



## LA CARRETERA AUSTRAL: ELEMENTOS PARA UN ENFOQUE MÁS-QUE-HUMANO

Santiago Urrutia Reveco

Doctorando en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Investigador en formación del Instituto de Geografía UBA y Becario Doctoral CONICET

[surrutiareveco@gmail.com](mailto:surrutiareveco@gmail.com)

**RESUMEN** – El artículo propone una alternativa teórica metodológica para estudiar el proceso de construcción socio-material de la Carretera Austral en la Patagonia Occidental (Chile) durante la dictadura cívica militar de ese país (1973-1990). A partir de la discusión bibliográfica, revisión de documentación oficial, publicaciones periódicas y material técnico, se argumenta que la ruta definitiva es el producto del ensamblaje de agencias humanas y no humanas.

Palavras-chave: Carretera Austral, Patagonia, Ensamblajes, Dictadura cívica militar.

## A ESTRADA ASTRAL: ELEMENTOS PARA UMA ABORDAGEM MAIS HUMANA

**RESUMO** – O artigo propõe uma alternativa teórica metodológica para estudar o processo de construção sócio-material da Carretera Austral na Patagônia Ocidental (Chile) durante a ditadura cívica militar daquele país (1973-1990). A partir da discussão bibliográfica, revisão da documentação oficial, jornais periódicos e material técnico, argumenta-se que a rota definitiva da estrada é o produto da montagem de agências humanas e não humanas.

Keywords: Carretera Austral, Patagonia, Assembléias, Ditadura Cívica Militar.

## THE CARRETERA AUSTRAL: ELEMENTS FOR A MORE-THAN-HUMAN APPROACH

**ABSTRACT** – The paper proposes a methodological theoretical alternative to study the sociomaterial process of construction of the Carretera Austral in Western Patagonia (Chile) during the military civic dictatorship of that country (1973-1990). From the bibliographic discussion, review of official documentation, period newspapers and technical material, it is argued that the definitive route of the road is the product of the assemblage of human and non-human agencies.

Keywords: Carretera Austral, Patagonia, Ensamblajes, Dictadura cívica militar.

## I INTRODUCCIÓN

La Carretera Austral (o Camino Longitudinal Austral) es una ruta de aproximadamente 1.240 km de largo que atraviesa verticalmente la Patagonia chilena entre Puerto Montt (Región de Los Lagos) y Villa O'Higgins (Región de Aysén). Si bien, como su nombre sugiere, parte importante de su trazado es longitudinal, en realidad conforma un sistema vial constituido por el trazado 'troncal' que corre en dirección norte-sur, al que se conectan una serie de rutas transversales ('ramales'), caminos de penetración, puentes y transbordadores que, en conjunto, son la principal red de comunicación y transporte local en la actualidad. Las obras de construcción llevan casi medio siglo y todavía siguen

en ejecución. En cuatro décadas han sido invertidos en ella más de US\$ 1.136 millones lo cual la sitúa como “La mayor obra pública del siglo XX en Chile”<sup>1</sup>.

Pese a que había comenzado a construirse en la década de 1960, durante la dictadura cívico militar de Chile (1973-1990), se constituyó en una de las obras públicas más simbólicas del régimen. Durante este período se llevaron a cabo importantes avances del camino gracias a la acción conjunta del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, el Programa de Empleo Mínimo (PEM) y empresas constructoras privadas. Para 1988 se había inaugurado la conexión longitudinal entre Puerto Montt y Cochrane, es decir, cerca de 1.000 kilómetros de camino (sin contar trazados transversales) que constituye el grueso de la actual infraestructura. La inversión pública para su construcción fue de las mayores del período después de las obras del Metro en la ciudad de Santiago y la inversión para la construcción de la central hidroeléctrica Colbún-Machicura (ROJAS, 2000)<sup>2</sup>.

Sumado a esto, el discurso oficial que comenzó a circular entonces aseguraba que la Carretera Austral era el “resultado de una iniciativa que es obra exclusiva del gobierno militar que preside el general Augusto Pinochet Ugarte”<sup>3</sup>, y, coherente con esto, pasó a denominarse -informalmente- Carretera Austral “Presidente Pinochet”. Asimismo, la obra fue representada 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 (...) debido a su enorme trascendencia geopolítica” (VON CHRISMAR, 1986) o como “el más importante de los proyectos de esta naturaleza que se hayan realizado en el presente siglo” (GARCÍA, 1989).

En este sentido, el Camino Longitudinal Austral materializaba una serie de sentidos e intereses vinculados con el objetivo principal de “hacer de Chile una gran Nación” que expresó la Junta Militar en su Declaración de Principios de marzo de 1974. Por todas estas razones, se consideraba en esa época que debía “enorgullecer no sólo a nuestro supremo gobierno que la resolvió, planificó e impulsó, sino a todos los chilenos ya que satisfacen necesidades vitales de desarrollo y de seguridad nacional”(VON CHRISMAR, 1986, 44).

Coherente con esta visión construida durante la dictadura cívico militar, gran parte de la bibliografía referida al camino austral ha fortalecido un discurso heroico y trascendental en torno a la obra, actuando como legitimante no tan sólo de la ruta, sino también del régimen autoritario (PEÑA, 1993; VAN SCHOUWEN, 1996; KREBS, 1997; VÁSQUEZ DE ACUÑA, 1999). Por otro lado, trabajos más recientes se han alejado de estas visiones conservadoras enfocándose en el nivel simbólico y de las representaciones vinculadas a la obra (ESPINOSA, 2016; URRUTIA, 2017; ROSSETTI, 2018). Ya sea mediante el énfasis en los trabajos de construcción o en sus representaciones ambos enfoques tienen en común hacer del camino austral un logro exclusivamente humano en el que las cosas del mundo parecen estar ahí tan sólo para ser utilizadas, transformadas o pensadas por nosotros.

En el presente artículo se pretende experimentar con un enfoque alternativo a partir del aporte teórico del pensamiento de ensamblajes (DE LANDA, 2006) y las perspectivas “más que humanas” en el área de la geografía (ROBBINS y MARKS, 2009; WHATMORE, 2006, 2011; ANDERSON, et.al., 2012; MULLER, 2015). Desde este marco teórico y a partir de la revisión de material de prensa, declaraciones gubernamentales, documentación oficial y bibliografía especializada, se propone que la Carretera Austral es el resultado de la co-producción entre agencias humanas y no-humanas que determinaron aspectos técnicos tanto como el trazado definitivo de la obra.

<sup>1</sup> Carretera Austral suma inversión de más de US\$ 1.136 millones en cuatro décadas, El Mercurio, Santiago, 14/2/2016. Disponible en: <<http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=226428>>.

<sup>2</sup> A partir del denominado “retorno a la democracia” las actividades de construcción caminera han seguido avanzando en la zona austral. A fines de la década de 1990 el trazado alcanzó el objetivo de Puerto Yungay, y poco tiempo después, a Villa O’Higgins que constituye la localidad más austral conectada al camino. Actualmente, el CMT y Vialidad se encuentran realizando trabajos de extensión en el linde de Aysén con Magallanes, más otros trabajos de consolidación de caminos y trazados transversales. Para el futuro se proyecta que la conectividad alcance hasta Puerto Natales (Magallanes) completando una longitud total aproximada de 2.175 kilómetros, que permitan la integración vial definitiva de todo el territorio nacional.

