

Notas (preliminares) para una biografía de camino: el caso de Aysén y la Carretera Austral en la Patagonia Occidental (Chile, siglo XX)*



Santiago Urrutia Reveco

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne". Buenos Aires, Argentina.
CONICET. Buenos Aires, Argentina.

Recibido: 06 de septiembre de 2021. Aceptado: 06 de abril de 2022.

RESUMEN

Este trabajo pretende contribuir con algunas herramientas teóricas y empíricas a la discusión en torno a las infraestructuras y a las movilidades desde un punto de vista histórico-espacial. En particular, a partir del estudio de la construcción de la Carretera Austral durante la dictadura cívico-militar chilena (1973-1990) y su relación con las movilidades previas en la región de Aysén (Patagonia Occidental). A tal fin se propone la noción de *biografía de camino* como una plataforma, todavía incipiente y en formación, para pensar el vínculo entre caminos, sociedades y territorios a partir del movimiento. En este marco, nos preguntamos ¿el camino inventa sus propios circuitos o reescribe trayectorias ya trazadas? En términos metodológicos, a partir de la revisión de archivos ministeriales, periódicos, revistas y documentos oficiales se abordará la problemática tomando como ejes de análisis a los distintos patrones de circulación y a los ritmos socioterritoriales que fueron definiendo tanto a la obra Carretera Austral como a su relación con los caminos y movilidades previas (o alternativas) a su construcción.

PALABRAS CLAVE: CAMINO. MOVILIDAD. TERRITORIO. PATAGONIA.

(Preliminary) notes for a road's biography: the case of Aysén and the Carretera Austral in Western Patagonia (Chile, 20th century)

ABSTRACT

This work aims to contribute with some theoretical and empirical tools to the discussion on infrastructures and mobility from a historical-spatial point of view. In particular,

* Este artículo está basado en la tesis doctoral del autor. Versiones anteriores del texto han sido presentadas en el XIII Seminario Internacional Políticas de la Memoria celebrado entre los días 27 y 30 de abril de 2022 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el "Prólogo" del libro *Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén* (Saavedra, 2021).

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

based on the study of the construction of the Carretera Austral during the Chilean civic-military dictatorship (1973-1990) and its relationship with previous mobilities in the Aysén region (Western Patagonia). To this end the notion of *road's biography* as platform, still incipient and developing, is proposed to think about the link between roads, societies, and territories from the movement. In this context, we wonder: does the path invent its own circuits or rewrite trajectories already drawn? In methodological terms, based on the review of ministerial files, newspapers, magazines and official documents, the problem will be addressed taking as axes of analysis the different circulation patterns and the socio-territorial rhythms that defined the Carretera Austral and its relationship with the roads and mobilities prior (or alternatives) to its construction.

KEYWORDS: ROAD. MOBILITY. TERRITORY. PATAGONIA.

PALAVRAS-CHAVE: CAMINHO. MOBILIDADE. TERRITÓRIO. PATAGÔNIA.

Introducción

Saber cómo se llega o cómo se sale de un territorio, cómo y por donde se mueven en su interior las personas, las mercancías, cosas, ideas y energías, probablemente sean las primeras cuestiones que interesarían a una historia territorial desde el punto de vista de los caminos. Esta sería, por tanto, una propuesta de historia considerada principalmente a partir de lo que se mueve y no tanto de lo que permanece estático o invariable en el territorio. Al respecto, las palabras de Milton Santos pueden sernos de gran utilidad: el espacio, nos dice, es “el resultado de una acumulación desigual de tiempos” (Santos, 1976:21). Pero la temporalidad del espacio no es lineal ni tampoco unívoca, sino, por el contrario, heterogénea y múltiple. Su principal característica (y potencia política) reside en la multiplicidad y coexistencia de trayectorias socioespaciales (Massey, 2005).

En este sentido, pareciera ser que un estudio histórico-espacial de los caminos no debiese conformarse con considerar únicamente los principales agentes (públicos o privados) implicados en la construcción de tal o cual vía o las políticas y las inversiones asociadas a determinada obra vial, sino también, y por sobre todo, incorporar una serie de problemáticas referidas a cómo funciona (y cuáles son las capacidades de) un camino: ¿por qué una cosa o persona se mueve?, ¿quién o qué se mueve más lejos y más rápido?, ¿a qué ritmo?, ¿cuándo y por qué se detiene? ¿qué materiales componen determinada ruta y cómo es experimentada?, entre otras (Cresswell, 2010). En este sentido, sin desestimar la importancia que tiene el contexto social e histórico, y los intereses políticos, económicos o culturales que circundan y atraviesan a toda ruta, una historia territorial pensada desde y a través de los caminos tendría que intentar responder, antes que todo, cuál ha sido el rol o la participación que ha tenido el movimiento (de personas, de bienes, de animales, de especies vegetales, de discursos y de energías) en la vida de las distintas vías.

Todas estas preguntas y problemáticas planteadas incidirían en lo que acá proponemos llamar, todavía de manera demasiado exploratoria, una *biografía de camino*. Con esto pretendemos contribuir a la reflexión en torno a un objeto un tanto rezagado en los estudios sobre movibilidades (Sheller y Urry, 2008, 2016; Zunino, Giucci y Jirón, 2017). Ciertamente esta idea tiene algo que ver con la de “vida social de las cosas” desarrollada por Arjun Appadurai, pero a diferencia de este autor, nuestra perspectiva pone el acento en la cuestión del *movimiento* propiamente tal, es decir, independiente de si

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

este implica una “entrada” o una “salida” del “estado mercantil” (Appadurai, 1991).¹ Nos parece importante insistir también en que los caminos son mucho más que líneas que conectan distintos puntos del plano o que un medio para ir de un lugar a otro. Por el contrario, desde nuestro punto de vista, los caminos supondrían constelaciones de relaciones entre cuerpos, materiales, energías y ritmos (así como de afectos, experiencias e imaginaciones); del caminante al automóvil, pasando por el caballo, la carreta o la bicicleta, hay un ensamblaje de cuerpos humanos, animales y tecnologías; de la ciudad al campo, pasando entre los edificios, parques, espacios periurbanos o cerros, valles, desiertos, pampas y selvas, los caminos también interactúan y comunican geografías; entre la tierra, el ripio, el asfalto de los caminos y el acero o el aluminio de los automóviles se anuda toda una geología de la movilidad muchas veces soslayada.

Asimismo, desde esta perspectiva, la “acumulación de tiempos desiguales” de la que habla Santos (1976) también nos revela que a fuerza de saber leer e interpretar sus indicios, los caminos van a trazar no solamente sus biografías, sino que también van a constituir valiosas fuentes de información para el pensamiento en general y las disciplinas sociales en particular. En efecto, saberes como la historia, la antropología o la geografía nos han mostrado que sociedad y caminos debiesen ser comprendidos como factores de una relación en la que se constituyen mutuamente, más que como términos independientes y cada uno preexistente. Dicho de otro modo: las sociedades siempre han necesitado vías para desplazarse por el territorio y los caminos de gentes que los atraviesen (Richard, 2013). Como se sabe, la historia de los grandes imperios es también la historia de sus vías (Vallaux, 1914). Así lo expresan, por ejemplo, los miles de kilómetros de Calzada Romana, de Ruta de la Seda del Imperio Chino o del Camino del Inca. Más cercano en el tiempo, con sus casi 18.000 km, la Carretera Panamericana, que atraviesa longitudinalmente catorce países uniendo de sur a norte al continente americano, nos recuerda la importancia que han tenido durante la modernidad los caminos para la organización geopolítica de los estados nacionales.

