de general el desarrollo de la zona del extremo sur del país”⁴⁵⁸.

⁴⁵⁴ DIVALL, Colin and REVILL, George. 2005. Op.cit; ZELLER, Thomas. 2003. Op. cit; MAUCH, Christof and ZELLER, Thomas. 2008. Op.cit; SEILER, Cotton. 2008. Op. cit; URRY, John. 2004. Op.cit.

⁴⁵⁵ Paquetes turísticos de aventura en Aysén venderán en EE.UU. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 15/1/1988, p.1.

⁴⁵⁶ Aumentan turistas visitantes en las diversas localidades. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 1/02/1988, p.10.

⁴⁵⁷ Radioaficionados recorren la carretera austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 10/02/1988, p.9.

⁴⁵⁸ Exposición itinerante Carretera Austral. El Diario de Aysén, Coyhaique, 24/10/1987, p.7.

En 1988 también se llevaron a cabo este tipo de iniciativas, una de ellas se realizó en paralelo a la inauguración del segundo tramo en marzo de ese mismo año en el Paseo Condell, una de las arterias más concurridas de Coyhaique. Esta vez fue el Intendente de la Región, el General de Ejército Rodrigo Sánchez quien en el discurso de inauguración afirmó que

Dentro de las próximas horas se va a inaugurar el tramo de la Carretera Austral de Puerto Montt a Cochrane, hemos querido que la capital regional sienta y aprecie el significado verdadero de esta obra de Gobierno. Es por eso que inauguramos este paseo peatonal donde se exhiben mapas, fotografías, elementos de trabajo, maquetas, elementos con que rompieron los trabajadores las montañas y abrieron bosques construyendo más de mil kilómetros de la Carretera Austral⁴⁵⁹.

En adelante, la “abrupta naturaleza” que los trabajos de la Carretera Austral habían logrado conquistar, y gracias a este tipo de iniciativas deportivas y culturales, como también el arribo de turistas nacionales y extranjeros, se fue convirtiendo en un paisaje turístico y su belleza en un verdadero bien de consumo, pues “la evaluación que el visitante hace del ambiente es esencialmente estética. Es la visión de un forastero. El foráneo juzga por la apariencia, siguiendo algún canon formal de belleza”⁴⁶⁰.

En este sentido, la Carretera Austral y el turismo permitía el goce de “Un paisaje inolvidable y que había sido, por fin, abierto a la avidez curiosa del turista. Nunca los chilenos habían tenido una vista igual”⁴⁶¹, contribuyendo a cristalizar la belleza misma del paisaje como objeto de consumo⁴⁶².

El paisaje, entendido como “la representación que surge de la percepción sensorial subjetiva, ya sea en clave personal o colectiva, sobre el hecho material objetivo que constituye el territorio y sus formas”⁴⁶³ nace en un determinado momento de la historia. Y paradójicamente, como dice al respecto Augustin Berque, no ha habido un momento como el actual en que se haya pensado más en el paisaje, al tiempo que más se ha asolado. Es decir, parece ser que “Cuanto más pensamos el paisaje, más lo masacramos”⁴⁶⁴.

⁴⁵⁹ Se exhibe Carretera Austral en paseo peatonal Condell. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 29/02/1988, p.1.

⁴⁶⁰ TUAN, Yi Fu, Topofilia. 2007. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno, Editorial Melusina, España, p.93.

⁴⁶¹ Iniciamos viaje a Pto. Montt por la vía longitudinal. 1976. El Diario de Aysén, Coyhaique, 05/11/1976, p.1.

⁴⁶² BERQUE, Augustin. 2009. Op.cit.

⁴⁶³ BOOTH, Rodrigo. 2010. Op.cit.

⁴⁶⁴ BERQUE, Augustín. 2009. Op.cit, p.21

En cierta medida, eso fue lo que exactamente ocurrió con Palena y Aysén durante esta época: mientras más se luchó por combatir y dominar la naturaleza para llevar a cabo la obra de la Carretera Austral que permitiría la explotación de sus recursos, paralelamente se fue instalando la imagen turística de esta zona. En definitiva, se puede decir: “Hoy la guerra ha terminado. Y se visitan los lugares privilegiados. El turismo es la forma acabada de la guerra”⁴⁶⁵.

Ello permitía a la guía turística Tour definir esta región como la “‘reserva de Chile’ en razón de las posibilidades futuras de sus recursos naturales, tanto forestales como agrícolas, ganaderos, pesqueros y mineros”⁴⁶⁶, al tiempo que representarla como “zona montañosa que tiene grandes extensiones de bosques, algunos de ellos aún inexplorados”⁴⁶⁷ y, en una editorial posterior, como “un mundo de belleza natural sin parangón. Cascadas que se abren en dos o tres saltos, ríos de gran caudal, inmensas selvas vírgenes y lagunas en que se deshacen los glaciares, son elementos corrientes del paisaje”⁴⁶⁸.

Esta representación fue compartida por la Revista Rutas, órgano oficial del Automóvil Club, que la definía como un lugar maravilloso, sin igual, pues “La flora y la fauna, los lagos y los ríos, al igual que sus agrestes paisajes y sus lugares inexplorados, hacen de la Decimoprimera Región una de las más atractivas para quienes buscan un verano no tradicional”⁴⁶⁹.

En definitiva, al tiempo que se ejecutaban los trabajos de construcción de la ruta austral se promovía la imagen de su entorno como un lugar nuevo y especial donde se “encontrará fiordos y canales de silenciosa belleza y también ventisqueros, como el de San Rafael, y cascadas de hermosura sin igual, enormes extensiones de lujuriantes selvas vírgenes y lagunas, montañas, hielos, flores... La Naturaleza toda vestida de gala, en más de 100.000 km² de maravilla”⁴⁷⁰.

Desde el ámbito del arte y la cultura, estas imágenes que tendían a resaltar los atributos naturales de la zona, coincidían con las que describió el periodista y escritor Juan Gana, cuando, en una dedicatoria del libro de imágenes editado entre 1989 y 1990 por el fotógrafo

⁴⁶⁵ AUGE, Marc. 1998. Op.cit, 12.

⁴⁶⁶ XI Región. 1985. Revista Tour, (32).

⁴⁶⁷ Ibid.

⁴⁶⁸ XI Región. 1985. Revista Tour, (34).

⁴⁶⁹ Preparando un sueño de verano. 1978. Rutas (237).

⁴⁷⁰ Revista Tour. La Revista del Viajero, marzo 1987, año VII.