<sup>3</sup> Mañana en Cisnes. S.E visitará las obras del longitudinal, El Diario de Aysén, Coyhaique, 6/2/1978, p. 3.

## DEL ESPACIO SOCIAL AL ESPACIO ENSAMBLADO

Según Stuart Elden, la comprensión de las sociedades humanas requiere tanto de la historización del espacio como la espacialización de la historia. En este sentido sostiene, “rather than solely providing an analysis of how the meaning and use of the word ‘space’ has changed over time -a useful analysis to be sure- we need to recognize how space, place and location are crucial determining factors in any historical study. This is the project of a spatial history”<sup>4</sup> (2001, 3).

En su libro *Mapping the presente. Heidegger, Foucault and the project of a spatial history*, Elden realiza una genealogía teórica del concepto de espacio desarrollado en la obra de Michel Foucault, particularmente en *El nacimiento de la clínica* (1963) y en *Vigilar y castigar* (1975), en el supuesto de que en ambas se muestra cómo tiempo y espacio operan y se afectan mutuamente; y cómo el espacio producido implica fundamental un ejercicio de poder (ELDEN, 2001, 6).

En 1967 Michel Foucault había expresado que “no vivimos en un espacio homogéneo y vacío, sino, por el contrario, en un espacio que está cargado de cualidades” (2010, 63), lo cual el filósofo francés operacionalizó tanto espacializando teóricamente su pensamiento mediante “metáforas espaciales” como produciendo una historia de los poderes en el espacio que quedó plasmada en varias de sus obras (TIRADO y MORA, 2002).

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

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

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

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

Tanto la propuesta de Foucault como de Lefebvre, intentaron (re)situar al espacio en la discusión de la teoría social y sus reflexiones tuvieron gran importancia en el “giro espacial” de las ciencias sociales y la conformación de lo que actualmente se conocen como geografías críticas y posmodernas (Soja, 1989). Como ejemplos destacados de diálogo con la teoría de la producción del espacio, en Europa, se puede mencionar el “materialismo histórico geográfico”

<sup>4</sup> “En lugar de ofrecer únicamente un análisis de cómo el significado y el uso de la palabra “espacio” ha cambiado con el tiempo -un análisis útil sin duda- debemos reconocer cómo el espacio, el lugar y la ubicación son factores determinantes en cualquier estudio histórico. Este es el proyecto de una historia espacial”. Traducción propia.

de David Harvey y su teoría de “acumulación por deposición” (2004); Edward Soja y su dialéctica ontológica y espacial (1989) o Doreen Massey y su propuesta relacional (2005). En Latinoamérica, autores brasileños como Milton Santos (1993) y sus lecturas sobre la naturaleza del espacio en el contexto de la globalización o Antonio Carlos Robert Moraes (1987) sobre los procesos y mecanismos de valorización del espacio e historia territorial son paradigmáticos dentro de la tradición de geografía crítica. En países como México, Argentina o Chile el supuesto teórico de la producción social del espacio ha arraigado principalmente en los trabajos sobre imaginarios geográficos y geografía histórica de Alicia Lindón (2012), Perla Zusman (2013), Andrés Núñez y Enrique Aliste (2017), entre otros.

Sin desconocer las particularidades de cada propuesta, a rasgos generales se puede decir que desde esta perspectiva constructivista en primera instancia el espacio es entendido como producto social. Es decir, como consecuencia de la serie de relaciones sociales y transformaciones del medio que efectúa cada sociedad. En segundo lugar, el espacio debe comprenderse como un proceso social dinámico y activo fundamental para comprender la realidad social, al igual que el tiempo (historia), y ya no como el continente vacío, aséptico y pasivo sobre el cual transcurre la historia. Es decir, el espacio no es solamente producto social sino a su vez es productor de realidad social, por ende, no tan sólo es un agente activo sino que fundamentalmente es histórico y dinámico. En tercer lugar, la espacialidad -al igual que la historicidad y la socialidad- se entiende como un elemento constitutivo de la realidad social y también de cada sujeto, es decir, opera en un nivel, si se quiere, más general o estructural, pero también individual y ontológico. En cuarto lugar, en la comprensión del espacio no puede aislarse lo material de lo discursivo pues concretamente el espacio es el producto del entrecruzamiento continuo de ambas dimensiones. Por último, el espacio, al ser un producto social, está atravesado por las relaciones de poder que operan en toda sociedad. Más aún, el espacio no solo tiene la característica de manifestar estas relaciones de poder sino que también las reproduce. El espacio es, por tanto, también político.

Pero, ¿el espacio es solamente socialmente producido? Dicho de otro modo, ¿la sociedad es lo único que produce espacio? Para atender esta cuestión resulta necesario (re)definir primero lo social. Según Latour las ciencias sociales hace décadas han naturalizado lo social “como un tipo de material o dominio” que permite dar explicaciones a fenómenos diversos sin nunca definirse previamente qué se entiende por social. De este modo “lo social” ha pasado a constituir “un ‘pegamento’ que puede arreglar todo, incluyendo lo que otros tipos de pegamento no pueden arreglar” (2008, 1).

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

Un ensamblaje que tendrá la particularidad de constituirse por elementos de distinta naturaleza, no solamente humana. Es más, esta perspectiva supone analizar también “el rol preciso que se le reconoce a los no humanos”, entendiéndolos como “actores y no simplemente los infelices portadores de una proyección simbólica” (2008, 26). En este sentido, en la alternancia y dinamismo que tiene “lo social”, y la imposibilidad que tiene este adjetivo de explicar un estado de cosa sin mayor problematización de lo que implica en cada caso particular. Finalmente, uno de los propósitos de esta perspectiva de reensamblaje es ir más allá de los modelos de dispersión y deconstrucción de lo social, es decir, no como “taquigrafía” sino como “escritura de las asociaciones” (2008, 27). Dicho de otro modo, optar por hacer la crítica de “lo social” proponiendo herramientas para su reconstrucción según nuevos parámetros y perspectivas.

En una línea similar, Michel Callon ha elaborado herramientas teórico metodológicas para mostrar que “la Sociedad no es más obvia ni menos controvertible que la Naturaleza” (1995,3), por lo tanto, “lo social” no puede operar como fundamento sólido, sino precisamente como aquello que se define a partir de sus complejos ensamblajes como “incierto y discutible”. Por tanto, desde esta perspectiva lo que se propone no es tanto una renovada teoría sociológica, sino que más bien una nueva ontología en la que tanto lo humano como lo no humano tienen agencia en tanto actantes (LATOURET, 1996, 369).

En la base de esta perspectiva está darle movilidad y dinamismo a lo social (y la sociedad), es decir, romper con las nociones de “estructura” o “sistema” que tienden a fijar y estabilizar su conocimiento. El enfoque está puesto en comprender cómo se construyen las asociaciones o ensamblajes (humano – no humano) que producen lo social, y no cómo la sociedad, cual supuesto fundamento universal, sirve para explicar otras cosas. En otras palabras, acercarse a “lo social como un fluido circulante que debía seguirse con métodos nuevos y no un tipo de organismo vivo” (LATOURET, 2008, 3).

