

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 12
N°1 - 2022
[219-252]

MATERIALIDADES, RITMOS Y NACIÓN. LA CARRETERA AUSTRAL COMO MÁQUINA DE SEDENTARIZACIÓN (PATAGONIA AYSÉN, 1976-1989)*

MATERIALITIES, RHYTHMS AND NATION. THE CARRETERA AUSTRAL AS A SEDENTARIZATION MACHINE (PATAGONIA AYSÉN, 1976-1989)

Santiago Urrutia Reveco

Universidad de Buenos Aires
surrutiareveco@gmail.com

Andrés Núñez González

Pontificia Universidad Católica de Chile
aanunezg@uc.cl

Enrique Aliste Almuna

Universidad de Chile
ealiste@uchilefau.cl

Resumen

El presente trabajo surge de dos premisas. La primera se refiere a la posibilidad de comprender al territorio (más precisamente a la historia territorial) desde un punto de vista dinámico y, de cierto modo, inestable. Es decir, a partir de las distintas actividades y flujos (materiales y semióticos) que simultáneamente lo recorren, animan y transforman. La segunda dice relación con la relevancia de comprender la realidad social (territorial e histórica) desplazando el foco de atención desde abordajes esencialistas hacia los acoplamientos o ensamblajes en los que intervienen de formas imprevisibles tanto agentes humanos como no-humanos. Desde esta plataforma, el propósito central acá es estudiar el proceso de colonización de Aysén (Patagonia Occidental) en el marco de la dictadura cívico militar chilena (1973-1990) a partir de los distintos ritmos socioterritoriales, prestando particular atención a la participación que tiene en dicho proceso la Carretera Austral. De esta manera, a partir del análisis de fuentes oficiales, testimonios, publicaciones periódicas y bibliografía secundaria se propone que durante el período de estudio la

* Este artículo está basado en parte de la tesis 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, Argentina).

Investigación desarrollada en el marco de los proyectos Fondecyt N° 1210944 y Fondecyt N° 1190855.

Carretera Austral articulará una serie de procesos tendientes a afirmar una territorialidad continental, vertical y sedentaria que impactará no solo en la fisonomía del paisaje sino también en las trayectorias socioterritoriales locales.

Palabras clave: Infraestructura, Ritmos, Dictadura, Patagonia-Aysén, Carretera Austral

Abstract

The present paper arises from two premises. The first refers to the possibility of understanding the territory (more precisely, territorial history) from a dynamic and, in a certain way, unstable point of view. That is, from the different activities and flows (material and semiotic) that simultaneously run through, animate and transform it. The second is related to the relevance of understanding social reality (territorial and historical), shifting the focus of attention from essentialist approaches towards couplings or assemblages in which both human and non-human agents intervene in unpredictable ways. From this platform, the main purpose here is to study the colonization process of Aysén (Western Patagonia) in the framework of the Chilean civic-military dictatorship (1973-1990) from the different socio-territorial rhythms, paying particular attention to the participation that has in this process the Carretera Austral. In this way, based on the analysis of official sources, oral testimony, periodical publications and secondary bibliography, it is proposed that during the study period the Carretera Austral will articulate a series of processes aimed at affirming a continental, vertical and sedentary territoriality that will impact not only on the physiognomy of the landscape but also in the local socio-territorial trajectories.

Keywords: Infrastructure, Rhythms, Dictatorship, Patagonia-Aysén, Carretera Austral

INTRODUCCIÓN

Los procesos de colonización asociados a la formación territorial de los Estados-nación se encuentran estrechamente vinculados a la cuestión de los flujos. Flujos materiales y flujos discursivos. Circulación de personas, de mercancías, de armamentos, de animales, de instituciones, de reglamentos, de proyectos o de ideas. En el fondo, la cuestión fundamental del Estado-nación es “cómo hacer *una* tierra y *un* pueblo”; en singular, a partir de la multiplicidad de poblaciones y territorios que coexisten previamente en determinada área¹. De ahí que la literatura geopolítica “clásica” con su sesgo “estado-céntrico” haya subrayado la importancia de los caminos, pues, después de todo, ¿cómo y por dónde se mueven las cosas que dan forma a un territorio nacional?²