Georges Munro, denominado, “Carretera Austral. El paraíso está aquí”, escribía: “Pero seamos positivos: aún tenemos Paraíso/ El Paraíso de verdad está aquí, en Chile, en la costilla centra de América Latina, rumbo al Polo Sur/ Y lo fantástico es que nuestro Edén, abierto por la Carretera Austral, se puede entrar por aire, mar o tierra”⁴⁷¹. Estas palabras coinciden con el propósito central del libro de Munro, en el que, como su título adelanta, se quiere mostrar la naturaleza y el paisaje de la Carretera Austral como el verdadero Edén terrestre. La referencia al fotógrafo chileno George Munro no es aleatoria pues él recorrió el camino austral desde antes de sus primeras inauguraciones oficiales en 1982 y publicó diversos libros de fotografía de esta ruta entre 1982 y 2012 en los cuales se destacan principalmente los paisajes naturales anteriores a la construcción del camino, los trabajos de construcción de la ruta y los paisajes con la Carretera Austral ya incorporada al marco escénico del territorio aisenino⁴⁷².

En este sentido, la obra de Munro reporta indicios de primera mano del proceso de construcción de la Carretera Austral. De hecho, fue de los primeros civiles en recorrerla sin fines técnicos o políticos, sino más bien artísticos y turísticos, pero que igualmente permiten reconstruir parte del pasado⁴⁷³.

En gran medida sus fotografías sobre los trabajos de la Carretera Austral y su entorno natural fueron las primeras que, en formato color y a buena calidad, pudieron tener, de forma masiva, distintas personas que nunca habían visitado dicho espacio. Su trabajo cumple, por tanto, cierta función en el proceso de configuración de las representaciones de la Carretera Austral y los territorios por los que ésta se construía pues permitió “acercar” lugares que por entonces eran muy remotos para gran parte de la población ajena a ellos, y representaba también la visión del turista: esas mismas imágenes que captó él las podía tomar en adelante, gracias a la ruta longitudinal, cualquier turista que visitara ese espacio.

En términos de alcances, su obra es importante para el estudio de las representaciones sociales del longitudinal austral pues “Hoy es posible encontrar las fotos de Munro en textos

⁴⁷¹ MUNRO, George. 1990. El paraíso está aquí, Santiago de Chile, Instituto Geográfico Militar.

⁴⁷² MUNRO, George. 1982. Carretera Austral: integración de Chile, Santiago de Chile, Eds. Servicios Promocionales; MUNRO, George. 1989. Los ecos del silencio: Carretera Austral. Santiago de Chile, Ediciones y Publicidad; MUNRO, George. 1990. El paraíso está aquí. Santiago de Chile, Instituto Geográfico Militar; MUNRO, George. 2012. Carretera Austral:30 años integrando Chile. Santiago de Chile, Ed. Munro Ltda.

⁴⁷³ BURKE, Peter. 2005. Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico. Barcelona, Biblioteca de Bolsillo, Barcelona, p.32.

escolares de historia, el Atlas Geográfico Militar, libros fotográficos sobre Chile disponibles en hoteles cinco estrellas y en cada una de las representaciones diplomáticas nacionales en el exterior.”⁴⁷⁴.

De cualquier modo, estas representaciones de la Carretera Austral y su medioambiente como un edén terrestre son, según la historiografía, un tanto comunes y aparecen asociadas a distintos espacios geográficos, constituyendo en su conjunto parte importante del acervo cultural e identitario de Chile en relación a la naturaleza. Según Rafael Sagredo, esta actitud estaría largamente asentada en la tradición chilena la cual debido a circunstancias históricas particulares que provienen desde la Colonia bajo dominio español, ha tendido a “promover la imagen de este territorio como un espacio bendecido por la naturaleza tiene su origen en una necesidad práctica, y el enaltecimiento del suelo propio ha sido una actitud constante que se acentuó a lo largo del siglo XIX. Desde los orígenes de la república, los emblemas patrios representaron las apreciadas características naturales de Chile y su extrema ubicación geográfica tanto como su vocación republicana y unitaria”⁴⁷⁵ y cuya máxima expresión puede contenerse en el mismo himno nacional⁴⁷⁶.

En definitiva, las representaciones sociales respecto de la Carretera Austral y su medio ambiente circulan entre una visión de “conquista de la naturaleza” para resaltar la visión heroica de los trabajos de construcción y el modernismo del régimen; otra que se podría denominar “extractivista” que la representa como una “reserva económica” por sus recursos naturales explotables y exportables más tradicionales -ganadería, forestal, minería, hidroeléctrica- y una “turística” en donde la naturaleza, aunque también mercantilizada y entendida como bien de consumo, es explotada en un sentido más “inocente” mediante su apreciación y goce contemplativo, turístico. Relacionada con esta última imagen, existe un tercer tipo de representaciones respecto de esta naturaleza que le atribuye un sentido trascendental en la búsqueda y construcción de la identidad nacional.

⁴⁷⁴ Editorial. 2014. George Munro inaugura una exposición en el Congreso: Cincuenta años fotografiando todo Chile. [en línea] El Mercurio, Santiago, Domingo 15 de Septiembre de 2013 <http://diario.elmercurio.com/detalle/index.asp?id={22ed208b-6c6e-4908-9130-8c273e0a1007}> [consultado 23 de marzo de 2016]

⁴⁷⁵ SAGREDO, Rafael. 2010. Chile: de "finis terrae imperial" a "copia feliz del edén" autoritario. [en línea], <internacional.elpais.com> [consultado: 22 de noviembre de 2015]

⁴⁷⁶ Una de las frases más comunes del Himno Nacional es: “Puro Chile, es tu cielo azulado/ Puras brisas te cruzan también/ y tu campo de flores bordado/ es la copia feliz del Edén./ Majestuosa es la blanca montaña/ que te dio por baluarte el Señor/ y ese mar que tranquilo te baña/ te promete futuro esplendor.”

b) La naturaleza de la nación

Una naturaleza representada místicamente con una “pureza prístina de su geografía, tan necesaria para el hombre de hoy, así como también las bellezas naturales del paisaje patagónico austral y de la Trapananda”⁴⁷⁷, sirvió también como soporte en la construcción de un relato de identidad y unión nacional como parte del proyecto de “hacer de Chile una gran nación”, ya que “el paisaje evoca una serie de asociaciones políticas o incluso que expresa una determinada ideología, como por ejemplo, el nacionalismo”⁴⁷⁸.

Dicho de otra forma, estas representaciones que destacan las bellezas naturales del lugar, estuvieron vinculadas, en este contexto histórico, con el propósito de “reconstruir” la nación y dar un sentimiento de unidad, apelando a una noción estética de belleza paisajística que de cierta forma ya estaba asentada en el acervo cultural chileno⁴⁷⁹. Con la Carretera Austral, por tanto, se abriría también un nuevo espacio geográfico para que su naturaleza pudiera cobijar un renovado sentimiento de unidad nacional.