Lo social no explica nada por sí mismo porque no conoce fundamentos ni estabilidad. En este sentido, para Deleuze, lo social no es más que una intercepción de flujos “un punto de partida para una producción de flujos y un punto de llegada para una recepción de flujos” (2005, 19) que pueden ser de distinta naturaleza. Esto implica asumir que las agencias humanas no son ni más importantes, ni más dinámicas, ni más complejas que las no humanas, es decir, no solamente el ejercicio epistemológico de “distribuir” la capacidad de agencia en la diversidad de elementos que componen el mundo, sino hablar de una “ontología plana”, no jerárquica (DE LANDA, 2006).

Desde estas aproximaciones teóricas y filosóficas se han impulsado distintos “giros” al interior de las ciencias sociales. Específicamente en el área de la geografía el “retorno material” que ha inspirado enfoques “no representacionales”, “más-que-humanos” y “de los ensamblajes”, los cuales tienen en común la crítica a la noción canónica de “lo social”, la centralidad otorgada a las agencias humanas y la comprensión del espacio como proceso de ensamblado.

En su artículo “Objects and Spaces”, John Law desarrolla tres hipótesis a partir del supuesto relacional de que los objetos son el efecto de redes de relaciones estables y que se modifican en la medida en que dichas redes se transforman (LAW, 2002, 91). La primera es que la fabricación de los objetos tiene implicancias espaciales y que existen múltiples formas de espacialidad. La segunda es que los objetos agencian también el espacio. Y la tercera es que entre objetos y espacios hay “inconformidades” que son las que generan el cambio constante de ambos elementos.

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

El espacio también puede comprenderse como fluido en el sentido de que con cada nueva red de relaciones que modifica al objeto, se van reconfigurando simultáneamente nuevos espacios. Por último, el espacio también es político en tanto cada nuevo ensamble entre objeto y espacio constituye un cierto orden que libera o excluye ciertos elementos (2002, 102).

En el área de la geografía uno de los trabajos pioneros en plantear estas nuevas perspectivas fue el libro *Hybrid geographies* (2002) de Sarah Wathmore en el que propone renovadas formas de comprender las dinámicas tejidas entre los tradicionales binarismos del pensamiento moderno occidental, especialmente, entre lo humano y no humano (CHOI, 2016, 617).

Según Wathmore, habrían tres virajes que caracterizarían el descentramiento de lo humano, o más precisamente, el “retorno” a lo material en las geografías culturales: del discurso a la

práctica, es decir, relocalizar la agencia social en las prácticas y performances más que en los discursos (WHATMORE, 2006, 604); del sentido al afecto: "desde lo que las cosas significan hacia lo que las cosas hacen" (604) y hacia un enfoque "más-que-humano" que reconozca la agencia de lo no humano (orgánico o inorgánico) para comprender la co-fabricación del mundo sociomaterial. En suma, para Whatmore es importante destacar que hay tanto una multiplicidad de agencias y también de subjetividades, por cuanto estas se definirían no por una supuesta vida al interior del alma, sino en el mundo de las prácticas cotidianas, línea que ha sido abordada por los enfoques performativos y no-representacionales (THRIFT, 2007; VANNINI, 2015).

Por su parte, las "assamblage geographies" que pueden traducirse como "geografías de ensamblajes" o "geografías de agenciamientos" se encuentran fuertemente influenciadas por el pensamiento de Manuel de Landa y su interpretación sobre la filosofía de Gilles Deleuze. Según este enfoque, los ensamblajes "are composed of heterogeneous elements that may be human and non human, organic and inorganic, technical and natural"<sup>5</sup> (ANDERSON y MCFARLANE, 2011, 124). En el fondo de esta perspectiva se encuentra el propósito no solamente de prestar atención a las agencias no humanas, sino que desde la materialidad de las relaciones sociales, como sostiene De Landa, también repensar el estatuto ontológico de lo social (ROBBINS y MARKS, 2009; MULLER, 2015)

Según algunos autores enmarcados en este paradigma el pensamiento de los ensamblajes aportaría cuatro importantes elementos a la teoría socioespacial: en primer lugar, un realismo experimental orientado a procesos de composición; la teorización de un mundo de relaciones y de aquello que excede el campo de las relaciones actuales; el replantamiento de la agencia en términos distribuidos y en una causalidad en términos inmanentes, no lineales y, finalmente, la capacidad para expresar la continua transformación de los ensamblajes (ANDERSON, et.al., 2012).

En este sentido, el pensamiento de los ensamblajes difiere levemente de la visión relacional de autores enmarcados en la Teoría del Actor Red como, por ejemplo, Bruno Latour o John Law. En primer lugar, hay un explícito interés en remarcar la naturaleza procesual y contingente del ensamblaje: comprenderlo como un *está siendo* (verbo no sustantivo) en un contexto espacio temporal específico (2012, 174). De este modo, no solo distribuye las agencias, sino que también subraya la contingencia (temporal y espacial) de cada ensamblaje (agenciamiento) y, por tanto, el dinamismo y la provisionalidad de éstos (ANDERSON y MCFARLANE, 2011, 126).

La diferencia más marcada es que la perspectiva de los ensamblajes en la línea de Deleuze y De Landa, remarca el relativo autonomismo de cada uno de los elementos que constituyen la composición, a diferencia de otras perspectivas relacionales en donde el objeto se define determinadamente por la relación con otros objetos. En definitiva, "assemblage operates not just as a concept that focuses on the co-constituting nature of different agents within assemblages, but as an ethos oriented to the agency of both the parts and the whole (...) an assemblage is never a stolid block but an open-ended collective"<sup>6</sup> (2012, 181). Por consecuencia, los ensamblajes no constituyen causalidades lineales, sino que emergencias heterogéneas. En este sentido, en los ensamblajes converge una multiplicidad y heterogeneidad que no constituyen un todo por la suma de las partes, sino por la unión sumamente variable de sus componentes (2012, 182).

La fertilidad del enfoque de los ensamblajes en el campo de la geografía en los últimos años ha sido alto. Acá nos interesa aplicarlo a la problemática de la infraestructura vial cuya experimentación a partir del "nuevo paradigma de las movilidades" (SHELLER y URRY, 2006) ha tenido un interesante desarrollo dese el área de la antropología (HARVEY, 2012; BONELLI, 2016). A diferencia de estos trabajos que profundizan el mutuo afectamiento entre

<sup>5</sup> "Están compuestos de elementos heterogéneos que pueden ser humanos y no humanos, orgánicos e inorgánicos, técnicos y naturales". Traducción propia.

<sup>6</sup> "El ensamblaje opera no solo como un concepto que se enfoca en la naturaleza co-constitutiva de los diferentes agentes dentro de los ensamblajes, sino como un ethos orientado a la agencia tanto de las partes como del todo (...) un ensamblaje nunca es un bloque sólido sino un proceso abierto". Traducción propia

infraestructuras y culturas, nos interesa poner el foco de atención en la relación entre infraestructura y el espacio que la rodea.