Este último rasgo, el geopolítico, ha sido probablemente el más explorado con relación a la Carretera Austral que desde fines del siglo XX recorre verticalmente una porción importante de la Patagonia Occidental (Figura 1). En efecto, una mirada amplia a la bibliografía dedicada específicamente al también llamado Camino Longitudinal Austral nos indica que, a grandes rasgos, existen al respecto dos tendencias. Por un lado, aquella que describe los trabajos de construcción del camino durante la dictadura cívico-militar de Pinochet como una constante lucha por vencer el “gran desafío” de una geografía particular e integrar territorialmente Aysén, fortaleciendo de este modo un discurso heroico, modernizador y geopolítico en torno a la obra con que se asociará también al régimen autoritario (Polloni, 1982; Bascuñán, 1984; Von Chrismar, 1986; García, 1989; Peña, 1993; Van Schouwen, 1996; Krebs, 1997; Vásquez de Acuña, 1999). Y, por otro lado, algunos trabajos más recientes que se han alejado de aquellas visiones conservadoras, enfocándose mayormente en las representaciones (geopolíticas) vinculadas al camino y en los nexos existentes entre esta obra y su contexto político y sociocultural (Quintana, 2001; Espinoza, 2016; Urrutia, 2017; Rossetti, 2018; Urrutia, Núñez y Aliste, 2019).

¹ Según Appadurai, “aunque desde un punto de vista teórico los actores codifican la significación de las cosas, desde una perspectiva metodológica son las cosas-en-movimiento las que iluminan su contexto social y humano” (1991:19). Esa perspectiva metodológica de “las cosas-en-movimiento” sería, pues, clave en la conceptualización y el método de trabajo que conlleva nuestra propuesta de “biografía de camino”.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Frente a este panorama, el presente artículo pretende contribuir al tema con un abordaje distinto que se encuentra contenido en la idea de *biografía de camino*. En particular, interesa centrarse en una pregunta específica de las tantas que, creemos, ayudarían a esbozar una biografía caminera: *¿el camino inventa sus propios circuitos o reescribe trayectorias ya trazadas?* De manera más particular, a partir de la revisión de archivos ministeriales, diarios, revistas y documentos oficiales, el camino se abordará histórico-espacialmente tomando como ejes de análisis a los distintos movimientos, patrones de circulación y ritmos socioterritoriales que irán definiendo tanto a la obra Carretera Austral como a su relación con los caminos y movilidades previas (o alternativas) a su construcción.

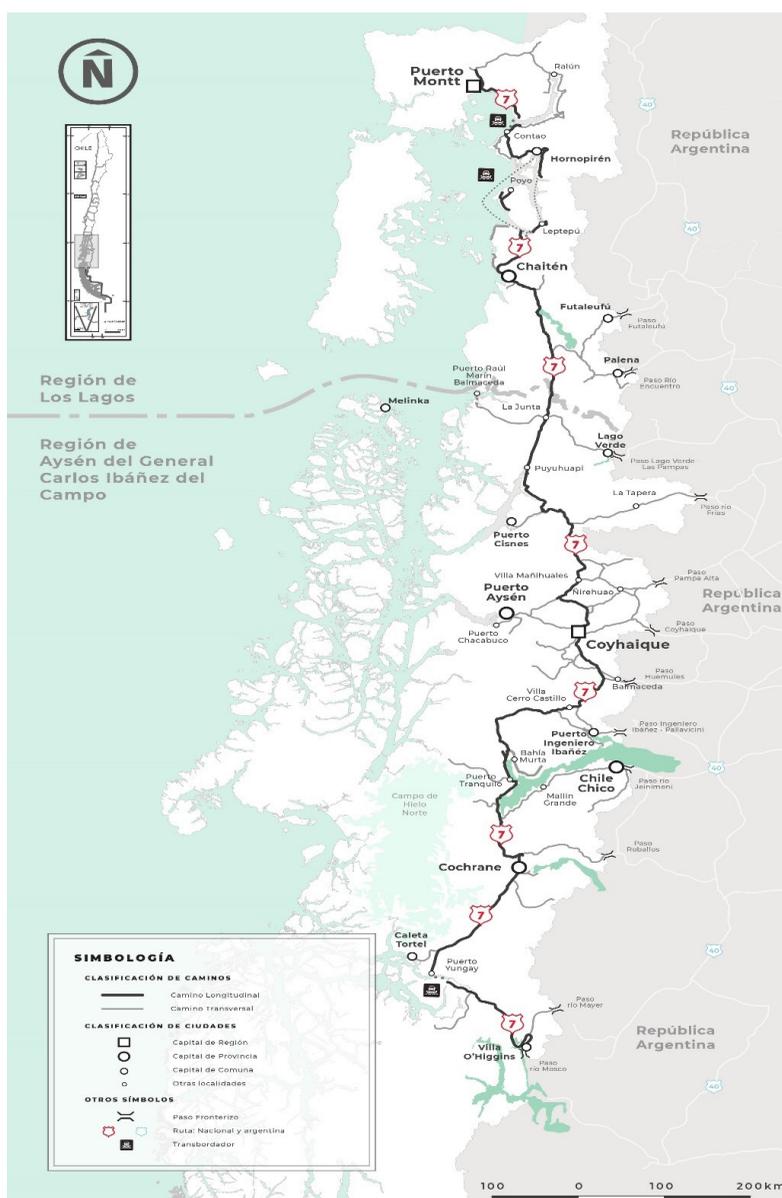


Figura 1. Trazado Carretera Austral actual. Fuente: elaboración propia.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Carretera Austral

La Carretera Austral (Ruta CH-7 o Camino Longitudinal Austral) es una ruta de aproximadamente 1.240 km de largo que atraviesa verticalmente a la Patagonia Occidental entre Puerto Montt (capital de la región de Los Lagos) y Villa O'Higgins (región de Aysén), área conocida también como Patagonia Aysén. En términos más específicos, recorre y conecta a la provincia de Palena (15.302 km²) y a la región de Aysén (108.494 km²), es decir, una superficie aproximada de 123.796 km², lo cual constituye cerca de un 16% de los 756.950 km² de Chile continental. Las obras de construcción en torno a la Carretera Austral comenzaron hace casi medio siglo, pero todavía siguen ejecutándose. Han implicado una inversión que, hace ya unos años, supera los US\$ 1.136 millones, posicionándola como una de las mayores obras públicas de Chile del siglo XX (Neira Farías, 2016).

Asimismo, al referido trazado longitudinal (o "troncal") se conectan una serie de rutas transversales ("ramales" desplegados en dirección oeste-este que en su mayoría son también caminos internacionales o transfronterizos), algunas sendas de penetración (o "huellas"), un centenar de puentes y algunos transbordadores que, en conjunto, conforman la principal red de conectividad local. Sin embargo, durante la mayor parte del siglo XX, esta zona fue accesible, primero, mediante las rutas terrestres del territorio argentino o a través de la navegación por las costas chilenas y, luego, por aire, situación que implicó que fuese considerada geopolíticamente como una isla (Van Schouwen, 1996).