El propósito de estas representaciones fue otorgarle un valor trascendental a ese entorno para que contribuyera a fortalecer una suerte de “nacionalismo paisajístico”, toda vez que “la admiración de las bellezas de la naturaleza constituye una forma particular de nacionalismo de la vida cotidiana al que adscriben personas de todas las sensibilidades ideológicas. En ello radica su amplia influencia”⁴⁸⁰. Esto porque históricamente en las “comunidades imaginadas”⁴⁸¹ de las naciones, “las figuras icónicas de la naturaleza y del paisaje nacional han desempeñado un papel muy importante en la conformación de los estado-nación modernos puesto que son las expresiones visibles de una relación natural entre un pueblo o nación y el territorio o naturaleza que ocupa”⁴⁸².

Esta propaganda nacionalista se enmarca en una fase específica de la política de comunicaciones de la dictadura militar que fue transmitida a través de distintos soportes en

⁴⁷⁷ FUNDACIÓN PRESIDENTE AUGUSTO PINOCHET UGARTE. 1997. op.cit, p.45.

⁴⁷⁸ BURKE, Peter. 2005. Op.cit, p.55.

⁴⁷⁹ SAGREDO, Rafael. 2010. Op.cit; Booth, Rodrigo. 2010. Op.cit.

⁴⁸⁰ BOOTH, Rodrigo. 2010. Op.cit.

⁴⁸¹ ANDERSON, Benedict. 2007. Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo. 4ed. México D.E, FCE.

⁴⁸² COSGROVE, Denis. 2002. Op.cit.

lo que Giselle Munizaga describe como la segunda etapa de la política comunicacional del régimen y que comenzó en los 80'. Aquella que, después de la fase “negativa y defensiva de guerra contra la propaganda e ideología marxista”, se plantea como objetivo “la integración social y el control social, superando las metas puramente negativas de la etapa de estabilización”⁴⁸³. En esta nueva fase, “la referencia a la naturaleza y a su prodigalidad con Chile fue una manera de legitimar el régimen autoritario, que de este modo terminaba siendo una prolongación civil del orden natural, y por lo tanto prácticamente inmutable, tanto como el predominio político de quienes lo imponían”⁴⁸⁴.

A partir de esta década, y sobre todo después de la crisis económica de 1981-1985, se construye comunicacionalmente el mito de una Patria ya salvada y en orden, y cada vez se toma más en serio la proclama de “hacer de Chile una gran nación” expuesta en los principios del régimen de 1974, donde, en términos comunicacionales, la naturaleza como referente jugaría un rol importante. Por ello, en este contexto de nacionalismo en donde se sitúa “la Patria como objeto de la acción en torno de la cual transcurre el espectáculo que desarrolla en plenitud todos sus valores”⁴⁸⁵, se reproducen descripciones del camino longitudinal austral y su paisaje como la siguiente: “En esta región, la naturaleza reúne sus mejores encantos; tupida vegetación, ventisqueros, témpanos flotantes, islas, fiordos, canales y cordilleras. Numerosos lagos, incontables ríos, bosques, montañas y una vegetación totalmente salvaje hacen de esta región un lugar de ensueño”⁴⁸⁶ o aquellas que, como se mostró en el apartado anterior, mostraban a este territorio semejante a una “copia feliz del Edén”.

Así también la mostrada en el siguiente poema aparecido en un periódico local:

Los pies sobre la tierra,/ voy cantando/ por el cordón umbilical/ de mi Nación/ La carretera austral/ cruza los mares/ y va en busca de ríos,/ quebradas y glaciales./ El colono me espera/ con su mate y una sonrisa/ fragante a calafates./ Los chicos anudan los silencios/ de bosques milenarios./ Brota la voz de Aysén llena de vida/ en un grito de fe y de esperanzas/ Los pies sobre la tierra,/ las manos extendidas al futuro/ marchamos por la senda,/ que una gran voluntad abrió en la selva./ Cordón de plata/ que une ya mi patria,/ de norte a sur,/ en un fecundo abrazo./ Canta el colono/ su canción de gracias,/ al Gran Soldado/ que le dio esta dicha⁴⁸⁷.

⁴⁸³ MUNIZAGA, Giselle, 1988. Op.cit.

⁴⁸⁴ SAGREDO, Rafael. 2010. Op.cit.

⁴⁸⁵ MUNIZAGA, Giselle. 1988. Op.cit, p.20.

⁴⁸⁶ Turismo en la XI región. 1985. El Diario de Aysén, Coyhaique, 22/02/1985, p.3.

⁴⁸⁷ Carretera austral. 1988. El Diario de Aysén, Coyhaique, 01/03/1988, p.3.

Este tipo de representaciones respecto de la naturaleza pretendía fortalecer una imagen de país bello y que pertenece a todos los chilenos, supuestamente, sin distinciones de clase, género, raza, ideología, etcétera. La labor de las comunicaciones masivas fue muy relevante en este proceso, donde cabría destacar el rol jugado por la denominada “franja cultural” en la cual se circunscriben varios programas de televisión que también tendieron a mostrar y relevar la belleza de la naturaleza de Chile. Por ejemplo, la filmación de la serie *Al Sur del Mundo* se inició en 1982, y en 1983 se emitió un capítulo dedicado a la Patagonia chilena, denominado *Aysén, la Trapananda*, y en 1992 un capítulo dedicado por completo a la *Carretera Austral*. Por otra parte, el programa *La Tierra en que Vivimos* del año inicia sus transmisiones el año 1980.

El mismo año de 1982, en el que también se publicó el primer libro de fotografías de Munro sobre la *Carretera Austral* que con sus imágenes de los paisajes naturales tenía como propósito establecer “una soberanía sin armas”⁴⁸⁸, Jorge Alberto Polloni, Oficial del Ejército, publica un su *Reportaje geopolítico a la ruta austral*, en el cual da cuenta de qué manera el ámbito intelectual y cultural fue partícipe de este movimiento de reconstrucción nacional.

En lo que atañe directamente la obra del camino austral se refiere a “los escritores de la *Revista Trapananda*: Augusto Grosse y Antonio Horvath, que últimamente fueron condecorados por nuestro Gobierno”⁴⁸⁹ y también al rol jugado por la *Sociedad Chilena de Historia y Geografía*.