## DE LOS CAMINOS TRANSVERSALES A LA CARRETERA LONGITUDINAL

Durante gran parte del siglo XIX y XX, la Patagonia Occidental (Patagonia Aysén, Chile) se ha desenvuelto como frontera de la nación debido a, según la perspectiva instalada por los aparatos estatales, su geografía “abrupta”, “desgarrada” o “compleja” que lo aísla respecto del territorio del país, sus mecanismos de control y de los procesos de desarrollo nacional (NÚÑEZ, ALISTE y BELLO, 2017). Desde esta óptica, la conectividad, y más específicamente la construcción de una adecuada red de caminos, constituye un factor indispensable para salvar los principales problemas sociales y económicos supuestamente derivados de su condición marginal.

Al realizar un paneo histórico general a los caminos de esta zona, lo primero que aparece es que estos han hecho posible la preponderancia durante mucho más tiempo que en otras partes del país de una circulación transversal (y transfronteriza) propia del “país de las cuencas”, contradiciendo de este modo el orden territorial y la lógica de la movilidad impuesta durante el proceso de racionalización y configuración del espacio de la nación en su etapa de conformación en el siglo XIX (NÚÑEZ, 2012).

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

Esto último resulta relevante puesto que, en otras palabras, cada cuenca operaba “una cosmovisión o sentido espacial particular” que obstaculizaba el proyecto de homogenización y unificación territorial del Estado nación, proceso que de todos modos fue, a grandes rasgos, impuesto a lo largo del siglo XIX, entre otros mecanismos, mediante la guerra (del Pacífico o en la Araucanía) y la construcción del Ferrocarril “que hizo que el país de las cuencas se desdibujase”, con lo cual “las diversas ciudades y asentamientos ribereños dejaron de orientarse hacia el Pacífico y comenzaron a hacerlo hacia el norte, fundamentalmente con Santiago como órgano principal de centralidad” (NÚÑEZ, 2012).

Durante buena parte del siglo XX la principal característica de los caminos en Patagonia Aysén es que estos son pocos y mayoritariamente transversales, lo cual constituye una marca territorial e histórica que da cuenta de que tradicionalmente las dinámicas de circulación consistían en movilizar recursos, personas, bienes y energías en el mismo sentido que lo hacían los cursos de agua y valles. Es decir, en dirección este a oeste, y viceversa, desde los enclaves productivos situados “al interior” hacia aquellos cercanos al océano Pacífico para, desde ahí, vía marítima, comunicarse con el resto del territorio nacional. A la inversa, los asentamientos más “orientales” recibían sus pertrechos gracias a “pilcheros”<sup>7</sup> y carretas que transportaban por estos mismos caminos lo que llegaba a los enclaves costeros desde el norte o, en mucha mayor medida, desde caminos o “huellas” transversales que comunicaban la sección argentina de la Patagonia con la chilena<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Caballo de carga denominado así por llevar las “pilchas” que podían ser alimentos, vestimenta o cualquier tipo de cosa

<sup>8</sup> Para la mayoría de los habitantes de zonas como Futaleufú, Palena, Chile Chico o Villa O’Higgins, hasta incluso la segunda mitad del siglo XX ha sido mucho más fácil y común moverse horizontalmente, para abastecerse de víveres, acceder a la salud, educación y trabajo en territorio argentino que, como suele decirse, “ir a Chile” (Núñez, Aliste y Bello, 2017).

De hecho uno de los caminos más antiguos e importantes de esta zona es el eje transversal Puerto Aysén – Coyhaique<sup>9</sup>, cuyo origen se remonta a 1901 aunque debido a las condiciones climáticas, características del relieve, la escasa inversión y la baja capacidad técnica su construcción fue lenta y fluctuante, razón por la que durante la década de 1970 todavía no estaba terminado y se decía que había significado un trabajo constante de más de 75 años<sup>10</sup>.

Otro eje transversal importante para la circulación local previa construcción del camino longitudinal, fue el que unía el poblado fronterizo de Palena con Chaitén en el litoral, cuya construcción data de la década de 1950 ante conflictos limítrofes con Argentina.

La preponderancia de la circulación horizontal y transfronteriza, era coherente no sólo con las prácticas locales cotidianas sino también con la óptica estatal de entonces, tal como en la década de 1930 expusiera el ingeniero Fernando Sepúlveda Veloso:

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

En consecuencia, para 1976 los caminos construidos sumaban aproximadamente 1.177,8 km, de los cuales 830,1 km eran transversales y 347,7 km longitudinal (Ministerio de Obras Públicas, 1986). Esta orientación transversal de la circulación estuvo vigente casi sin contrapeso por lo menos a lo largo de toda la primera mitad del siglo XX, e incluso tuvo sus defensores mientras se construía el camino longitudinal durante la dictadura cívico militar<sup>11</sup>. En todo caso, desde al menos la década de 1960 se venía lentamente sembrando la idea de que la prioridad la debía tener el trazado longitudinal por sobre los transversales.

Una de las figuras importantes fue Baldo Araya, quien durante el período 1963-1967 fue Regidor de la Municipalidad de Coyhaique y comenzó a ser llamado el “loco de la carretera” por insistir, a contracorriente, en la posibilidad y necesidad de construir un trazado longitudinal<sup>12</sup>. Como respuesta a su esforzada campaña, el Departamento de Estudios de Caminos y Aeródromos de la Dirección de Vialidad declaró que “Las rutas naturales de esa región atravesada por profundos ríos y cañadones transversales, son la aérea y la marítima, con la complementación de caminos transversales. Es el mejoramiento de estos medios a los que deben tender los esfuerzos que se pueden aplicar en esa región y no a soluciones impracticables, geográfica y económicamente”<sup>13</sup>.

No obstante dicha apreciación que “naturalizaba” la “transversalidad” de la circulación patagónica, la misma institución unos años después presentó el proyecto Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aisén. Antecedentes del proyecto, cuyo propósito principal era “construir un camino longitudinal, que a partir de Puerto Montt, en la provincia de Llanquihue, se desarrolle a través de las áreas de mayores posibilidades de explotación y de los centros poblados de dichas provincias, hasta la ciudad de Aisén” (DIRECCIÓN DE VIALIDAD, 1968, 1).

El diseño del trazado había sido determinado a partir de los estudios que surgieron de la firma, en 1967, de un acuerdo entre el Director de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas, Juan Parrochia y el Instituto Geográfico Militar y posteriormente la consultora alemana Salzgitter para el reconocimiento aéreo del área (HARTMANN, 2003). En base a estos estudios,

<sup>9</sup> Este camino atraviesa transversalmente el sector centro de Aysén. Originalmente conectaba a Coyhaique en la planicie oriental con Puerto Aysén en el litoral mediante un trazado aproximado de 65km. Actualmente el camino se ha extendido tanto hacia el oeste, a Puerto Chacabuco, debido al embancamiento de la bahía de Puerto Aysén provocada por la quema de amplias de superficie de bosques para implantar la ganadería en la primera mitad del siglo XX, y también hacia el este, hasta el poblado fronterizo de Balmaceda, incrementando su longitud 135 kilómetros.