Pese a que las obras habían iniciado en la década de 1960, durante la dictadura de Pinochet (1973-1990), y particularmente a partir del año 1976, la Carretera Austral se convirtió en una prioridad y en un símbolo distintivo para el régimen. Así, en poco más de una década se llevaron a cabo significativos avances que, de hecho, constituyen el grueso de la actual infraestructura. En efecto, en los primeros meses de 1988 (luego de la apertura, seis años antes, del tramo de 420 km entre Chaitén, importante punto de acceso marítimo, y Coyhaique, capital regional de Aysén), se inauguró nada menos que la conexión longitudinal entre Puerto Montt y Cochrane. Es decir, aproximadamente mil kilómetros (sin contar los kilómetros de rutas transversales y considerando tres transbordos sobre el seno Reloncaví, el canal Comau y el fiordo Reñihué) que unían parte considerable de la Patagonia Occidental con el resto de Chile y permitirían así una circulación "verticalizada" a través del territorio nacional.

Ese mismo año, los números oficiales indicaban una Red Vial de casi 2.400 km que incluían el trazado longitudinal más los caminos transversales y la construcción de 118 puentes definitivos que sumaban un total de 4.720 metros lineales. A su vez, entre 1973 y 1988 se habían invertido \$37.500.000.000 pesos de la época, mientras se consideraba que el avance físico representaba el 86% de lo estipulado (Ministerio de Obras Públicas [MOP], 1988). Con lo cual, la inversión pública para su construcción (proveniente de distintas fuentes como el Fondo Nacional de Desarrollo Regional creado en la dictadura o de préstamos realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo) fue de las mayores del período después de las obras del Metro en la ciudad de Santiago y de la inversión para la construcción de la central hidroeléctrica Colbún-Machicura.

Simultáneamente, autoridades y medios oficiales de comunicación fueron construyendo un relato que buscaba glorificar a la obra y al régimen, apoyándose tanto en el recurso de difundir masivamente los supuestos beneficios que portaría la primera a nivel local

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

y nacional, como en la idea de que la misma había sido el resultado de una iniciativa exclusiva del régimen y, más particularmente, de Pinochet (El Diario de Aysén, 1978), a cuyos efectos han influido, entre otras cosas, la construcción de monolitos, conmemoraciones y carteles con su nombre (Figura 2). Todas estas cuestiones señalan en definitiva a qué grado el camino austral fue considerado oficialmente como una de las mayores obras dentro del proyecto “refundacional” del régimen. De hecho, según una interpretación geopolítica muy común y valorada por las autoridades militares de entonces, el camino impactaría positivamente en cuestiones consideradas clave como, por ejemplo, el poblamiento de los proyectados “espacios vacíos”; el fortalecimiento de la soberanía nacional en los espacios fronterizos; la integración física y articulación territorial del país; la defensa militar; el desarrollo y explotación de recursos estratégicos, entre otros (Von Chrismar, 1986). Todo ello en el marco de unas relaciones diplomáticas sumamente sensibles con Argentina a causa del diferendo suscitado por el canal de Beagle y del despliegue de una “guerra social”, legitimada desde la óptica de la Doctrina de Seguridad Nacional, en contra del “enemigo interno” (Valdivia, 2010; Santana, 2013).



Figura 2. Carretera Austral General Augusto Pinochet. Fuente: <http://chile-pinochet-nuestro.blogspot.com/p/carretera-austral.html>

Una vez terminada la dictadura, la construcción de caminos siguió avanzando en la zona austral. Dentro de los principales hitos, en el año 1996 el trazado llegó a Puerto Yungay, y tres años después, a Villa O’Higgins (1999). Por otra parte, avances importantes en los trazados transversales como la variante a Caleta Tortel inaugurada en 2003 y, poco tiempo después, la ruta que une al poblado de La Junta con Raúl Marín Balmaceda en el litoral de la región. Actualmente, el Cuerpo Militar del Trabajo y la Dirección de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas se encuentran realizando trabajos de extensión en el linde de la región de Aysén con la de Magallanes, más otros trabajos de consolidación de caminos y trazados transversales. Para el futuro se proyecta que la conectividad alcance hasta Puerto Natales (región de Magallanes), completando una longitud total aproximada de 2.175 km que permitirán la integración vial definitiva de todo el territorio nacional.

Contrario al protagonismo que, como mencionamos más arriba, tuvo la construcción del camino longitudinal durante la dictadura cívico militar chilena, es importante destacar que las primeras iniciativas públicas y privadas, que datan de inicios del siglo XX,

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

estuvieron enfocadas principalmente en establecer una red de caminos transversales que siguiera el sentido este-oeste de los valles y afluentes que históricamente habían orientado la movilidad en esta zona con fluidas relaciones transfronterizas con las localidades patagónicas de Argentina (Torres, 2002; Baeza, 2009).

Si bien esta cuestión de las movilidades transversales y transfronterizas es un rasgo que este sector comparte con la historia de (las relaciones y los desplazamientos entre) la Norpatagonia argentina y la denominada Araucanía chilena (Bandieri, 2010, 2011), al mismo tiempo es distintiva. Mientras que la acción de los gobiernos nacionales había logrado, a grandes rasgos, “argentinar” o “chilenizar” la circulación en la parte norte durante la primera mitad del siglo XX, durante la segunda mitad del mismo siglo, en la zona central de la Patagonia (Chubut-Aysén), el control sobre la circulación constituía un tema no resuelto (sobre todo para el caso chileno) y, como decíamos anteriormente, sumamente sensible en el contexto de las dictaduras y las tensiones diplomáticas entre ambos países que caracterizaron el clima de fines de la década de 1970 y principios de 1980.

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

En el caso de Baldo Araya, alrededor del año 1963 desplegó una campaña para convencer a las autoridades nacionales sobre la necesidad de construir un camino longitudinal que uniera terrestremente Aysén con el resto del territorio nacional. Entre otras acciones, organizó charlas para estudiantes universitarios en Santiago y editó un folleto titulado “Ayudemos a Aysén ahora para que Aysén nos ayude después” (El Diario de Aysén, 1978). La campaña culminó con la elaboración de un informe oficial remitido al Ministerio de Obras Públicas que, una vez revisada la propuesta, emitió un contrainforme a modo de respuesta. El mencionado documento discute los dichos de Araya afirmando que “[l]a Dirección de Vialidad durante muchos años ha estado explorando la región patagónica chilena y el Ministerio de Obras Públicas, en el año 1955, publicó el libro *Visión de Aysén*, de que es autor el técnico explorador señor Augusto Grosse Ickler” (El Diario de Aysén, 1978) y agrega que:

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

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

De esta forma, el principal órgano encargado de las obras viales del Estado dejaba en claro que, a principios de la década de 1960, seguía considerando “natural” el sentido transversal de la circulación patagónica y, por ende, insostenible un camino longitudinal. De este modo, lo que debía hacerse era mejorar y fortalecer el sentido transversal junto con las comunicaciones marítimas y aéreas. Es importante agregar que esta visión oficial que naturalizaba el medio marítimo y las movilidades transversales en Aysén estaba, de hecho, anclada en las prácticas y experiencias locales. En este sentido, en un documento publicado en 1966 por el Comité Patria y Soberanía se señalaba que mientras “en el Departamento Palena el Cuerpo Militar del Trabajo ha hecho trabajos camineros que facilitan esta intercomunicación longitudinal (...) desgraciadamente en el tramo de unión entre Chaitén y Ralún no se ha hecho nada, porque la gente considera, en forma muy anticuada, que sólo el mar es medio natural de comunicación” (citado en Bascuñán, 1984:95).