En esta época, durante 1981 y 1983, precisamente Antonio Horvath estuvo realizando viajes a Estados Unidos con el fin de conocer la realidad caminera del país del norte para intentar aplicarla a la de Chile en circunstancias en las que él era uno de los principales encargados en la construcción del camino austral. En específico tuvo la oportunidad de conocer la carretera de Dawson Creek a Fairbanks, en Alaska “que se construyó sobre una topografía y clima con características muy similares al de la carretera longitudinal austral actualmente en construcción en nuestro país”⁴⁹⁰. Entre los aprendizajes que tuvo el funcionario público uno de ellos fue el que más le marcó: “También llama la atención que pese a los recursos

⁴⁸⁸ MUNRO, George. 1982. Op.cit.

⁴⁸⁹ POLLONI, Jorge Alberto. 1982. Op.cit.

⁴⁹⁰ Interesante viaje a USA de director de vialidad. 1981. *El Diario de Aysén*, Coyhaique, 24/06/1981, p.4.

económicos que tiene, todo está dimensionado en función del hombre. En todas sus obras, caminos puentes u otras, los proyectos consideran de forma especial al aspecto estético y los efectos laterales del trabajo, cuidando el medio ambiente. Por muy rentable que sea un proyecto es rechazado si atenta con la estética y el medio ambiente”⁴⁹¹ pues en la naturaleza se encontraba la calidad e identidad de la nación.

Además de esta carretera y la Blue Ridge Parkway en Estados Unidos, también durante el siglo XX en otros países se construyeron importantes vías automovilísticas como la Autobahn en Alemania o la Austrostrada de Italia. En todas ellas, al igual que en la construcción del Camino Longitudinal Austral, sus significados, implicancias y consecuencias se manifestaron en ámbitos que escapaban a la mera dimensión ingenieril o vial, teniendo el nacionalismo un rol protagónico⁴⁹². Siguiendo a Mauch y Zeller, se puede afirmar que el sentido profundo de esta ruta austral “se encuentra en la intersección de la cultura, el entorno construido y lo que usualmente se llama la naturaleza”⁴⁹³. Por este motivo, las representaciones respecto del medioambiente del camino longitudinal constituyeron también parte importante de su producción social. Todas estas representaciones contribuyeron a que la naturaleza de Palena y Aysén se considerara no solamente una “reserva económica” sino también una fuente para afirmar y promover un proyecto político e ideológico de identidad nacional.

⁴⁹¹ Ibid.

⁴⁹² MAUCH, Christof and Zeller, Thomas (eds). 2008. Op. cit.

⁴⁹³ MAUCH, Christof and Zeller, Thomas (eds). 2008. Op. cit, p.2.

Conclusiones

A lo largo de esta tesis se ha descubierto la posibilidad de comprender a la Carretera Austral más allá de sus características físicas. El propósito central no ha sido describirla, sino comprenderla mediante el estudio de sus representaciones sociales.

El resultado ha sido constatar que ellas revelan que el camino austral es, simultáneamente, un medio para entender su contexto y un medio explicado por su contexto, pues, en tanto denotan un entendimiento simbólico, ideológico, pueden comprenderse como “presencias” y “ausencias” del régimen militar que va construyendo su proyecto político en paralelo al camino austral⁴⁹⁴. Es decir, en tanto que espacio, la Carretera Austral es productora y producto de su sociedad.

Estas representaciones sociales demuestran también aquello que la dictadura pretendió proyectar y ocultar. En tanto ellas tienen un sentido, una lógica identificable que ha sido desentrañada en esta tesis, son también la proyección de un deseo: el deseo de legitimar la obra en sí, pero igualmente el régimen -sus principios, sus acciones- que la lleva a cabo representándolo como una solución moderna y necesaria para la solución de los problemas que afectaban al país sobreponiendo estas representaciones a las imágenes que lo caracterizaban como un régimen autoritario y violador de derechos humanos.

En definitiva, desde la perspectiva de las representaciones sociales, la Carretera Austral puede ser considerada un “indicio” entendido como zona privilegiada que permite descifrar una realidad aparentemente impenetrable, como “instrumento para disipar las brumas de la ideología, que oscurecen cada vez más una estructura social compleja”⁴⁹⁵. De esta manera, este espacio ya no puede ser considerado inocente ni pasivo, sino fundado sobre una serie de representaciones que soportan una ideología que hace converger la geopolítica con el pensamiento neoliberal.

Desde esta lógica, se sostuvo que la ruta longitudinal “No representa sólo un camino, que ya su concreción dice mucho”⁴⁹⁶, sino “Como el flujo sanguíneo, que benéficamente porta actividad, vigor, fuerza y eficacia, la carretera austral influye positivamente en todos los

⁴⁹⁴ LEFEBVRE, Henri. 1983. Op.cit.

⁴⁹⁵ GINZBURG, Carlo. 2008. Mitos, emblemas, indicios: morfología e historia. Barcelona, Gedisa, p.219.

⁴⁹⁶ GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

aspectos de la vida que al hombre interesan”⁴⁹⁷. Es decir, la ruta austral no se entiende únicamente como solución vial sino como transformación total -económica, social, política y cultural, “Todas, dimensiones que contribuyen a la dignificación del hombre”⁴⁹⁸ - del espacio y la sociedad que integraría y colonizaría.

En sus representaciones sociales, el Camino Longitudinal Austral trasciende las características ingenieriles y técnicas que siempre han servido como base para su promoción y legitimación descubriendo lo simbólico, lo ideológico oculto. En ellas estaban contenidos los deseos de una “reconstrucción” nacional, el sueño de una nueva sociedad: unida, patriótica, moderna, neoliberal. En definitiva, su análisis revela que el camino austral es la manifestación tangible de un proyecto global de gobierno y de sociedad elaborado en los principios geopolíticos y neoliberales. De ahí el interés en mostrar el longitudinal como producto único y representativo del régimen militar. En consecuencia, el estudio de las representaciones sociales de la ruta austral ha contribuido a desentrañar “cómo sirve el espacio y cómo la hegemonía lo emplea para la constitución, a partir de una lógica subyacente, y con la ayuda del saber y de las técnicas, de un <<sistema>>”⁴⁹⁹.

Se ha podido reflexionar también sobre cómo estas representaciones, al estar fundadas sobre un conocimiento considerado científico y objetivo, arraigaron entonces una serie de ideas - como las de integración, soberanía y desarrollo económico- en el sentido común y se objetivaron dichas cualidades como características inherentes e inocentes de la obra. Al desnaturalizar aquí esta cuestión se ha mostrado indirectamente que la ideología -geopolítica- “oculta bajo su homogeneidad las relaciones ‘reales’ y los conflictos”⁵⁰⁰, despolitizando así, en apariencia, sus propias prácticas. De esta forma se ha demostrado que “La ideología de la espacialidad, muy confusa, ensambla el saber racional, la planificación efectiva pero autoritaria y las representaciones triviales y corrientes”⁵⁰¹.