<sup>10</sup> Camino Aysén – Coyhaique. Obra hecha a pulso, El Diario de Aysén, Coyhaique, 12-10-1979, p. 4

<sup>11</sup> Buscando salida al mar. Intenso ritmo en obras camineras, El Diario de Aysén, Coyhaique, 08/05/1976, p. 1

<sup>12</sup> Carretera al polo sur, El Aisén, Coyhaique, 7/8/1969, p. 4

<sup>13</sup> El sueño por una carretera (tercera parte), El Diario de Aysén, Coyhaique, 2/8/1978, p. 3

la carretera comenzó a construirse “desde el kilómetro 20 hasta Campo Grande, en un trecho de 46 kilómetros y desde el sector de Ensenada hasta Ralún”<sup>14</sup>. Más allá de indagar en los motivos o significados por los que se decide sobreponer el trazado longitudinal a las “rutas naturales” transversales, interesa en las siguientes páginas revisar cómo se fue construyendo el camino durante la dictadura cívico militar destacando las agencias no humanas durante este proceso.

## LA CARRETERA AUSTRAL ENTRE LO HUMANO Y LO NO HUMANO

En el período de construcción de la Carretera Austral era común decir que Patagonia Aysén “por sus características morfológicas, se puede considerar insular y por el extremo aislamiento al que estuvo sometida, puede decirse que fue doblemente insular” (VAN SCHOUWEN, 1996, 234). Según esta visión, compartida y coherente con el discurso oficial, era imprescindible mejorar la situación de los caminos en esta zona, razón por la cual en marzo de 1976 Pinochet ordena al Cuerpo Militar del Trabajo y a la Dirección de Vialidad que realicen estudios para volver a evaluar y retomar las labores de construcción del camino austral que habían quedado paralizadas durante los primeros años de régimen autoritario. En relación a estos trabajos, según el ingeniero Arturo Hauser

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

Como se mostrará en las siguientes páginas, entre el trazado longitudinal “ideal” y el que efectivamente se concretó, no hay una absoluta correspondencia, sino que una serie de “modificaciones” agenciadas por el medio en el que se ejecutaban los trabajos. En este sentido, si desde la lógica económica, la construcción del trazado estaba determinada por el “excedente de producto” consistente en la valorización de las potencialidades del camino a partir de las posibilidades de explotación futura (Horvath, 1985) y desde el punto de vista geopolítico había que cubrir y conectar las zonas despobladas y más cercanas a la frontera (GARCÍA, 1989), lo cierto es que el camino se concretó finalmente “sólo a través de numerosas campañas de reconocimiento y estudio en el terreno con la participación de topógrafos de amplia experiencia”, ya que a este nivel era posible reconocer los denominados “puntos obligados” es decir, “aquéllos por los cuales el trazado del camino necesariamente debía pasar por la cima de un relieve, por la ladera acantilada de un canal, por la ribera de lago o río, por zonas pantanosas y otros” (HAUSER, 1993, 20).

En términos técnicos, las características principales de la ruta se ajustaban a lo dispuesto en el Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas para Caminos de Desarrollo vigente en la época. Según este, en vista de las características predominantes de la zona y las demandas de tránsito proyectadas, los perfiles tipo del camino debieron tener propiedades geométricas adecuadas a zonas montañosas con alta precipitación pluvio-nival. En este sentido, se consideró un camino para velocidades de entre 40 y 60 km/h. En la sección más septentrional se proyectó una plataforma de 8-10 m de ancho, con una apertura de faja de 30 m y pendientes máximas de 10%, solamente en

<sup>14</sup> Don Eduardo Frei y El Progreso de Aysen, El Diario de Aysén, Coyhaique, 23/01/1982, p. 3.

tramos cortos de hasta 200m. Mientras que en el sector centro-sur del camino los valores eran levemente menores teniendo la plataforma entre 5 y 7 m de ancho y la faja de 20 m.

En términos constructivos, a la tradicional técnica del “envaralado”<sup>15</sup> ocupada en la construcción de los primeros caminos de esta zona, se le sumaron otras como la del “cachorro” para abrir sendas por rocas de la siguiente forma: “se limpiaba la roca colocando sobre ella gran cantidad de leña, a la cual se le prendía fuego; una vez consumida ésta, se le arrojaba abundante agua fría, con lo cual se lograba agrietarla, facilitando su quiebre y ruptura por medio de combos o ‘machos’ de fierro de 25 libras, manejadas a pulso por los conscriptos” (VON SCHOUWEN, 2006). A estas “tecnologías” locales se sumaron después los “taludes de cortes” y una serie de soluciones “ambientales” como fue el caso del “raleo selectivo” o la “extracción de material en lechos de ríos”.

De este modo, puede decirse que la “gran obra del siglo” fue llevada a cabo en el terreno a través de las soluciones locales más tradicionales, menos tecnológicas y muchas veces, improvisadas. En base a estas, al terminar el régimen autoritario, las cerca de dos mil personas que en promedio cada año participaron en estos trabajos, habían removido aproximadamente 3,5 millones de m<sup>3</sup> de tierra y 1,5 millones de m<sup>3</sup> de roca, gracias a la utilización de cerca de 1.200 toneladas de explosivos (PEÑA, 1993; HAUSER, 1993).

A partir de los estudios realizados entre abril y julio de 1976 para reiniciar los trabajos de construcción se elaboró el Plan de Caminos de Penetración<sup>16</sup>. El trazado definido, que debía ser entregado en 30 meses, contaba con tres transbordos, puentes y al menos cuatro transversales desde Puerto Montt hasta Puerto Yungay (VAN SCHOUWEN, 1996)<sup>17</sup>.

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

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

Las operaciones que debieron llevarse a cabo para conectar ambos puntos fueron catalogadas técnicamente de difíciles debido a tres factores: 1) gran presencia de sectores con acantilado rocoso y fracturamiento negativo (Piedra del Gato, canal Puyuhuapi, lago Las Torres); 2) taludes inestables (cuesta Moraga, lago Risopatrón, cuesta Queulat) y 3) terrenos pantanosos (en los valles del Yelcho, Frío, Palena, Risopatrón, Queulat, Cisne Medio, Picaflor, entre los más complicados). Además, los trabajos podían realizarse solo entre los meses de octubre y marzo “debido a la crudeza del clima, las dificultades de traslados y de abastecimiento entre otras” (VAN SCHOUWEN, 1996, 173).

Si bien las faenas se siguieron ejecutando de manera independiente en cada sección, al poco tiempo cambiaron las instituciones a cargo de cada una de ellas. En el caso de la sección

<sup>15</sup> Solución caminera que se utilizó desde los tiempos coloniales y que en la zona se les adjudica principalmente a los hermanos Sanhueza, posiblemente traída por chilotos que llegaron a colonizar. Consistía en la disposición alineada de troncos sobre terrenos pantanosos o “mallines” que, rellenos posteriormente con otros materiales, servían de base para la construcción de las sendas de ripio. Debido a su comprobada efectividad, posteriormente, esta tecnología local será fundamental en la construcción del camino austral tanto por su bajo costo, como por sus características sustentables y de poca contaminación.