Así, por ejemplo, en su libro *El suelo y el Estado* Camille Vallaux, geógrafo vinculado a la escuela geopolítica francesa, afirma en 1914 que un sistema de caminos robusto y consolidado constituye la manifestación material más evidente de un Estado capaz de “transmitir el pensamiento y la voluntad colectiva sobre todos los puntos de un territorio”. De este modo, para Vallaux los caminos constituirían un fenómeno político de radical importancia en tanto permitirían el “apagamiento gradual de las diferenciaciones secundarias y la comprensión más fácil de las tendencias centrífugas” para así “simplificar la geografía del Estado”³. Dicho de otra manera, la producción de un sistema vial nacional funciona, en muchos casos, como mecanismo que contribuye a la asimilación y desaparición de otras geografías, de trayectorias socioterritoriales diversas, en pos de la homogenización territorial. Así, en distintos contextos históricos y geográficos, los caminos han servido, desde el punto de vista estatal, “no solo como medios físicos de acceso, sino como infraestructuras vitales para la civilización del territorio”⁴. Es decir, como verdaderos instrumentos de poder, en tanto su construcción moviliza, junto con los aspectos materiales, una serie de ideales o “promesas hacia un futuro” asociados a la “modernidad”; la “integración política”, la “conectividad económica” o el “desarrollo” que definen, por lo general, los grupos dominantes⁵.

-
- 1 Deleuze, Gilles. *Derrames II. Aparatos de Estado y axiomática capitalista*. Buenos Aires, Cactus, 2017.
 - 2 Uribe, Simón. *Frontier Road. Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford, Wiley-Blackwell, 2017.
 - 3 Vallaux, Camille. *El suelo y el Estado*. Madrid, Daniel Jorró, 1914, pp. 307-308.
 - 4 Uribe, Simón. “Caminos de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano”. *Historia Crítica*, N° 72, 2019, pp. 69-92.
 - 5 Harvey, Penny y Knox, Hannah. “The enchantments of infrastructure”. *Mobilities*, Vol.7, N°4, pp. 521-536.

Desde hace algunas décadas esta cuestión ha sido revisitada tanto por el pensamiento crítico para revisar los vínculos entre la circulación y el poder en la sociedad occidental⁶, como por los estudios sobre las movilidades para comprender ciertos rasgos controvertidos de las sociedades modernas⁷. En este marco, para comprender la dimensión política que tiene la movilidad, Tim Cresswell, destaca la importancia que tienen los caminos en tanto fenómenos vinculados a la “producción de una movilidad correcta”⁸, poniendo así el foco en la agencia misma de las rutas, es decir, en la capacidad que tienen los caminos, como todo objeto, de modificar material y semánticamente al mundo y las personas⁹.

En el caso de Chile, la construcción de la Carretera Austral o Camino Longitudinal Austral en la sección centro-norte de la Patagonia es demostrativa al respecto. En la actualidad, sus más de mil kilómetros longitudinales constituyen no solo una gran obra de conectividad vial, sino uno de los esfuerzos geopolíticos más recientes y difundidos dentro del proyecto histórico de “verticalización” territorial del país que ha implicado, entre otras cuestiones, la desarticulación sistemática de otras formas (transversales y transfronterizas) de habitar el espacio nacional¹⁰.

Tanto su diseño original como los primeros avances datan de la década de 1960, sin embargo, fue durante la dictadura cívico militar (particularmente a partir de 1976) que la Carretera Austral comienza a mostrar sus avances más significativos. Por citar dos de los hitos más simbólicos: el año 1982 se había alcanzado el primer gran objetivo de unir por tierra Chaitén con la capital regional de Aysén, Coyhaique, mediante un trazado de aproximadamente 420 kilómetros. Seis años después, en los primeros meses de 1988, se inauguraba nada menos que la conexión longitudinal (con tres transbordos incluidos: uno en el seno de Reloncaví, otro en el canal Comau y el tercero en el fiordo Reñihué) entre Puerto Montt (capital de la región de Los Lagos donde se ubica el kilómetro cero de la Carretera Austral y, a su vez, donde esta se conecta con

6 Foucault, Michel. *El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault*. Barcelona, La Piqueta, 1980; Virilio, Paul. *Velocidad y política*. Buenos Aires, La Marca, 2006.

7 Sheller, Mimi y Urry, John. “Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades”. *Quid 16*, N°10, 2018, pp. 333-355.

8 Cresswell, Tim. “Towards a politics of mobility”. *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 28, 2010, pp. 17-31.

9 Bonelli, Cristóbal y González, Marcelo. “¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el sur de Chile”. *Revista Antropología*, Vol. 59, N° 3, 2016, pp.18-48.

10 Núñez, Andrés. “El país de las cuencas: fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Siglos XIX y XX”. *Scripta Nova*, Vol. 16, N°15, 2012, pp.1-16; Urrutia, Santiago. “Hacer de Chile una gran Nación”. *La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990)*. *Revista de Geografía Norte Grande*, N°75, 2020, pp. 35-60.

la Carretera Panamericana para unir así la Patagonia Aysén con el resto del territorio nacional) y Cochrane (entrada al sector sur de la región de Aysén) (Figura 1).