Finalmente, enfrentado este nodo de reflexión referido a las representaciones sociales, el espacio y la ideología desde una perspectiva crítica se logró revelar aspectos que de otra

⁴⁹⁷Ibid.

⁴⁹⁸GARCÍA, Germán. 1989. Op.cit.

⁴⁹⁹ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.72.

⁵⁰⁰ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.58.

⁵⁰¹ LEFEBVRE, Henri. 2013. Op.cit, p.54.

forma -desde una descripción material de la obra, por ejemplo- quedarían ocultos: que la Carretera Austral implicó también una manera de fronterizar este territorio; que la explotación económica de sus recursos naturales se proyecta según intereses y directrices que trasciende lo local -e incluso nacional- y se enmarca en el funcionamiento de una economía global que incorpora como economía periférica, fronteriza, este territorio; que el turismo lejos de ser una actividad inocente, es también una forma de mercantilizar la naturaleza al poner un valor de consumo al paisaje estando ello, en Palena y Aysén, directamente vinculado al proyecto de la Carretera Austral, y que la naturaleza como referente también puede cobijar intereses políticos en términos de una reconstrucción ideológica de nación.

Estos fueron algunos de los efectos colaterales, mediáticamente menos visibilizados de una geopolítica en donde “el objetivo natural permanente de todo Estado es alcanzar el máximo de Desarrollo y Seguridad”⁵⁰² y que se encuentra enfocada en “el control del espacio terrestre y marítimo poseído, mediante actos administrativos, declaraciones y ocupaciones físicas, marcando presencia en zonas especiales”⁵⁰³. Pero al igual que aquellas representaciones más promovidas, fueron los fundamentos donde se construyó esta ruta durante la dictadura.

Las representaciones sociales son complejas y difíciles de asir. Entre sus presencias y ausencias se esconden y entrecruzan intereses pretendidamente contrapuestos pero que muchas veces lo son, de manera inconsciente, sólo en apariencia. Por ello es necesario comprender que las representaciones también construyen la realidad y que toda realidad se desenvuelve en el plano de las representaciones.

“Aysén, reserva de vida” es una organización social enfocada en la defensa del territorio y la sociedad local frente a grandes iniciativas capitalistas para la explotación económica de la región. “Energía para Chile, y desarrollo para Aysén” fue el logo del conflictivo megaproyecto Hidroaysén. Paradójicamente, ambos eslóganes no son tan distintos. De hecho, en una primera instancia remite a las representaciones que durante la dictadura militar proyectaron este territorio como “reserva económica” de importantes recursos naturales -ganadería, forestal, minero, hidroeléctrico- que la Carretera Austral abriría para la explotación y exportación, y así promover el desarrollo de la región y el país.

⁵⁰² VON CHRISMAR, Julio. 1968. Op.cit, p.20.

⁵⁰³ PINOCHET, Augusto. 1997. Op.cit.

Se podría presumir así que en el contexto del régimen castrense ambos eslóganes hubieran sido comprendidos como partes de una misma campaña.

Ello porque, aunque con propósitos aparentemente contrapuestos, ambos parecen forjarse sobre un mismo piso ideológico y simbólico de sentido común que este estudio sobre las representaciones sociales del camino longitudinal ayuda a aclarar: que en este territorio alejado, en esta frontera, la naturaleza es protagónica pues almacena una gran riqueza de recursos naturales y biodiversidad y que en su ocupación soberana y explotación económica se encuentran las perspectivas futuras para el desarrollo de la nación. Al haberse ocultado su componente ideológico, político, estas nociones quedaron tan arraigadas que son utilizadas de igual manera por grupos sociales que se reconocen como opuestos.

¿Pero son, en el fondo, proyectos contrapuesto? Por ello el análisis de las representaciones es fundamental en el plano de la discusión política y social si se quieren plantear programas definitivamente contrahegemónicos y liberadores. En tanto ellas construyen realidad es necesario entenderlas si es que se la quiere cambiar. Dicho de otra manera, toda realidad que se quiera transformar también deberá transformarse en el plano de sus representaciones.

Bibliografía

ABRIC, JEAN CLAUDE. 2001. Prácticas sociales y representaciones, México D.F, Ediciones Coyoacán.

ALLENDE, SALVADOR. 1948. Aysén, presente y futuro. Santiago de Chile, La Nación.

ANDERSON, BENEDICT. 2007. Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo. 4ed. México D.E, FCE.

ARAYA, BALDO. 2011. Crónica de Coyhaique. 3 ed, Coyhaique, I. Municipalidad de Coyahique.

AUGE, MARC. 1998. El viaje imposible. El turismo y sus imágenes. Barcelona, Gedisa Editorial.

BAEZA, BRÍGIDA. 2009. Fronteras e identidades en Patagonia central (1885-2007). Rosario, Argentina, Protohistoria Eds,.

BALLENT, ANAHÍ. 2005. Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", (27): 107-137.

BALLENT, ANAHÍ. 2008. Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. Historia, Ciencia, Salud, 15(3): 827-847.

BASCUÑÁN, IGNACIO. 1984. Breve historia de Aysén y la Carretera Austral. Santiago de Chile, Estado Mayor General del Ejército Biblioteca del Oficial.

BERGER, PETER y LUCKMANN, THOMAS. 2003. La construcción social de la realidad. 18ª. Ed. Buenos Aires, Amorrortu editores.

BERMAN, MARSHALL. 1989. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. 3ed. Buenos Aires, Siglo XXI.

BERQUE, AUGUSTIN. 2009. El pensamiento paisajero, Madrid, Biblioteca Nueva.

BOOTH, RODRIGO. 2009. Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931. Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

BOOTH, RODRIGO. 2010. El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. Revista de Historia Iberoamericana, 3(1): 10-22.

BOOTH, RODRIGO. 2011. De la selva araucana a la 'Suiza chilena'. Ciudad y Arquitectura, (14): 26-31.

BOOTH, RODRIGO. 2013. El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX. Ciudad y Arquitectura (15): 16-21.

BOOTH, RODRIGO. 2014. Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón 1917-1913. Historia, 2 (47): 277-311.

BURKE, PETER. 2005. Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico. Barcelona, Biblioteca de Bolsillo, Barcelona.

CÁDIZ, ANABELA. 2015. Dinámica geopolítica contemporánea: la práctica espacial de la integración regional sudamericana. *Revista Contextualizaciones Latinoamericanas*. (12): 1-12.

CAÑAS MONTALVA, RAMÓN. 2008. Geopolítica oceánica y austral. Selección de escritos. Santiago de Chile, IGM.

CASTRO, PEDRO. 2006. Geografía y geopolítica. En: Hiernaux, Daniel y Lindón, Alicia (eds). *Tratado de Geografía Humana*. Barcelona, Anthropos, pp.187-201.