<sup>16</sup> Importancia histórica del Longitudinal, El Diario de Aysén, Coyhaique, 15/4/1977

<sup>17</sup> En un inicio el proyecto proponía Caleta Tortel, la cual debía ser capital de la Provincia Capitán Prat, como fin de la obra. Finalmente Tortel nunca fue capital y por cuestiones logísticas el fin de la ruta se fijó en Puerto Yungay.

septentrional, los trabajos pasaron a cargo del comando unificado y centralizado del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) en conjunto con el Programa de Empleo Mínimo (PEM)<sup>18</sup>, mientras que en la sección centro-sur, los trabajos fueron realizados mediante contratos efectuados por empresas constructoras privadas con la Dirección de Vialidad correspondiéndoles dar cuenta de sus actividades directamente al Ministerio de Obras Públicas.

Sobre los trabajos en la década de 1970, el topógrafo Emilio Rauch comentaba que “Aquello era toda una aventura o una epopeya. Nos tocó hacer la senda de penetración. Era monte cerrado total y había que buscar la brecha. Y con esa misma madera que cortábamos hacíamos los campamentos (...) Lo peor de todo era el clima. Llovía permanentemente en esa selva de coigues y alerces. Andábamos llenos de barro. Nunca pensamos que en realidad se iba a abrir un camino. Era una tarea imposible, casi titánica (...) Teníamos que luchar contra toda clase de adversidades porque estábamos internándonos en el bosque virgen” (Peña, 1993, 46).

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

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

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

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

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

---

<sup>18</sup> Tanto el PEM como el POJH surgieron como respuesta a los altos índices de cesantía que el mismo régimen había provocado con su programa de liberalización económica. Ante esta situación, el PEM -y posteriormente el POJH- se levantaban como “el sistema menos costoso posible” que permitía, por un lado, “garantizar la reproducción del ejército de reserva y, por otra, de someterlo efectivamente al control autoritario” (Santana, 2013: 21). El hecho de que los trabajos de construcción del camino austral llevados a cabo entre el CMT y el PEM surgieran de convenios firmados por el Ministerio del Interior y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, evoca que estos planes estuvieron efectivamente pensados como una cuestión de seguridad interna. Ello quedaría puesto en evidencia a partir del mismo decreto ley que creó el PEM para emplear a la gente cesante en las actividades que “les asignen los municipios u otras autoridades” (Decreto Ley 603 del 10 de agosto de 1974).

Muy relevante también en la consideración de los aspectos positivos de esta metodología por etapas por parte de los organismos técnicos del Estado, fue que “permite graduar el efecto que produce una obra nueva sobre el medio ambiente” (Horvath, 1985, 120), lo cual ciertamente constituía un enfoque novedoso para la época. En efecto, la preocupación ambiental y valorización del paisaje fue una cuestión notoriamente presente durante el proceso de construcción del camino austral. En palabras de Hauser, en la evaluación de los trazados se centraron los esfuerzos “en minimizar el impacto que la construcción del camino pudiera inducir, eventualmente, en el entorno: deforestación, modificación de esquemas de drenaje, eliminación de la cobertura de suelos e incremento de la erosión” (HAUSER, 1993, 35).

Por lo tanto, a la hora de construir el camino, la “naturaleza” no tan sólo estaba ahí para ser usada o transformada, sino que también fue considerada como un elemento de cuidado y “conservación”, pero aún más significativo influyó en la forma y características técnicas del camino. Como se mostrará a continuación, en gran medida, los avances en el camino se fueron ejecutando en la medida y en los lugares que “permitían” las particularidades del terreno.

En efecto, es de común acuerdo entre técnicos y obreros que participaron en las faenas de construcción decir que la “densa vegetación”, la “rigurosidad climática”, los “ríos torrenciales”, la “geografía desmembrada”, o la “topografía adversa” actuaron como protagonistas en la definición de la ruta. Hubo trechos específicos en que tuvo que cambiarse drásticamente el diseño original y ensayarse (e improvisarse) las más diversas tácticas para poder concretar la obra.

A lo largo del trazado del camino abundan las pruebas de ello: en el desagüe del lago Yelcho (que implicó finalmente construir un puente de 150 m ante las dificultades que este presentaba para ser vadeado), la técnica de los “envaralados” para estabilizar los tramos de terrenos “mallinosos” que impedían la construcción al hundir los cimientos del camino o del “cachorro” para los acantilados pedregosos en el sector La Lobada, la Cuesta Moraga (de unos 650 m), la costa del lago Risopatrón, el paso por portezuelo Queulat (que dejó marginado a Puerto Cisnes del paso directo del camino como estaba proyectado), o en las zonas de fuerte empinamiento y gran altura de promontorio como la Piedra del Gato, Paso la Zaranda, Paso las Llaves que implicaron una serie de ensayos, errores, técnicas alternativas.

El clima, sin duda, también cumplió un rol protagónico. Según Hauser, “En cuanto a la construcción del Camino Longitudinal Austral, no cabe duda respecto del condicionamiento ejercido por el factor climático regional, especialmente en lo que compete a los niveles de precipitaciones” (1993, 23). De manera similar, Bascuñán señalaba que “Diversos factores adversos han tenido que ser combatidos por los ejecutantes de esta obra, especialmente la lluvia, que en esta zona tiene un promedio de 2.000 mm/año lo que significa un 30% de tiempo inactivo. Las bajas temperaturas también son obstáculos que dificultan las faenas ya que en invierno superan los 15 grados bajo cero, produciendo congelamiento de combustible y lubricantes y algunos deterioros en las maquinarias” (BASCUÑÁN 1984, 106).

En realidad, los trabajos de construcción del camino se dieron en el marco de una mutua afectación entre agencias humanas y no humanas. En el caso de éstas últimas, podían beneficiar las faenas como cuando las “secuencias discontinuas de morrenas y potentes depósitos fluvioaluvionales, junto con proporcionar condiciones de fundación apropiadas para apoyar los terraplenes y plataformas, posibilitaron la extracción de materiales de empréstito de buena calidad” o también dificultarlas como en gran cantidad de casos donde, por ejemplo, “la presencia de rocas intensamente fracturadas y parcialmente alteradas en torno a la Zona de Falla Liquiñe-Ofqui<sup>19</sup>, en Cuesta Moraga y ribera occidental del lago Risopatrón” complejizaron el diseño y construcción de cortes, o también los “potentes depósitos detríticos de cobertura, genéticamente relacionados con esta estructura” obligaron a realizar modificaciones significativas a los taludes del proyecto (HAUSER, 1993, 6).

<sup>19</sup> Esta recorre casi la totalidad de Aysén con sus aproximadamente 900 km de longitud con sentido norte sur. Su traza está asociada a una variedad de conos volcánicos de distinta naturaleza y tamaño, a extensas zonas de rocas cataclásticas y/o milotinizadas, así como al control estructural del relieve regional (quebradas, valles, fiordos y lagos)

Dentro de los tramos en los que la naturaleza tuvo mayor implicancia y protagonismo se pueden mencionar el portezuelo Queulat y la Piedra del Gato. Para la década de 1980 ambos sectores contaban con el triste reconocimiento de ser las zonas que más vidas habían costado: “han fallecido 9 personas, 4 pertenecen a la Empresa Edeco y 3 de ellos perecieron en sector Piedra El Gato y el otro en Queulat, los restantes fueron de la Empresa Maule, Elki y del C.M.T”<sup>20</sup>.