Lo anterior se vio también reflejado en el hecho de que esta obra se convirtiera en una de las inversiones públicas más grandes de la época junto con las del Metro en la ciudad de Santiago y la central hidroeléctrica Colbún-Machicura al sur del país¹¹. Del mismo modo, fue muy importante el gran despliegue mediático que acompañó al proceso de construcción del camino el cual no solamente fue instalando a la obra como representativa del carácter supuestamente “moderno” y “eficiente” del régimen, sino también transformando la forma de concebir y proyectar la zona¹².

En este contexto, el camino austral va a aparecer estrechamente ligado a las estrategias de Seguridad Nacional y los proyectos de desarrollo difundidos en distintos soportes tales como los Mensajes Presidenciales, los Planes de Desarrollo, periódicos de difusión masiva o en publicaciones especializadas como la Revista Chilena de Geopolítica, la Revista Chilena de Historia y Geografía o la Revista de Seguridad Nacional. En términos generales, las autoridades militares y sus colaboradores estimaban que esta ruta influiría positivamente en aspectos considerados clave como eran el fortalecimiento de la soberanía en espacios fronterizos, el fomento a la colonización de los proyectados “espacios vacíos”, la integridad territorial del país, la defensa militar del territorio y la explotación de recursos estratégicos¹³. Asimismo, se preveía que la construcción del camino impactara en la modificación de algunas pautas socioculturales consideradas “atrasadas”, “extranjeras” o incluso “peligrosas”, así como en la aceleración de los ritmos de la vida cotidiana¹⁴.

En el fondo, como expone Álvaro Fernández, la cuestión del Estado-nación también conlleva una tensión en la “convivencia de tiempos e identidades dispares en su seno, sometidos a la presión del Estado que intenta homologar y aproximar a una forma unívoca la multiplicidad contenida en la nación”¹⁵.

11 Ministerio de Obras Públicas. *Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973-1988*. Santiago, El Ministerio, 1988.

12 Urrutia, Santiago; Núñez, Andrés y Aliste, Enrique. “Naturaleza salvaje y agreste: los imaginarios de la naturaleza en la construcción del Camino Longitudinal Austral, Chile 1976-1990”. *Magallania*, Vol. 47, 2019, pp. 55-72.

13 Von Chrismar, Julio. “Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral ‘Presidente Pinochet’”. *Revista Chilena de Geopolítica*, Vol. 3, N° 1, 1986, pp. 35-43.

14 Saavedra, Sebastián y Mansilla, Ximena. *Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén*. Coyhaique, Nire Negro, 2014.

15 Fernández, Álvaro. *La invención de la nación. Lecturas de la identidad de Herder a Homi Bhabha*. Buenos Aires, Manantial, 2000, p.13.

Creemos que dicha tendencia hacia la homogenización se encuentra, en cierto sentido, implícita en las declaraciones realizadas en 1982 por el entonces ministro de Obras Públicas, Patricio Rojas Torres, en medio de las celebraciones efectuadas a propósito de la inauguración del primer trazado oficial de la Carretera Austral. Según la citada autoridad, “la vida de la gente era bastante diferente a la que hacen en estos momentos”, ya que antiguamente “conversar con un vecino, era una jornada, a veces de días a caballo” y para “obtener las provisiones, medicinas era, a veces, también de días a caballo”, es decir, antes de la apertura del tramo inaugurado de Carretera Austral “la vida era léntisima”. En cambio, según Rojas Torres, **“con este camino casi no existen distancias”** ya que “si antes se demoraban semanas en este trayecto, ahora es cuestión de unos pocos días”¹⁶.

Más que como una prueba documental o un dato empírico, las palabras del ministro Rojas nos parecen relevantes en tanto abren una arista novedosa respecto del impacto que han tenido los caminos, y particularmente la Carretera Austral, en la vida social de la región al identificar ya no sólo el cómo encauzan o dirigen los desplazamientos, sino también cómo influyen en el tiempo y en la velocidad con que se mueven las cosas y personas por allí. Nos plantea, por tanto, la relación que existe entre las rutas y la estandarización de lo que acá proponemos llamar tentativamente ritmos socioterritoriales entendidos como “la vívida temporalidad de los lugares”¹⁷ que es modulada por múltiples movimientos de repetición y diferenciación¹⁸. En este sentido, el ritmo remitiría a una dinámica en constante tensión y transformación que acontece “entre” movimientos de territorialización y des-territorialización, donde la territorialidad refiere no solamente a una cuestión espacial (en la que “la estructura espacial surge a partir del ritmo temporal”¹⁹) sino también social y cultural (por ejemplo, un sentido hegemónico de nación)²⁰.