CASTRO-GOMEZ, SANTIAGO. FREYA SCHIWY y CATHERINE WALSH (eds.). 2002. *Indisciplinar las ciencias sociales. Geopolíticas del conocimiento y colonialidad del poder*. Quito, Abya-Yala Editores.

CASTRO-GOMEZ, SANTIAGO y RAMÓN GROSFUGUEL (eds.). 2007. *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá, Siglo del Hombre Editores.

CHATEAU, JORGE. 1977. Características principales del pensamiento geopolítico chileno: análisis de dos libros. Santiago de Chile, FLACSO.

CHATEAU, JORGE. 1978a. *La geopolítica y el fascismo dependiente*. México, Casa de Chile en México.

CHATEAU, JORGE. 1983. *Seguridad Nacional y guerra antisubversiva*. Santiago, FLACSO.

CHARTIER, ROGER. 1992. *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*. Barcelona, Gedisa.

CHARTIER, ROGER. 1996. Escribir las prácticas. Foucault, de Certeau, Marin. Buenos Aires, Manantial.

CONSTABLE, PAMELA y VALENZUELA, ARTURO. 2013. Una nación de enemigos: Chile bajo Pinochet. Santiago de Chile, Ediciones Universidad Diego Portales.

COSGROVE, DENIS. 2002. Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. Boletín de la A.G.E, (34): 63-89.

DELGADO RAMOS, GIAN CARLO. 2008. El carácter geoeconómico y geopolítico de la biodiversidad: el caso de América Latina. En: Alvarado Merino, Delgado Ramos (eds). Gestión ambiental y conflicto en América Latina. Clacso, pp. 25-61.

DIVALL, COLIN and REVIL, GEORGE. 2005. Cultures of transport: representation, practice and technology. Journal of Transport History, 26(1):99-111.

ERRÁZURIZ, TOMÁS. 2010. El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1990-1927. Historia, 2 (43): 357-411.

ERRÁZURIZ, TOMÁS. 2014. La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna, Santiago, 1927-1931. Historia, 2(47): 313-354.

FORNILLO, BRUNO. 2015. Centralidad y permanencia del pensamiento geopolítico en la historia reciente de sudamérica (1944-2015). Estudios Sociales del Estado, 1(2): 118-148.

FOUCAULT, MICHEL. 1984. De los espacios otros. Architecture, Mouvement, Continuité, (5).

FUNDACIÓN AUGUSTO PINOCHET UGARTE. 1997. La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección. Santiago.

GAETE, ALDEN 1984. La geografía política y sus principales temas. *Revista de Geografía Norte Grande*, (11): 55-59.

GANGAS, MÓNICA. 1985. Los temas de investigación práctica en la geografía chilena (1830-1980). *Revista de Geografía Norte Grande*, (12): 49-63.

GARCÍA, GERMÁN. 1989. Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. *Revista Chilena de Geopolítica*, 5(3): 51-69.

GARCÍA, CLARA INÉS. 2005. Las representaciones sociales del territorio. En: VI Congreso Latinoamericano de Estudios del Discurso. América Latina en su discurso, Santiago de Chile.

GINZBURG, CARLO. 2008. Mitos, emblemas, indicios: morfología e historia. Barcelona, Gedisa,

GHISOLFO ARAYA, FRANCISCO. 1985. La problemática del transporte en la zona austral. *Revista Chilena de Geopolítica*, (2): 35-58.

GONZÁLES, JOSÉ ANTONIO. 2008. La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama. *Revista Geografía Norte Grande* (40): 23-46.

GORELIK, ADRIÁN. 2010. La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.

GREVE, ERNESTO. 1946. Historia de la ingeniería en Chile. Santiago de Chile, Universitaria.

GRIMSON, ALEJANDRO. 2012. Los límites de la cultura. Críticas de las teorías de la identidad. 2ed. Buenos Aires, Siglo XXI.

GROSSE, AUGUSTO.1955. Visión de Aysén. Santiago de Chile. Instituto Geográfico Militar.

GROSSE, AUGUSTO.1990. Expediciones en la Patagonia occidental: hacia la carretera austral. Santiago de Chile. Andrés Bello Ed.

HARVEY, DAVID. 1990. Los límites del capitalismo y la teoría marxista. Fondo de Cultura Económica, USA.

HARVEY, DAVID. 1994. La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional, Geographical Review of Japan, 67(2): 126-135, 1994.

HARVEY, DAVID. 2003. Espacios de esperanza, Madrid, Ediciones Akal.

HARVEY, DAVID. 2005. El 'nuevo' imperialismo: acumulación por desposesión, Buenos Aires, CLACSO.

HARVEY, DAVID. 2007. Espacios del Capital. Hacia una geografía crítica. Madrid, Ediciones Akal.

HARVEY, DAVID. 2012. El enigma del Capital y la crisis del capitalismo. Madrid. Ediciones Akal.

HARVEY, DAVID. 2014. Diecisiete contradicciones del capitalismo y el fin del neoliberalismo. Madrid, Traficantes de sueños.

HERF, JEFFREY. 1990. El modernismo reaccionario. Buenos Aires, FCE.

HOLZAPFEL, CRISTÓBAL. 2012. De cara al límite. Santiago de Chile, Ediciones Metales Pesados.

HUNEEUS, CARLOS. 2005. El régimen de Pinochet. 3 ed. Santiago de Chile, Editorial Sudamericana.

IBÁÑEZ SANTA MARÍA, ADOLFO. 1972-1973. La incorporación de Aisén a la vida nacional, 1902-1936. *Historia*, (11):259-378.

IGGERS, GEORG. 2012. La historiografía del siglo XX. Desde la objetividad científica al desafío posmoderno. Chile, FCE.

JODELET, DENISE. 1986. La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En: Moscovici, Serge (ed), *Psicología social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales*. Barcelona, Ediciones Paidós. Pp.469-494.

KREBS, RICARDO. 1997. Historia de la Carretera Austral. En: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte. *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección*. Santiago de Chile. Pp. 19-41.

LACOSTE, PABLO. 2000. El ferrocarril trasandino 1872-1984. Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América. Santiago, DIBAM.

LANDER, EDGARDO (ed.). 2000. La colonialidad del saber. Eurocentrismo y ciencias sociales. *Perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires, CLACSO.

LAURÍN, ALICIA; CÁDIZ, ANABELA y MEHDI, GUSTAVO. La biodiversidad en la nueva geopolítica de apropiación de la naturaleza [inédito].

LEFEBVRE, HENRI. 1978. El derecho a la ciudad. Historia, ciencia, sociedad. 4^a.ed. Barcelona, Península.