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

En los estudios de 1976 el sector La Junta – Cisne Medio fue uno de los que presentó mayores discusiones en torno a la definición de su trazado definitivo. Se debatía la mejor alternativa entre la variante La Junta – Puyuhuapi – Puerto Cisnes – Cisne Medio y La Junta – Puyuhuapi – Cisne Medio (por portezuelo Queulat).

En el primer caso, los argumentos a favor eran que, por un lado, integraría directamente al troncal longitudinal la localidad de Puerto Cisnes “que es un pueblo con más de 1.000 habitantes con equipamiento urbano, municipal y es cabeza de la región entre Las Juntas y Mañihuales” (POLLONI, 1982, 35) y, por otro, evitar el arriesgado paso sobre los 500 msnm de la cuesta Queulat.

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

Las principales características de esta pequeña depresión en medio de una cadena montañosa de laderas abruptas ubicada entre los valles del río Cisnes y Queulat, eran, por un lado, la vegetación “selvática” y, por otro, las peligrosas cuestas, que, en conjunto imponían sus propias condiciones a las faenas de construcción, así como también al traslado de maquinaria y personal hacia los frentes de trabajo.

Además, debido al tipo particular de roca, el clima y la pendiente, el trazado tuvo que recomenzarse una y otra vez cada vez que los desprendimientos y deslizamientos de material rocoso lo iban borrando. De todos modos, se logró trazar una ruta de 4, 5 km que “permitió salvar el relieve mediante un desarrollo particularmente complejo en planta, recurriendo a numerosas curvas de retorno” (HUASER, 1993, 42), con lo cual la roca no solo fue motivo de demora de los trabajos, sino que, en definitiva, modeló la forma del camino.

A pocos kilómetros de este portezuelo se encontraba el tramo que “ofreció las mayores dificultades desde el punto de vista de la construcción del camino” (HAUSER, 1993, 45). Este trayecto, como muchos otros, constituía una antigua huella de tránsito local. De hecho, el paso de la Piedra del Gato había sido usado desde principios de siglo XX por los colonos del valle del Alto Cisnes para acceder a la zona litoral, particularmente, la localidad de Puerto Cisnes, aunque la circulación por este sector era muy riesgosa e incluso exigía realizar tramos a pie encaramado a la dura roca.

En este caso, el fuerte empinamiento, la elevada altura del promontorio y las rocas de gran dureza fracturadas hicieron muy difícil crear taludes estables y obligó a que los obreros del lugar tuvieran que trabajar amarrados a cordeles clavados con estacas a la roca. Sus faenas comenzaron en enero de 1980 a cargo de la empresa EDECO. AL igual que en portezuelo

<sup>20</sup> Algunos antecedentes del camino austral, El Diario de Aysén, Coyhaique, 03/03/1988, p. 7

Queulat, las obras no solo se veían interrumpidas por acción de la lluvia, la nieve y las bajas temperaturas sino por el continuo desprendimiento de bloques de roca que caían y destruían las rutas trabajadas obligando a ensayar permanentemente distintas alternativas para el trazado.

En 1978 un accidente en faenas de construcción cobró la vida de dos trabajadores. Las condiciones de trabajo eran las siguientes:

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

Finalmente, en diciembre de 1981 se habían terminado las faenas y fue entregado al servicio en enero de 1982, es decir, semanas antes de la inauguración oficial del primer tramo de camino austral efectuada en febrero de ese año. En estos dos años de trabajo se habían removido 144.992 m<sup>3</sup> de roca (algunos varios a mano) en un corte de 120 metros de altura con un costo de US\$ 2,5 millones.

Estos ejemplos pueden ayudar a entender que la naturaleza del lugar fue considerada por las personas implicadas en las obras como una verdadera enemiga contra los avances del camino austral. De manera particular explicaba esta situación un testigo de la época, el Alcalde de Chaitén, Pietro Bastasin, inmigrante italiano que había llegado a la zona en 1955 “yo había participado en la Segunda Guerra Mundial haciendo zanjas, pero nunca había visto gente tan abnegada. Nosotros luchábamos denodadamente porque estábamos en guerra y debíamos avanzar en suelo enemigo. Pero aquí era distinto. Aunque no tanto, porque esto era una verdadera guerra contra la naturaleza (...) Aquí se trabajaba con el mismo tesón en la guerra en Europa en aquellos años” (PEÑA, 1993, 52).

De manera similar, el Subsecretario de Obras Públicas teniente coronel Germán García, expresaba que el camino austral era “el esfuerzo más trascendental que Chile ha hecho, en su lucha por vencer y modificar a la naturaleza, en todo el presente siglo” (GARCÍA, 1989), mientras que para el Ministerio de Obras Públicas el camino inaugurado constituía también una victoria ya 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 progreso” (MOP, 1988).

Resulta curioso y también evidente, a partir de estos ejemplos, que la naturaleza fue efectivamente considerada por quienes participaron de la construcción como ente activo (aunque valorada negativamente como “enemiga”) de los trabajos. En este sentido, cuando se llevaba a cabo las ceremonias de inauguración oficial del camino, la prensa local afirmaba que

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

## CONSIDERACIONES FINALES

Más allá de la identificación de imaginarios de la naturaleza entendida discursivamente como oposición u “obstáculo” a lo que se considera “progreso” o “modernidad” según los parámetros de la racionalidad moderna del mundo occidental (ESCOBAR, 1996; DESCOLA, 2012), ha

sido nuestro interés en estas páginas señalar diversos elementos y agencias no humanas que participaron de una forma u otra del proceso de construcción del camino austral, desplazando de este modo la comprensión de estos componentes desde su representación social a su desenvolvimiento activo en un determinado proceso socioespacial.

Dicho de otro modo, se han descrito las condiciones sociomateriales del proceso de construcción del camino austral, el cual, desde este punto de vista, es el resultado de las prácticas, intereses y discursos desplegados por humanos, como de la acción de las máquinas, la roca, los ríos, la lluvia y demás elementos que estuvieron presentes y a su modo influyeron en el desarrollo de las faenas de construcción. En este sentido, el camino constituye un ensamblaje de materiales, prácticas, tecnologías, discursos en la que participaron energías humanas y no humanas.

Es por esto que visto desde arriba o a través de un mapa, el camino no constituye una línea puramente longitudinal o recta. Su forma zigzagueante, irregular, “imperfecta”, es el indicio más claro que se construyó no solamente donde se quiso, sino donde se pudo. Su trazado no es el reflejo transparente del interés humano, pero tampoco una decisión unívoca de la naturaleza. Dicho de otro modo, pese a que existió una lógica económica y fundamentalmente política operando en la decisión de hacer un trazado longitudinal en un terreno en que las “vías naturales” eran las transversales, éste pudo realizarse solamente en la medida en la que el entorno lo permitió. Esta es la razón por la cual el camino no solamente presenta quiebres, desvíos e incluso importantes hundimientos en el mar, sino que también “Dada la configuración y orientación de los valles australes en varios sectores el trazado de caminos transversales coincide con tramos del camino longitudinal” (HORVAT, 1985, 80).