Como queda en evidencia, la década de 1960 fue compleja con relación al proyecto longitudinal. De un lado, como veremos, la práctica arraigada de la movilidad horizontal de los habitantes locales, del otro, una tensión al interior de los órganos estatales que se debatían entre la defensa de la “naturalidad” de la movilidad transversal y los primeros avances en la visión longitudinal. Tan paradójico y contradictorio fue este proceso que la misma Dirección de Vialidad que había calificado de “impracticable” la propuesta de Araya por contrariar el sentido presuntamente “natural” de la circulación, años después presentó el documento *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 expuesto por Vialidad había sido definido tentativamente a partir de los estudios que surgieron de la firma, en el año 1967, de un acuerdo entre el entonces 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. En base a estos estudios, la carretera comenzó a construirse “desde el kilómetro 20 hasta Campo Grande, en un trecho de 46 kilómetros y desde el sector de Ensenada hasta Ralún”, aunque sus avances no serían verdaderamente significativos hasta que los trabajos se retomaran e impulsaran sostenidamente por el régimen autoritario a partir de 1976 (El Diario de Aysén, 1982).

¿El camino preexiste a las movilidades?

Prosiguiendo con los propósitos de este trabajo, habría que reconocer, por tanto, no solamente la coexistencia de una multiplicidad de caminos y “huellas”, sino también de movilidades y transportes (navegación, tracción animal o humana) en Aysén antes del Golpe Militar y la construcción de la Carretera Austral (Saavedra y Mansilla, 2014). Esto es importante porque serán precisamente dichas rutas (y sus movilidades) las más afectadas por la apertura de la Carretera al quedar muchas de ellas constreñidas o invisibilizadas por el despliegue de un sistema vial articulado, a partir de entonces, en torno a un camino longitudinal que permitirá replicar la estructuración y circulación vertical del territorio nacional (Urrutia, 2020). No es, por tanto, que el Camino

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Longitudinal Austral sea el primero en construirse en esta zona ni tampoco que antes de su inauguración no existiesen movibilidades o desplazamientos dentro del espacio social patagónico, sino que su aparición va a suponer un modo particular de circular o andar por Aysén.

Desde este punto de vista, nos parece importante mencionar que, como sostiene Richard (2013), para abordar las diversas cuestiones que nos plantean los caminos lo primero que necesitamos realizar es una torsión y una apertura epistemológica, es decir, tratar de ver más allá de aquella red oficial o instituida de caminos. Más precisamente, entre otras cuestiones, buscar ¿cómo se articulan estas redes con las vías que escapan a su captura?, ¿qué expresan estos diagramas?, ¿cómo ordenan y organizan internamente sus flujos?, ¿qué manifiesta dicha distribución y con qué otros procesos políticos, económicos y espaciales se conectan?

La “verticalización” del territorio por medio de los caminos y el consiguiente control sobre la circulación aparece, en este sentido, como un importante acontecimiento (Richard, 2013; Urrutia, 2020). En efecto, como hemos venido adelantando, hasta la construcción de la Carretera Austral la circulación en Aysén tenía una gran característica que era ser fundamentalmente transversal y transfronteriza, es decir, que se daba en un sentido este-oeste y viceversa estableciendo una comunicación constante y fluida con las poblaciones en territorio patagónico-argentino. Ciertamente, en esta época la preponderancia de este tipo de circulación queda manifestada no solo en las prácticas locales, sino también en la opinión técnica y gubernamental. De este modo, por ejemplo, el ingeniero Fernando Sepúlveda Veloso señalaba en la década de 1930 que:

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 argentinas (citado en Mansilla, 1946:114-115).

En este sentido, tal como describía décadas después el más importante periódico local, “en aquel entonces no se soñaba con una carretera longitudinal. Lo único que quería el país era hacerlos de este a oeste. Había una mentalidad de transversalidad” (El Diario de Aysén, 1981). De esta manera, si como ha demostrado Andrés Núñez la estructuración de un territorio “vertical” en Chile, es decir, con una orientación principalmente norte-sur “con Santiago como órgano principal de centralidad” (Núñez, 2012:6), ha sido esencial para la configuración de un territorio supuestamente “moderno”, entonces la circulación de Aysén suponía un “obstáculo”, una “contradicción” y un “problema” para el Progreso (lo que de alguna manera puede verificarse en su tardío reconocimiento como provincia –la última, junto con Magallanes, en el año 1929– y que en plena dictadura fuese considerada como un “espacio vacío” o “frontera interior”).

Asimismo, si se preguntase cómo era el límite interestatal en esta zona de la Patagonia antes de la construcción de la Carretera Austral, la respuesta sería que el mismo casi no existía como tal. En todo caso, no como se conoce en otras partes del territorio nacional con controles, policías y aduanas. Incluso todavía hoy en algunas partes la frontera luce

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

allí más como la vía de acceso a un campo o una estancia que la zona de ingreso o salida de un país (Núñez *et al.*, 2017, 2019; Pérez, 2019). Lo que efectivamente existía era, en cambio, una red de caminos y unas movilidades que la atravesaban, configurando un espacio cotidiano que era profundamente binacional. En este sentido, podríamos decir que, desde el punto de vista de la circulación, Aysén suponía para las autoridades un obstáculo no solo a la “modernidad” o al “progreso”, sino también (y por lo mismo) a la soberanía nacional (Von Chrismar, 1986; García, 1989; Pinochet, 1994).

Para ser más precisos, hasta entrada la segunda mitad del siglo XX lo que existe en Aysén no es tanto un sistema o una red vial que lo comunique e integre internamente, sino más bien una multiplicidad un poco dispersa de caminos transversales que, en su mayoría, representa en realidad la “punta de riel”, es decir, el extremo (principio o fin) del más avanzado sistema caminero en territorio argentino. En rigor, del lado chileno, la mayoría de los caminos nacían hacia el oriente en algún punto cercano al límite para crecer y desarrollarse en plenitud al otro lado de la frontera. Del lado argentino tenemos, por tanto, un sistema de caminos en crecimiento, mientras que, del lado chileno, una especie de calle sin salida. Es por este motivo que podemos decir que no solamente no existía una red de caminos que integrara internamente esta parte del territorio chileno, sino que desde cierto punto de vista ni siquiera “conectaba” a Argentina con Chile; en realidad los caminos “salían” de Chile “hacia” Argentina. En 1966 el Comité Patria y Soberanía mostraba su preocupación: “de aquí a diez años más económicamente estas poblaciones estarán cada vez más integradas a la banda del este, si nosotros no hacemos nuestro propio camino longitudinal”, ya que “la única ruta longitudinal terrestre” era la carretera N°40 argentina “cuyas ramificaciones hacia el oeste unen los centros habitados de nuestra región austral” (citado en Bascuñán, 1984:95).

Concretamente, de la decena de caminos transversales existentes a principio de los setenta, al menos nueve eran a su vez pasos fronterizos y, de ellos, por lo menos seis (Futaleufú, Palena, Lago Verde, Alto Rio Cisnes, Chile Chico, Cochrane) se comunicaban principalmente con Argentina y no con el “resto” de Chile. Este va a ser, a grandes rasgos, el panorama de las movilidades que modificará la Carretera Austral con sus miles de kilómetros longitudinales. Desde aproximadamente la década de 1980, irá transformando lentamente un territorio articulado en múltiples trayectorias sociales y modos de producción que se organizaban “horizontalmente” en torno a las vías transversales y a las distintas cuencas, para conformar, en cambio, una unidad territorial vertical cada vez más uniformada y homogenizada según la nueva estructuración político-territorial del régimen, convirtiéndose así, desde la perspectiva de las autoridades, en un territorio más “chilenizado” y “moderno”.