LEFEBVRE, HENRI. 1983. La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones. México. D.F, FCE.

LEFEBVRE, HENRI. 2013. La producción del espacio. Madrid, Capitán Swing.

LEFF, ENRIQUE. 2003. La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, 1 (5):13-14.

LEFF, ENRIQUE. 2005. La Geopolítica de la Biodiversidad y el Desarrollo Sustentable: economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza, OSAL, 6(17).

LOVEMAN, BRIAN. 2000. Las ardientes cenizas del olvido: vía chilena de reconciliación política 1932-1994. Santiago de Chile, LOM.

MACCANNELL, DEAN. 2003. El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa, Editorial Melusina.

MACHADO ARAÓZ, HORACIO. 2010. La 'Naturaleza' como objeto colonial. Una mirada desde la condición eco-bio-política del colonialismo contemporáneo". Boletín Oñteaiken (10):35-47.

MANSILLA, ANTONIO. 1946. Chile Austral: Aysén. Santiago, Instituto Geográfico Militar.

MARTINIC, MATEO. 2005. De la Trapananda al Aysen: una mirada reflexiva sobre el acontecer e la Región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días. Santiago, Pehuén Editores.

MASSEY, DOREEN. 2008. Pelo espaço. Uma nova política da espacialidade. Río de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008, pp 211-250.

MAUCH, CHRISTOF and ZELLER, THOMAS. 2008. The world beyond de windshield. Roads and landscape inthe United States and Europe, Ohio, Ohio University Press.

MEIRELLES, CARLOS. 2000. Antología geopolítica de autores militares chilenos. Santiago de Chile, Centro de Estudios e Investigaciones Militares.

MIGNOLO, WALTER (ed.). 2001. Capitalismo y geopolítica del conocimiento. El eurocentrismo y la filosofía de la liberación en el debate internacional contemporáneo. Buenos Aires, Ediciones del Signo.

MIGNOLO, WALTER 2010. La colonialidad: la cara oculta de la modernidad. En: Desobediencia epistémica. Retórica de la modernidad, lógica de la colonialidad y gramática de la descolonialidad. Buenos Aires, Ediciones del Signo, pp.46-92.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. 1968. Memoria del año 1968. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1975. Doctrina Básica de Obras Públicas. Santiago de Chile.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1988. Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido 1973-1988. Santiago de Chile, Gobierno de Chile.

MOSCOVICI, SERGEI. 1979. El psicoanálisis. Su imagen y su público. 2°.ed. Buenos Aires, Huemul.

MUNIZAGA, GISELLE. 1988. El discurso público de Pinochet: un análisis semiológico. Santiago de Chile, CESOC.

MUNRO, GEORGE. 1982. Carretera Austral: integración de Chile, Santiago de Chile, Eds. Servicios Promocionales.

MUNRO, GEORGE. 1989. Los ecos del silencio: Carretera Austral. Santiago de Chile, Ediciones y Publicidad.

MUNRO, GEORGE. 1990. El paraíso está aquí. Santiago de Chile, Instituto Geográfico Militar.

MUNRO, GEORGE. 2012. Carretera Austral:30 años integrando Chile. Santiago de Chile, Ed. Munro Ltda.

NIETZSCHE, FRIEDRICH. 2010. Sobre la utilidad y los prejuicios de la historia para la vida. 4ª.ed. Madrid, Edaf.

NOGUÉ, JOAN (ed). 2007. La construcción social del paisaje. Madrid, Biblioteca Nueva.

NÚÑEZ, ANDRÉS. La 'fronteras del desarrollo' en la producción capitalista del espacio en Chile. [inédito].

NÚÑEZ, ANDRÉS. 2009. La formación y consolidación de la representación moderna del territorio en Chile: 1700-1900. Tesis para optar al Grado de Doctor en Historia, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

NÚÑEZ, ANDRÉS; ALISTE, ENRIQUE y BELLO, ÁLVARO. 2014a. Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación, *Iztapalapa*, (76): 155-168.

NÚÑEZ, ANDRÉS; SÁNCHEZ, RAFAEL y ARENAS, FEDERICO (eds). 2013. *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural*. Santiago, RIL Editores.

NÚÑEZ, ANDRÉS; ALISTE, ENRIQUE y BELLO, ÁLVARO. 2014b. El discurso del desarrollo en Patagonia-Aysén: la conservación y la protección de la naturaleza como dispositivos de renovada colonización. Chile, siglos XX-XXI, En: XIII COLOQUIO Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios del control, Barcelona, Universidad de Barcelona.

NÚÑEZ, ANDRÉS; ALISTE, ENRIQUE y BELLO, ÁLVARO. 2016. Patagonia-Aysén, reserva de vida: el discurso de la naturaleza como nueva utopía capitalista. En: XIV COLOQUIO Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro, Barcelona, Universidad de Barcelona.

ORTEGA, HERNÁN y BRUNING, ANABELLA. 2004. *Aisén: panorama histórico y cultural de la XI Región*. Santiago, Gobierno de Chile.

Ó TUATHAIL, GEAROID; DALBY, SIMON and ROUTLEDGE, PAUL (eds). 1998. *The geopolitics reader*. London, Routledge.

Ó TUATHAIL, GEAROID and DALBY, SIMON (eds). 1998. *Rethinking geopolitics*. London, Routledge.

PEÑA, JUAN CRISTÓBAL. 2015. *La secreta vida literaria de Augusto Pinochet*. Santiago de Chile, Penguin Random House.

PINOCHET, AUGUSTO. 1968. Geopolítica. Diferentes etapas para el estudio geopolítico de los estados. Santiago de Chile, Memorial del Ejército.

PINOCHET, AUGUSTO. 1997. Visión geopolítica de Chile. Pensamiento y acción. Memorial del Ejército (450): 147-165. (Discurso de Clausura de las 'Primeras Jornadas Internacionales de Geopolíticas Academia de Guerra 1997', realizado por el sr. Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte.)

PINOCHET, Augusto. 1984. Geopolítica. 4ed. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello

PINTO, SONIA. 1976. Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII. El camino Santiago-Valparaíso y su tráfico. Santiago, Universitaria.

PINTO, SONIA. 1986. Historia de los ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929). Cuadernos de Historia, (6): 49-66.

PITTMAN, HOWARD. 1990. De O'Higgins a Pinochet: geopolítica aplicada en Chile. En: Kelly, Philip y Child, Jack. Geopolítica del Cono Sur y la Antártida. Buenos Aires, Editorial Pleamar, pp.177-187.

PLIGIA, MELINA. 2014. ¡Conozca su patria: veranee! Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950. En: Ponencia en la Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Universidad de La Plata.