En base a lo recientemente formulado, en este artículo se propone pensar al proceso de colonización de Aysén durante la dictadura cívico militar desde la perspectiva de los ritmos socioterritoriales. Es decir, estudiar este período específico de la historia del poblamiento de la Patagonia a partir de la interacción

16 *La Nación*. Santiago de Chile, 23 de febrero de 1982. Énfasis de los autores.

17 Zunino, Dhan. “Ritmo/Ritmoanálisis”. Zunino, Dhan; Giucci, Guillermo y Jirón, Paola (eds.). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Editorial Biblos, 2017, pp. 161-169.

18 Lefebvre, Henri. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London, Continuum, 2004.

19 Ingold, Tim. “Making Culture and Weaving the World”. Graves-Brown, P.M. *Matter, Materiality and Modern World*. London, Routledge, 2000, pp. 50-71.

20 Deleuze, Gilles y Guattari, Félix. *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia, Pre-Textos, 2015, pp. 315-358.

de una diversidad de trayectorias y movilidades, prestando especial atención a la participación que tienen en dicho contexto los caminos y, más particularmente, la Carretera Austral.

Cabe aclarar, por último, que esta ruta se comprenderá como una agencia que interpela diversos ámbitos que trascienden por mucho al propiamente técnico o ingenieril con que se asocian comúnmente a los caminos. De esta manera, se pretende mostrar no solo cómo una infraestructura puede ser interpretada o representada políticamente, sino cómo su propia capacidad para alterar al mundo constituye un fenómeno político²¹. Desplazar, por lo tanto, el foco desde lo que las cosas significan a lo que las cosas hacen²². En este sentido, a partir de la revisión y análisis de documentación oficial, testimonios, publicaciones periódicas y bibliografía secundaria se propone que durante la dictadura la Carretera Austral articulará una serie de procesos tendientes a afirmar la territorialidad continental, vertical y sedentaria promovida como base para la “chilenización” (y modernización) por las autoridades centrales, y de este modo va a suponer no solo una transformación evidente del paisaje, sino que también impactará en la dimensión cotidiana de las trayectorias y ritmos socioterritoriales²³.

LA PATAGONIA ENTRE FLUJOS DE OCUPACIÓN: TRAYECTORIAS NÓMADAS Y SEDENTARIAS

Nómadas y sedentarios se distinguen no solo por sus relaciones y actividades (re)productivas, sino también por los ritmos y espacios que agencian. Respecto a esto último, las sociedades sedentarias se vincularían con un “espacio estriado”; es decir, un espacio normado y racionalizado en el que prevalecen las formas de control sobre los flujos y las prácticas de movilidad que lo recorren.

21 Bennett, Jane. *Vibrant matter a political ecology of things*. Durham, Duke University Press, 2010; Larkin, Brian. “The politics and poetics of infrastructure.” *The annual review of anthropology*, Vol. 42, 2013, pp. 327-343.

22 Whatmore, Sarah. “Materialist returns: practicing cultural geography in and for a more than human world.” *Cultural geographies*, Vol. 13, 2006, pp. 600-609.

23 Algunos estudios han mostrado cómo la Carretera Austral ha tenido un gran impacto para la población al impulsar el traslado de personas desde pequeños poblados hacia áreas demográficas más consolidadas. Estimamos que estos desplazamientos lejos de contradecir nuestro planteo en el fondo lo fortalecen al demostrar que los nuevos procesos de radicación a los que da vida el camino austral se dan siempre “entre” movimientos de desterritorialización y reterritorialización. Véase, por ejemplo, Quintana, Cecilia. “Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena.” *Estudios Político Militares*, N° 2, 2001, pp. 127-136; Rodríguez, Juan Carlos y Mandujano, Fernando. “La Norpatagonia: modernización neoliberal y desarrollo autónomo frente al mito de Chile unitario.” Núñez, Andrés; Aliste, Enrique y Molina, Raúl (eds.). *(Las) Otras Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos*. Santiago, Lom, 2019, pp. 293-322.