En términos más concretos, cuando en 1976 el régimen reactiva la construcción de la Carretera Austral existían casi 1.177 km de camino en Aysén. De esos, aproximadamente 830 km eran transversales y cerca de 350 km longitudinales. Mientras que, en 1988, según datos oficiales de la época, existía una Red Vial de aproximadamente 2.618 km de los cuales 1.215 correspondían a caminos transversales y 1.240 al longitudinal, más algunas variantes, tramos marítimos y puentes. En términos proporcionales, estas transformaciones resultan todavía más expresivas ya que más del 70% de los caminos construidos durante la dictadura en Aysén habían sido longitudinales, contrastando notoriamente con el 20% de las épocas anteriores (MOP, 1988).

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Pero si más allá de los kilómetros de camino construido nos preguntamos directamente por su *sentido* –entendido como “un significado expresado en su dirección” (Dardel, 2013)–, las conclusiones pueden resultar todavía más interesantes para este trabajo. La Carretera Austral suponía, en definitiva, la aparición de una red articulada “hacia adentro” (el objetivo principal del primer tramo oficialmente inaugurado Chaitén-Coyhaique es tratar de reducir la necesidad de cruzar la frontera e incentivar la circulación dentro del territorio nacional) y “hacia el centro” (el segundo tramo importante oficialmente inaugurado entre Puerto Montt y Cochrane prioriza la conexión norte con la Carretera Panamericana y, desde ahí, la “integración” con el centro del país, en lugar de cubrir los distintos niveles de conectividad interna de la región o de conectar con la región de Magallanes hacia el sur). Desde este punto de vista, podríamos decir que, dentro del territorio nacional, la Carretera Austral promueve una circulación “vertical” puesto que no fluye horizontalmente hacia el mar o hacia la frontera, sino en un sentido longitudinal y, por otro, jerárquica o “centralizada” en tanto el camino orienta económica y políticamente hacia el “centro” del país la porción de territorio que conecta. Desde esta perspectiva, los aproximadamente mil kilómetros longitudinales construidos en dictadura no se superponen a las redes de comunicación ya trazadas (transversales y transfronterizas), sino que fundamentalmente producen un nuevo circuito a partir de la transformación y normalización de las movilidades preexistentes.

“El tiempo es oro”

En febrero de 1982, durante las inauguraciones oficiales del tramo Chaitén-Coyhaique, el general de brigada del Ejército Patricio Rojas Torres, entonces a cargo del Ministerio de Obras Públicas, declaró 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 (La Nación, 1982).

Más allá de la certeza (o no) de sus dichos (dependiendo de las condiciones climáticas, todavía los trayectos por la Carretera Austral pueden tardar el doble o hasta el triple que en la zona central del país y, con respecto a esta, la vida sigue siendo “lentísima”), la declaración del ministro Rojas resulta sumamente rica por dos cuestiones. En primer lugar, porque da cuenta de la diversidad de medios y tecnologías que debían ensamblarse para un mismo viaje (caballo, sendas, bote, mar, ríos o lagos, etc.). Y, en segundo lugar, por la referencia a un tema que en apariencia aún no ha sido lo suficientemente explorado para el caso de Aysén, lugar donde todavía una frase recurrente es “quien se apura en la Patagonia, pierde el tiempo”. Este tema es el del ritmo socioterritorial.

El problema de la conectividad, más precisamente de su articulación por medio de vías terrestres de comunicación, es quizás uno de los más antiguos de Aysén. Se encuentra presente por lo menos desde los primeros años del siglo XX cuando el Estado chileno

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

decide incrementar sus esfuerzos por ocupar y colonizar la austral región.² De hecho, según el también cronista e historiador local, Baldo Araya, “la historia de los caminos de Aysén comenzó con un desafío”, ya que, en medio de los conflictos limítrofes de fines del siglo XIX y principios del siglo XX con Argentina, se consideró necesaria la configuración de “testimonios, pruebas palpables de una ocupación efectiva” razón que impulsó la construcción de “las primeras sendas a comienzo de siglo para remontar las costas de los ríos Baker y Aysén” (El Diario de Aysén, 1981).

Sin embargo, durante por lo menos toda la primera mitad del siglo XX, estos “testimonios” parecen no solamente no haber redundado en desarrollo económico local, sino tampoco en una “ocupación efectiva” por parte del Estado. El mismo autor señalará años más tarde que “Chiloé, Aysén y Magallanes deberían formar un conjunto ensamblado, dada su colindancia; sin embargo, como piezas de un rompecabezas, no ajustan. Crecieron ambos extremos, quedando la parte central subdesarrollada”, y se preguntará entonces: “¿es que el atraso puede atribuirse exclusivamente a la falta de rutas de comunicación con el resto del país?”, para concluir efectivamente que “Aysén demoró más de la cuenta en ser asimilada al contexto del territorio nacional” (Araya, 2011:41).

Más allá de esta controversia, lo cierto es que, como hemos visto, tradicionalmente la movilidad aisenina se realizaba sobre vías singulares y relativamente autónomas que no constituían, en territorio chileno, una red o sistema integral y que habían sido trazadas tanto por la costumbre como por directa iniciativa y participación de la comunidad local para conectarse con el entonces más dinámico territorio argentino (Saavedra y Mansilla, 2013; Martinic, 2014). Por lo mismo, en muchos casos las localidades crecidas en los márgenes de estos caminos eran consideradas argentinas. De hecho, según el historiador Adolfo Ibáñez, en términos de sus movi­lidades, para las poblaciones de principios de siglo XX ocupar un terreno en el lado chileno “no pasaba más allá de ser un accidente” (Ibáñez, 1972-1973:312), puesto que hacia territorio argentino tenían que acudir para adquirir sus productos y allá también estaban los mercados para vender lo producido. En este sentido, por ejemplo, una nota publicada en un periódico local en la década de 1930 afirmaba que Futaleufú y Palena (en el sector centro norte de la Carretera Austral) “fron­terizas y deslindantes con la Colonia 16 de Octubre (territorio del Chubut, República Argentina), carecen de comunicaciones con el Pacífico y son consideradas más bien argentinas que chilenas” (El Esfuerzo, 1936).

Pero, tal como adelantábamos, la tendencia derivada de esta transversalidad de los trazados no era solamente la importante influencia ejercida por los mercados y la cultura patagónica-argentina versus la casi total desconexión con Chile, sino el hecho de que los pocos caminos que existían eran muchas veces construidos con el esfuerzo de los propios habitantes. Así lo demuestra la historia del camino a río Ibáñez en la zona del lago General Carrera. Según una nota periodística aparecida en la década de 1930, durante varios años los habitantes de la zona habían presentado diversas peticiones protestando “ante las autoridades gubernativas por el pésimo estado del camino que los unía con el resto de la provincia” (El Esfuerzo, 1936) y el puerto que permitía la navegación del lago. Por lo mismo, hasta entonces “el único medio de transporte que

2 En efecto, diversos estudios han mostrado que desde la época colonial la movilidad por territorio aisenino fue eminentemente náutica (Urbina, 2010; Torrejón *et al.*, 2013; Martinic, 2014). El problema de la conectividad terrestre se relaciona, de este modo, directamente con la cuestión de la construcción del Estado y la producción de su territorio nacional (Núñez *et al.*, 2016).

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

podía usarse en el verano era el caballo y así y todo había tramos del camino en que la cabalgura se hundía hasta la cincha en los pantanos” (El Esfuerzo, 1936), lo cual afectaba la circulación y el comercio de todo el sector. De ahí que, ante la falta de respuesta y acción por parte del fisco, los pobladores “resolvieron valerse de sus propios medios”, logrando con sus recursos y organización construir el camino deseado (véase también El Aisén, 1962a, 1962b).