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

## REFERÊNCIAS

- ANDERSON, B.; MCFARLANE, C. Assemblage and geography. *Area*, v.43, p.124-127, 2011.
- ANDERSON, B.; KEARNES, M.; MCFARLANE, C.; SWANTON. On assemblages and geography. *Dialogues in Human Geography*, v.2, p.171-189, 2012.
- BASCUÑÁN, I. Breve historia de Aisén y la Carretera Austral. Santiago de Chile: Biblioteca del Ejército, 1984.
- BONELLI, C.; GONZÁLEZ. ¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el sur de Chile. *Rev. Antropolog*, v.59, p.18-48, 2016.
- CALLON, M. Algunos elementos para una sociología de la traducción. La domesticación de las vieiras y los pescadores de la bahía de St. Brieu. In Iranzo: BLANCO, J. M.; Fe, .R.; Torres, T.G; Cotillo, A. (Org.) *Sociología de la ciencia y la tecnología*. Madrid: Consejo superior de investigaciones científicas, 1995, p. 259-282.

- CHOI, M. More than human geographies of nature: Toward a careful political ecology. *Journal of the Korean Geographical Society*, v.5, p.613-632, 2016.
- DELEUZE, G. *Derrames. Entre el capitalismo y la esquizofrenia*. Buenos Aires: Cactus, 2005.
- DE LANDA, M. *A new philosophy of society: Assemblage theory and social complexity*. New York: Continuum, 2006.
- DESCOLA, P. *Más allá de naturaleza y cultura*. Buenos Aires: Amorrortu, 2012.
- DIRECCIÓN DE VIALIDAD. *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aysén. Antecedentes del Proyecto*, 1968.
- ELDEN, S. *Mapping the present. Heidegger, Foucault and the project of a spatial history*. New York: Continuum, 2001.
- ESCOBAR, A. *Construction nature. Elements for a post-estructuralist political ecology*. *Future*, v.28, p.325-343, 1996.
- ESPINOZA, C. *La Carretera Austral: la construcción de un concepto, 1976-2000*. *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, v.7, p.1-12, 2016.
- FOUCAULT, M. *El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault*. Barcelona: La Piqueta, 1980.
- FOUCAULT, M. *El cuerpo utópico. Heterotopías*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2010.
- GARCÍA, G. *Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío*. *Revista Chilena de Geopolítica*, v.5, p.51-69, 1989.
- HARVEY, D. *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal, 2004.
- HARVEY, P.; KNOX, H. *The enchantments of infrastructure*. *Mobilities*, v.7, p.521-536, 2012.
- HAUSER, A. *Aspectos geológicos y geotécnicos relacionados con el proyecto y construcción del camino longitudinal austral: regiones X y XI*. Santiago: SERNAGEOMIN, 1993.
- HORVATH, A. *Aproximación a una posible tecnología alternativa: el camino austral*. *Trapananda*, p.102-109, 1985.
- HORVATH, A. *Integración de la zona austral. Diagnóstico y perspectivas futuras*. *Trapananda*, p.79-86, 1985.
- KREBS, R. *Historia de la Carretera Austral*. En: *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección*. (pp. 19-41). Santiago de Chile: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte, 1997, p.19-41.
- LATOUR, B. *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial, 2008.
- LATOUR, B. *On actor-network theory: A few clarifications*. *Soziale Welt*, p.369-381, 1996.
- LAW, J. *Objects and Space. Theory, Culture and Society*, v.19, p.91-105, 2002.
- LEFEBVRE, H. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- LINDÓN, A.; HIERNAUX, D. (Org.). *Geografías de lo imaginario*. Barcelona: Anthropos, 2012.
- MANSILLA, A. *Chile Austral: Aysén*. Santiago, Instituto Geográfico Militar, 1946.
- MASSEY, D. *For Space*. London: SAGE, 2005.
- MULLER, M. *Assemblages and actor-networks: Rethinking socio-material power, politics and space*. *Geography Compass*, v.9, p. 27-41, 2015.

- NÚÑEZ, A. El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX. XII Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 2012.
- NÚÑEZ, A., ALISTE, E. Y BELLO, A. Imaginarios Geográficos, Prácticas y Discursos de Frontera: Aisén desde el texto de la nación. Coyhaique: Ñire Negro, 2017.
- PEÑA, M. Un camino llamado Chile: crónica del Cuerpo Militar del Trabajo. Santiago de Chile: Archivo del CMT, 1993.
- POLLONI, J. Reportaje geopolítico a la Ruta Austral. Santiago: Guillermo Krum S, 1982.
- RAMIREZ, E. Camino Longitudinal Sur. Revista Armas y Servicios, nº13, 1978.
- ROBERT MORAES, A. ; DA COSTA, W. Geografía crítica. A valorizacáo do espaço. Sao Paulo: HUCITEC, 1987.
- ROBBINS, P.; MARKS, B. Assemblage geographies. In: SMITH, S.; PAIN, R (Org.) The SAGE handbook of social geographies. CA: SAGE, 2009, p.176-194.
- ROJAS, G. Chile Escoge La Libertad. Santiago: Editorial ZigZag, 2000.
- ROSSETTI, F. De infraestructura a paisaje: La carretera austral como motor de resignificación. ARQ, p.86-95, 2018.
- SANTANA, R. Control del espacio y control social en el Estado militar chileno. Revista de Geografía Espacios, v.3, p.13-28, 2013.
- SANTOS, M. Los espacios de la globalización. Anales de Geografía de la Universidad Complutense, p.69-77, 1993.
- SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. Environment and planning A, v.38, p. 207-226, 2006.
- SOJA, E. Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory. London: Verso Press, 1989.
- THRIFT, N. Non representational theory: Space, politics, affect. Abingdon: Routledge, 2007.
- TIRADO, F.; MORA, M. El espacio y el poder: Michel Foucault y la crítica a la historia. Espiral, v.IX, p.1-36, 2002.
- URRUTIA, S. Carretera Austral: ¿Integración o fronterización? Representaciones geopolíticas en torno a la ruta austral durante la dictadura militar (1973-1990). In: NÚÑEZ, A., ALISTE, E. Y BELLO, A. (Org.) Imaginarios Geográficos, Prácticas y Discursos de Frontera: Aisén desde el texto de la nación. Coyhaique: Ñire Negro, 2017, p.239-262.
- VANNINI, P. Non representational methodologies: Renvisioning research. Abingdon: Routledge, 2015.
- VAN SCHOUWEN, G. Historia del Cuerpo Militar del Trabajo. Santiago: I.G.M, 1996.
- VAN SCHOUWEN, G. Ejército de Chile: historia del Cuerpo Militar del Trabajo: 50 años. Santiago de Chile: IGM, 2003.
- VÁSQUEZ DE ACUÑA, I. Las vías de comunicación y transporte australes (siglos XVI al XX). Santiago: Arancibia Hns, 1999.
- VON CHRISMAR, J. Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’. Revista Chilena de Geopolítica, v.3, p.35-43, 1986.
- WATHMORE, S. Hybrid geographies: Natures, cultures, spaces. London: SAGE, 2002.
- WATHMORE, S. Materialist returns: Practising cultural geography in and for a more-than-human world. Cultural Geographies, v.13, p.600-609, 2006.

ZUSMAN, P. La Geografía Histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos. Revista de Geografía Norte Grande, v.54, pp. 51-66, 2013.