POLLONI, JORGE ALBERTO. 1982. Reportaje geopolítico a la Ruta Austral, Santiago, Guillermo Krum S.

QUINTANA, CECILIA. 2001. Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena. Estudios Político Militares, (2): 127-136.

RECLUS, ELISEO. 1890. Nueva geografía universal. La tierra y los hombres, Tomo III América del Sur. Madrid, El Progreso editorial.

ROJAS, GONZALO. 2000. Chile Escoge La Libertad. Santiago, Editorial ZigZag.

SAAVEDRA, SEBASTIAN y MANSILLA, XIMENA. 2014. Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén. Coyhaique, Ñire Negro Ediciones.

SAGREDO, RAFAEL. 2001. Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX. Santiago, DIBAM.

SAN FRANCISCO, ALEJANDRO y SOTO, ÁNGEL. 2006. Un siglo de pensamiento militar en Chile. Santiago de Chile, Centro de Estudios Bicentenario.

SANTIS, HERNÁN, 1998. El pensamiento geográfico-político de Ratzel en la geopolítica chilena. Revista de Geografía Norte Grande, (25):135-140.

SARLO, BEATRIZ. 1979. Raymond Williams y Richard Hoggart: sobre cultura y sociedad. Punto de Vista, (6): 9-18.

SERJE, MARGARITA. 2006. Geopolítica de la ocupación territorial de la nación en Colombia. Gestión y Ambiente, 9(3): 21-27.

SERJE, MARGARITA. 2011. El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie. 2 ed, Bogotá, Ediciones Uniandes.

SALAZAR, GABRIEL y PINTO, JULIO. 2014. Historia contemporánea de Chile. Tomo I. 15ª.ed. Santiago de Chile, LOM.

SEILER, COTTON. 2008. Republic of drivers. A cultural history of automobility in America, Chicago, University of Chicago Press.

SOJA, EDWARD. 1989. Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory. London, Verso Press.

SOJA, EDWARD. 1996. Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places. Oxford, Basil Blackwell, 1996.

SVAMPA, MARITSELLA. 2013. Consenso de los Commodities y lenguajes de valoración en América Latina. Revista Nueva Sociedad (244): 30-46.

TAPIA, JORGE. 1980. El terrorismo de Estado. La Doctrina de la Seguridad Nacional en el Cono Sur, México, D.F: Edit. Nueva Imagen.

THOMPSON, IAN y ANGERSTEIN, DIETRICH. 1997. Historia del Ferrocarril en Chile. Santiago, DIBAM.

TIRONI, EUGENIO. 1990. Autoritarismo, modernización y marginalidad: el caso de Chile 1973-1989. Santiago de Chile, Sur ediciones.

TUAN, YI FU, Topofilia. 2007. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno, Editorial Melusina, España.

ULLOA, ANDRÉS. 2014. Fronteras porosas, culturas híbridas: hacia un pensamiento otro de la colonización de la Patagonia central. En: Sociedad de Historia y Geografía de Aysén. Un encuentro con nuestra historia. Coyhaique, SOHIGEO, pp.184-202.

URRY, JOHN. 2004. The system of automobility. Theory, culture and society, 21 (4/5): 25-39.

VALDIVIA, VERÓNICA. 2003. El golpe después del golpe. Leigh vs Pinochet. Chile 1960-1980. Santiago de Chile, LOM.

VALDIVIA, VERÓNICA. 2012. La alcaldización de la política. Los municipios en la dictadura pinochetista. Santiago de Chile, LOM Ediciones.

VILLALOBOS, SERGIO (ed). 1990. Historia de la ingeniería en Chile. Santiago, Hachete.

VON CHRISMAR, JULIO. 1968. Geopolítica. Leyes que se deducen del estudio de la expansión de los Estados. Santiago de Chile, Memorial del Ejército.

VON CHRISMAR, JULIO. 1986. Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’”. Revista Chilena de Geopolítica, 3(1):35-43.

WILLIAMS, RAYMOND. 2012. Cultura y materialismo. Buenos Aires, La Marca editora.

ZELLER, THOMAS. 2003. Consuming landscapes: the view from the road in germany and the united states, 1910-1995. GHI Bulletin, (32): 117-126.

Referencias online

ANEPE. 2016. [en línea] <http://www.anepe.cl/academia/historia/> [consultado: 23 de marzo de 2016]

BRUCKMANN, MÓNICA. 2008. Recursos naturales y la geopolítica de la integración Sudamericana. [en línea] www.alainet.org/2008 [Consultado el 17 de mayo de 2016].

Editorial. 2014. George Munro inaugura una exposición en el Congreso:Cincuenta años fotografiando todo Chile. [en línea] El Mercurio, Santiago, Domingo 15 de Septiembre de 2013 <http://diario.elmercurio.com/detalle/index.asp?id={22ed208b-6c6e-4908-9130-8c273e0a1007}> [consultado 23 de marzo de 2016]

Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974, [en línea] http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_gob_pino8/DMdocjm0005.pdf [consulta: 3 de marzo de 2016].

Ministerio de ObrasPúblicas – Dirección de Vialidad. 2016. Carretera Longitudinal Austral. [en línea] <http://www.vialidad.cl/proyectos/carreteraaustral/Paginas/default.aspx> [consulta: 3 de marzo de 2016]

PLIGIA, MELINA. 2008. Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938. Revista Nuevos Mundos. Mundos Nuevos [en línea] <http://nuevomundo.revues.org/40923> [consultado 27 diciembre de 2015].

SAGREDO, RAFAEL. 2010. Chile: de "finis terrae imperial" a "copia feliz del edén" autoritario. [en línea], internacional.elpais.com [consultado: 22 de noviembre de 2015]

Sesión 123ª Ordinaria de Cámara de Diputados, martes 23 de enero 2006. [en línea] <https://www.camara.cl/pdf.aspx?prmID=3160%20&prmTIPO=TEXTOSesion> [consulta: 3 de marzo de 2016].

Fuentes

Periódicos

El Diario de Aysén, Coyhaique: 1975-1990.

El Llanquihue, Puerto Montt: 1976-1988.

La Nación, Santiago: 1975 - 1988.

El Mercurio, Santiago: 1975 - 1988.

La Época: 1988.

Revistas

Revista Chilena de Geopolítica: 1984-1990.

Revista Seguridad Nacional: 1976-1990.

Revista Qué Pasa: 1974.

Revista Principios: 1976.

Revista Tour: 1981-1986.

Revista Rutas: 1978.

Revista Ercilla: 1975.

Memorias y documentos oficiales

Gobierno de Chile. 1983. Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989).

Memorias Ministerio de Obras Públicas: 1968 -1990.

Anexos



Mapa de la Provincia de Palena (Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)



Mapa de la Región de Aysén (Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional)