La movilidad en muchos sectores, por tanto, era muy distinta a la que impuso posteriormente y de modo hegemónico la Carretera Austral: transversal, autogestionada y también heterogénea en el sentido de que, como decíamos, mezclaba distintos medios de transporte para un mismo tramo. Tal como describía una nota de 1974, todavía en el momento que comenzaba a construirse el camino longitudinal la movilidad “es lacustre y a caballo por campos abiertos y picadas” (El Aysén, 1974). Por otra parte, incluso cuando el desplazamiento se hacía por vías terrestres, no dejaba de ser “anfibia”, puesto que el agua estaba siempre presente: “en invierno las aguas barren con obras y en el verano, aun cuando se ha reconstruido gran parte de lo que dañó el agua, la nieve, la escarcha, las avalanchas; sobrevienen los calores y una nueva etapa de destrucción da cuenta del esfuerzo” (El Aisén, 1967) (Figura 3).



Figura 3. ¡Esto es el camino! Autor: Peter Hartmann (1977-1978).³

Y, si bien los cortes de camino por derrumbes o lluvias abundantes todavía son recurrentes en Aysén (de ahí el lema “quien se apura en la Patagonia, pierde el tiempo”), la aparición de la Carretera Austral es un acontecimiento notable. Sus implicancias, que quedan expresadas en lo que puede parecer una simple inscripción o marca en la superficie del terreno, opera en distintas dimensiones de la vida cotidiana. En este marco, una de las transformaciones quizás más sobresalientes experimentada por la población local tras la construcción del camino longitudinal (y la modernización de las antiguas “huellas”) fue la aceleración de los ritmos y la disminución en los tiempos de desplazamiento dentro del territorio, así como también, y muy notablemente, la

³ Como estudiante universitario de la carrera de arquitectura, Peter Hartmann asistió en los veranos de 1977 y de 1978 a las obras de la Carretera Austral en pleno período de construcción, donde tomó registro escrito y fotográfico de todo el proceso. Esta imagen corresponde a su archivo personal al cual tuve acceso con su permiso durante un trabajo de campo durante el año 2018. La mayoría de las fotografías tomadas por Hartmann tienen anotaciones de su puño y letra. Debajo de esta foto se leía: “¡Esto es el camino!”

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

emergencia de nuevos itinerarios y comportamientos asociados a estas nuevas formas de movilidad (Saavedra y Mansilla, 2014).⁴

Así, por citar un par de ejemplos, los aproximadamente 130 km de ripio entre Cochrane y Caleta Tortel hoy son recorridos por un automóvil en unas cuantas horas, en circunstancias en que antiguamente dicho trayecto implicaba varios días de viaje, sobre todo en invierno, a través del caballo y la navegación fluvial. Más al norte, un antiguo habitante del sector de Villa Cerro Castillo confiesa que antes para abastecerse de víveres la forma más común y sencilla era ir hacia Argentina. Dicho viaje consistía también en varios días: uno para llegar, otro dedicado a conseguir la mercadería. A la noche de ese segundo día “salían a tomar [beber] los viejos (...) y era un día que se dedicaban... un día de relajo... entonces eran 3 días prácticamente, 3 días y 4 de ahí al paso fronterizo” (Saavedra y Mansilla, 2013:44). Por el contrario, después de la construcción del camino longitudinal y la pavimentación de algunos tramos, la mayoría de las necesidades básicas podían ser cubiertas dentro del territorio nacional trasladándose en un mismo día desde Cerro Castillo a la capital regional: “si quiero en un rato voy a Coyhaique, voy en el mismo día, si quiero voy en la mañana, si quiero voy al medio día y vuelvo” (Saavedra y Mansilla, 2013:37).

Este tipo de experiencias se repite en otros sectores de la región como, por ejemplo, en las cercanías de Cisne Medio donde habitantes locales reconocen que “esos caminos que ahora son 10 minutos antes eran días completos” (citado en Saavedra y Mansilla, 2014:154). De este modo, los largos itinerarios, las experiencias acumuladas de días y semanas viajando por “rastrilladas borrosas” a causa del viento, la nieve, la lluvia o las conversaciones en torno al fogón improvisado de viajeros “siempre consistentes en temas comunes de malos caminos, cuevas peligrosas y mención de la fuerza de la caballada” (Abeijón, 2009:103), fueron siendo reemplazadas por viajes mucho más cortos, rápidos y “eficientes” dentro de la cabina de un transporte intercomunal o el automóvil particular.

Este tipo de procesos donde se interceptan medios de transporte, movilidades y transformaciones en las experiencias cotidianas, que se verifican en lugares y momentos distintos de la historia, han sido extensamente interpretados por la antropología demostrando, entre otras tantas cosas, que la movilidad mecánica y terrestre se diferencia de otro tipo de movilidades (náuticas, de tracción animal o humana) por la supremacía que tiene aquí la lógica de la eficiencia y la productividad marcando “una movilidad más rápida, individualista y urbana” (Lazo y Carvajal, 2018:152). En este sentido, diversos estudios, han evidenciado que los ritmos más lentos, aquellos tiempos de inmovilidad condicionados tanto por las condiciones del clima como por la necesidad de descanso o simplemente de diversión solo pueden ser concebidos como una “pérdida de tiempo” desde una racionalidad (como la nuestra), llámese “moderna” o “productivista”, en donde, según se dice, “el tiempo es oro”.

4 Otras fuentes muy importantes para constatar estas transformaciones son los relatos de pobladores que vivieron o antes y después de la Carretera Austral, que se encuentran registrados en el documental *La Carretera Austral* emitido por el programa Al Sur del Mundo del Canal 13 en 1992. Disponible en: <https://www.alsurdelmundo.cl/ASM/capitulos-1992.html>. En la literatura también han quedado registradas de manera muy vívida las antiguas movilidades patagónicas (Abeijón, 1983; 2009) y las transformaciones que trajo consigo la construcción de la Carretera Austral (Peri, 1977).

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Sin embargo, es muy importante tener en consideración (para enriquecer este relativismo cultural) que la cuestión de la velocidad y la circulación se encuentran también íntimamente conectadas a nuevas relaciones de producción y de poder impuestas en la región. En efecto, la coexistencia de ritmos socioterritoriales rara vez es económica o políticamente neutra, más todavía cuando interactúan con las lógicas homogeneizadoras del Estado y el capital (Lefebvre, 2004). Para el geógrafo francés de principios de siglo XX, Camille Vallaux, esto sería particularmente evidente con relación a la “circulación política” que se despliega sobre las vías terrestres para las que considera “preciso que haya en alguna medida un pensamiento colectivo y una fuerza social capaces de hacer y de mantener el camino” (Vallaux, 1914:269). De esta manera, los caminos constituirían, según Vallaux, la manifestación material del Estado “cuando se propone transmitir el pensamiento y la voluntad colectivas sobre todos los puntos de un territorio” (Vallaux, 1914:272).

Desde este punto de vista, en la configuración territorial de los Estados modernos las vías terrestres contribuirían concretamente a reforzar una voluntad política característicamente centralizada y homogenizadora. En este sentido operarían, según Vallaux, como verdaderas “líneas de poder estratégico” que, en su búsqueda por sortear los “obstáculos” del terreno irían configurando un sistema vial lo más recto y sencillo posible con el propósito de “simplificar” la “geografía del Estado” y transformar “los valores relativos de las zonas de diferenciación” (1914:308). En una dirección similar, en un trabajo en el que se dedica precisamente a mostrar el estrecho vínculo entre velocidad y política, Paul Virilio asegura que “para la constitución de cierto centralismo estatal sobre un inmenso territorio para gobernar primero hay que penetrar y luego comunicar” (Virilio, 2006:98). Según Virilio la efectividad política y económica de los caminos reside en cómo ellos determinan el modo (y la velocidad) en que se mueven los impulsos del Estado y del mercado por los territorios que recorren.

Durante el período de la dictadura esta cuestión resulta particularmente evidente: junto con los discursos sobre el progreso y la soberanía que caracterizan al relato oficial de la Carretera Austral, se encuentran muchas declaraciones referidas al rol político que tiene el movimiento asociado a este camino. Así, por ejemplo, según el subsecretario de Obras Públicas, Germán García, la Carretera Austral constituía una de las obras geopolíticas más importantes del siglo XX en Chile en cuanto facilitaría el “flujo de las corrientes materiales y espirituales que dimanan del núcleo vital hacia los extremos del país, impidiendo con ello el ‘congelamiento’ de las regiones septentrionales, donde la acción directa del Gobierno corría el riesgo de llegar muy diluida” (García, 1989:66). En este sentido, resulta interesante constatar que, contrario a lo que se podría imaginar, el autoritarismo que de cierto modo reverbera en la obra Carretera Austral no depende fundamentalmente de fijar el territorio, sino precisamente de permitir e incentivar su circulación, aunque obviamente según un modo determinado (para nuestro caso de estudio vertical, mecanizado, más veloz y eficiente). Por lo tanto, podríamos decir que, en varios aspectos, se trató no tanto de prohibir el movimiento, sino que por sobre todo de gobernar y conducir el modo de circular por el territorio.

En todo caso, sería incorrecto afirmar que a través de la Carretera Austral lo único que se mueve es dominio estatal, control territorial o disciplinamiento social. En primera instancia, habría que volver a señalar que la intención de integrarse al territorio nacional por medio de un camino longitudinal era también un deseo local y no solo el de las

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

autoridades centrales. Por otra parte, tal planteamiento implicaría una visión demasiado “estadocéntrica” que tendería a invisibilizar o borrar las prácticas sociales que escapan a las operaciones estatales. Lo cierto es que, a pesar del contexto represivo, la Carretera Austral causó opiniones divididas entre las personas de la región. Pero lo más importante es que, si nos centramos en lo que acá nos importa, es decir, en el movimiento y los ritmos socioterritoriales, habría que decir que todavía existen movilidades que corren a contrapelo del camino longitudinal y también ritmos cíclicos, nómades, más lentos que de algún modo escapan o también desestabilizan la celeridad de la vida nacional, capitalista y “moderna”. En este sentido, si bien parece claro que los caminos son efectivamente capaces de activar operaciones vinculadas al control y la jerarquización territorial, igualmente resulta necesario reconocer que no todos están esencialmente ligados a procesos de homogenización y subordinación político-económicos. De hecho, a cada red o sistema vial jerarquizado le subsisten caminos (menores, “de penetración”, senderos, huellas, rastrilladas) que operan a contracorriente y movilidades que escapan y funcionan como puntos de fuga (Richard, 2014). Así, para enriquecer este primer bosquejo de biografía caminera, todavía quedaría pendiente un examen más profundo sobre estas vías y trayectorias clandestinas.

Reflexiones finales

En este trabajo hemos explorado la posibilidad de pensar la historia territorial a partir del movimiento apoyándonos para ello en la noción de *biografía de camino*. Si bien, tal como adelantábamos al comienzo esta es una idea que se encuentra todavía en formación y en proceso de experimentación, nos ha sido útil para dejar planteadas una serie de preguntas que, creemos, podrían llegar a estar dentro de su ámbito o rango analítico. Dentro de estas preguntas, hemos priorizado una en particular para poder articular nuestras incipientes reflexiones: ¿el camino inventa su circuito o reescribe trayectorias ya trazadas? Es a partir de esta cuestión y de fijar la atención tanto en los patrones de circulación como en los ritmos socioterritoriales, que estimamos que lo que hace tan notable y característica a la aparición de la Carretera Austral en la región de Aysén es que esta no se sobrepone a las redes de comunicación ya construidas (las cuales recordemos eran preponderantemente transversales y transfronterizas), sino que, en gran medida, produce un nuevo modo de andar y de moverse por el territorio.

Esto último nos parece particularmente importante porque, creemos, revela o pone a disposición una alternativa de comprender lo territorial y lo político desde el punto de vista del movimiento. En este sentido, el énfasis puesto en las capacidades del camino podría comprenderse como un intento de recorrer y abordar las problemáticas sociales y espaciales de otro modo posible, no de eludirlas. En todo caso, si entendemos que la *biografía de camino* nunca puede comprenderse aisladamente porque la vida de un camino, en realidad, remite constantemente a un conjunto de relaciones (con otros caminos, con diversos materiales, con territorios diferenciados e incluso distantes, con una heterogeneidad en continua transformación de dinámicas económicas, políticas, culturales), entonces queda claro que todavía se encuentra abierto y pendiente un estudio más profundo y detallado sobre estos otros caminos (y movilidades) que la Carretera Austral tensionó, modificó o que, simplemente, hizo desaparecer.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Este artículo está basado en la investigación doctoral “Camino, ensamblajes, circulación. La Carretera Austral en Patagonia-Aysén durante la dictadura cívico-militar (Chile, 1973-1990)” que contó con el financiamiento del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y fue realizada bajo la dirección de la Dra. Verónica Hollman (UBA-CONICET) y Andrés Núñez (Pontificia Universidad Católica de Chile). A ellos dos, mis más sinceros agradecimientos.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

Bibliografía

- » Abeijón, A. (1983). *Caminos y rastrilladas borrosas. Memorias de un carrero patagónico*. Buenos Aires: Galerna.
- » Abeijón, A. (2009). *Memorias de un carrero patagónico*. Buenos Aires: Galerna.
- » Appadurai, A. (1991). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. México D.F. Grijalbo.
- » Araya, B. (2011). *Crónica de Coyhaique*. Coyhaique: I. Municipalidad de Coyhaique.
- » Baeza, B. (2009). *Fronteras e identidades en Patagonia central (1885-2007)*. Rosario: Prohistoria.
- » Bandieri, S. (2010). Del Pacífico al Atlántico: políticas de Estado y reorientación mercantil de la ganadería patagónica. *Cuadernos de Historia*, 32, 55-76.
- » Bandieri, S. (2011). *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- » Bascuñán, I. (1984). *Breve historia de Aisén y la Carretera Austral*. Santiago: Biblioteca del Ejército.
- » Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17-31.
- » Dardel, E. (2013). *El Hombre y la Tierra. Naturaleza de la realidad geográfica*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- » Dirección de Vialidad. (1968). *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt-Aysén. Antecedentes del Proyecto*.
- » El Aisén. (1962a, noviembre). Construyen camino con recursos propios. *El Aisén*.
- » El Aisén. (1962b, diciembre). En Guadal sus vecinos van mucho más allá de sus "responsabilidades asumidas". *El Aisén*.
- » El Aisén. (1967, octubre). El mundo es ancho y propio. Y Aisén, para nosotros es más ancho y propio. *El Aisén*.
- » El Aisén. (1974, diciembre). Lago O'Higgins. Donde el invierno dura 8 meses. *El Aisén*.
- » El Diario de Aysén. (1978, 6 de febrero). Mañana en Cisnes. S.E visitará las obras del Longitudinal. *El Diario de Aysén*.
- » El Diario de Aysén. (1981, 9 de mayo). Siguiendo los pasos del hombre que ha caminado 10 mil kms. *El Diario de Aysén*.
- » El Diario de Aysén. (1982, 23 de enero). Don Eduardo Frei y El Progreso de Aysen. *El Diario de Aysén*.
- » El Esfuerzo. (1936, 16 de abril). Se destaca a lo largo del camino a Río Ibáñez el esfuerzo triunfante de un hombre. *El Esfuerzo*.
- » El Esfuerzo. (1936, 5 de noviembre). Pueblos chilenos que viven sin vinculaciones con Chile. *El Esfuerzo*.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

- » Espinoza, C. (2016). La Carretera Austral: la construcción de un concepto, 1976-2000. *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 7(4), 1-12.
- » García, G. (1989). Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. *Revista Chilena de Geopolítica*, 5(3), 51-69.
- » Ibáñez, A. (1972-1973). La incorporación de Aysén a la vida nacional 1902-1936. *Historia*, 11, 259-378.
- » Krebs, R. (1997). Historia de la Carretera Austral. En *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección* (pp. 19-41). Santiago: Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte.
- » La Nación. (1982, 23 de febrero). Camino Futaleufú Puerto Ramírez inaugura hoy Presidente Pinochet. *La Nación*.
- » Lazo, A. y Carvajal, D. (2018). La movilidad y el habitar chilote. Cambios, rupturas y continuidades en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del archipiélago de Chiloé, en el sur austral de Chile. Chungará. *Revista de Antropología Chilena*, 50(1), 145-154.
- » Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Londres: Continuum.
- » Mansilla, A. (1946). *Chile Austral: Aysén*. Santiago: IGM.
- » Martinic, M. (2014). *De la Trapananda al Aysén. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Santiago: Fundación Río Baker.
- » Massey, D. (2005). *For Space*. Londres: Sage.
- » Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1988). *Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973 - 1988*. Santiago: El Ministerio.
- » Neira Farías, S. (2016, 14 de febrero). Carretera Austral suma inversión de más de US\$ 1.136 millones en cuatro décadas. *El Mercurio*. Recuperado de: <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=226428>
- » Núñez, A. (2012). El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX. XII Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona.
- » Núñez, A., Baeza, B. y Benwell, M. (2017). Cuando la nación queda lejos: fronteras cotidianas en el paso Lago Verde (Aysén-Chile) - Aldea Las Pampas (Chubut - Argentina). *Geografía Norte Grande*, 66, 97-116.
- » Núñez, A., Benwell, M., Aliste, E. y Muñoz, J. (2019). Geografías menores, geografías cotidianas: la construcción del ciudadano nacional en Chile Chico, Región de Aysén. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 37, 167-186.
- » Núñez, A., Molina, R., Aliste, E. y Bello, A. (2016). Silencios geográficos en Patagonia Aysén: territorio, nomadismo y perspectivas para re pensar los márgenes de la nación en el Siglo XIX. *Magallania*, 44(2), 107-130.
- » Peña, M. (1993). *Un camino llamado Chile: crónica del Cuerpo Militar del Trabajo*. Santiago: Archivo del Cuerpo Militar del Trabajo.
- » Pérez, S. (2019). Geopolíticas del cotidiano en la frontera patagónica: Las dinámicas del habitar en torno a los Campos de Hielo Patagónicos. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 37, 187-207.

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

- » Peri, R. (1977). *Cuentos de la Carretera Austral*. Santiago: La Noria.
- » Pinochet, A. (1994). Conquista y consolidación de las fronteras interiores: una tarea del Ejército. *Memorial del Ejército*, 445, 96-103.
- » Polloni, J.A. (1982). *Reportaje geopolítico a la Ruta Austral*. Santiago: Guillermo Krum S.
- » Quintana, C. (2001). Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena. *Estudios Político Militares*, 2, 127-136.
- » Richard, N. (2013). Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos. En P. Sendón, y D.Villar (Eds.), *Al Pie de Los Andes: Estudios de Etnología, Arqueología e Historia* (pp.47-70). Cochabamba: Itinerarios - ILAMIS.
- » Rossetti, F. (2018). De infraestructura a paisaje: La carretera austral como motor de resignificación. *ARQ*, 99, 86-95.
- » Saavedra, S. (2021). *Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén*. Coyhaique: Ñire Negro.
- » Saavedra, S. y Mansilla, X. (2014). *Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén*. Coyhaique: Ñire Negro.
- » Santana, R. (2013). Control del espacio y control social en el Estado militar chileno. *Revista de Geografía Espacios*, 36, 13-28.
- » Santos, M. (1976). Relações espaço-temporais no Mundo Subdesenvolvido. *AGB. Seleção de Textos*, 1, 17-23.
- » Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- » Sheller, M. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid* 16, 10, 333-355.
- » Torrejón, F., Bizama, G., Araneda, A., Aguayo, M., Bertrand, S. y Urrutia, R. (2013). Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: El influjo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglos XVI-XIX). *Magallania*, 41(1), 29-52.
- » Torres, S. (2002). La zona cordillerana Chubut-Aysén. Una sociedad fronteriza en la primera mitad del siglo XX. *Anuario del IEHS*, 17, 325-246.
- » Urbina, X. (2010). La navegación por los canales australes en la Patagonia occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui. *Magallania*, 38(2), 41-67.
- » Urrutia, S. (2020). "Hacer de Chile una gran Nación". La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990). *Revista de geografía Norte Grande*, 75, 35-60.
- » Urrutia, S. (2017). Carretera Austral: ¿Integración o fronterización? Representaciones geopolíticas en torno a la ruta austral durante la dictadura militar (1973-1990). En A. Núñez, E. Aliste, y A.Bello (Eds.), *Imaginario Geográficos, Prácticas y Discursos de Frontera: Aysén desde el texto de la nación* (pp.239-262). Coyhaique, Chile: Ñire Negro.
- » Urrutia, S., Núñez, A. y Aliste, E. (2019). "Naturaleza salvaje y agreste": los

Notas (preliminares) para una biografía de camino...
SANTIAGO URRUTIA REVECO

imaginarios de la naturaleza en la construcción del Camino Longitudinal Austral, Chile 1976-1990. *Magallania*, 47(2), 55-72.

- » Valdivia, V. (2010). ¡Estamos en guerra, señores!: el régimen militar de Pinochet y el 'pueblo', 1973-1980. *Historia*, 43(1), 163-201.
- » Vallaux, C. (1914). *El suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorró.
- » Van Schouwen, G. (1996). *Historia del Cuerpo Militar del Trabajo*. Santiago: IGM.
- » Vásquez de Acuña, I. (1999). *Las vías de comunicación y transporte australes (siglos XVI al XX)*. Santiago: Arancibia Hns.
- » Virilio, P. (2006). *Velocidad y política*. Buenos Aires: La Marca.
- » Von Chrismar, J. (1986). Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral 'Presidente Pinochet'. *Revista Chilena de Geopolítica*, 3(1), 35-43.
- » Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (2017). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Santiago Urrutia Reveco / surrutiareveco@gmail.com

Licenciado y Magíster en Historia por la Universidad de Chile. Diplomado en Estética y Filosofía por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Doctor en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Miembro del Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne" de la Universidad de Buenos Aires y del Grupo de Estudio Cultura, Naturaleza y Territorio con sede en el mismo instituto. Sus líneas de investigación son la historia social del espacio, el estudio de las movilidades y la infraestructura.