Por su parte, las sociedades nómadas se asociarían con un “espacio liso”, es decir, heterogéneo o indeterminado, heterotópico en términos de Foucault²⁴, donde la circulación es en principio más desenvuelta y espontánea²⁵. En términos históricos, generalmente estas dos formas socioterritoriales han sido definidas y ponderadas a través de la imagen del “bárbaro” (nómada) y “civilizado” (sedentario) legitimando con ello múltiples y violentos procesos de conquista, colonización y “civilización” estrechamente vinculados, sobre todo a partir del surgimiento de los Estados modernos, con la expansión del modo de producción capitalista²⁶.

Desde nuestra perspectiva, dichas diferencias no implican que los pueblos nómadas sean “inferiores” o que no produzcan sus territorios sino, algo muy relevante para los propósitos de este escrito, que sus territorialidades son distintas a las lógicas sedentarias. A esto hay que agregar que históricamente los vínculos e intercambios (económicos, políticos, culturales) entre ambas formas han sido constantes. Tanto así que, como demostramos en el presente artículo, muchas veces estas lógicas coexisten (no sin tensiones) en un mismo contexto y en una misma formación social.

Nos parece que lo anterior se verifica con mucha claridad al analizar la configuración histórica (y geográfica) de la Patagonia, pero todavía más a través de sus procesos de colonización en los siglos XIX y XX, es decir, durante los procesos de conformación de los Estados nacionales de Argentina y Chile, y su forzada incorporación a los circuitos del capital²⁷.

Distintos estudios han mostrado que el supuesto “desierto” patagónico fue producido, en su parte más austral, a lo largo del siglo XIX vaciando material y simbólicamente al territorio de sus primeros habitantes con el propósito de poner en su lugar ovejas para poblar y hacer productivas miles de hectáreas de tierra organizada en torno a la gran propiedad de la estancia ganadera. A partir de este momento fundacional de la denominada “acumulación primitiva”, en el espacio patagónico se multiplicaron los capitales, las mercancías (los animales devenidos mercancía) y la mano de obra (en gran medida foránea), expandien-

24 Foucault, Michel. *El cuerpo utópico. Las heterotopías*. Buenos Aires, Nueva Visión, 2010.

25 Deleuze y Guattari, *Mil Mesetas*, pp. 359-431; pp. 483-509.

26 Toynbee, Arnold. *A Study of History. Vol. III*. London, Oxford University Press, 1956; Harambour, Alberto y Barrena, José. “Barbarie o justicia en la Patagonia occidental: las violencias coloniales en el ocaso del pueblo kawésqar, finales del siglo XIX e inicios del siglo XX”. *Historia Crítica*, N° 71, 2019, pp. 25-48; Serje, Margarita. “Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina”. *Revista de Geografía Norte Grande*, Vol. 68, 2017, pp. 33-48.

27 Bandieri, Susana. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires, Sudamericana, 2005; Harambour, Alberto, *Soberanías fronterizas. Estados y Capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia, Ediciones UACH, 2019.

do de este modo los márgenes de una así renovada geografía del capital.

Más precisamente, tal como demuestra Joaquín Bascopé, encima de las tradicionales dinámicas nómadas de tehuelches y del deambular costero de los alacalufes, sobre los circuitos de los primeros europeos que navegaron las costas australes en busca de oro o de ballenas, se montó abruptamente en Magallanes, Santa Cruz y Tierra del Fuego, una “máquina estanciera”. Máquina biopolítica y de explotación económica que, con sus nuevas instalaciones, sus tecnologías, capitales, animales e influencias políticas, fueron normando y constriñendo los antiguos ritmos y desplazamientos según las necesidades de las grandes compañías ganaderas de fines del siglo XIX y principios del XX²⁸. En este sentido, el espacio social patagónico de esta época es producido no mediante una negación total de las movilidades, sino a través de su “normalización”; es decir, por medio de una adaptación forzada de los circuitos de la estepa a la dinámica desterritorializante del capital²⁹.

En función de aquello, los aparatos de Estado se encargaron persistentemente del “problema” del nomadismo patagón y del vagabundeo popular. En efecto, si bien la primera gran embestida la había recibido de parte de las compañías capitalistas, el golpe definitivo le llegó a la dinámica nómada por parte del Estado que con sus políticas y policías buscará ceñir o eliminar estas movilidades consideradas caóticas, improductivas o incluso peligrosas. De esta manera, en coherencia con las necesidades del mercado y de homogeneidad territorial e identitaria, el Estado argentino y chileno reforzaron su soberanía a expensas de los ritmos socioterritoriales que le precedían. Es decir, tal como expone Alberto Harambour, las tierras y canales australes fueron, según el caso, cada vez más “argentinizados” o “chilenizados”, al tiempo que sus antiguos habitantes eran erradicados, exterminados, sedentarizados o “civilizados”³⁰.

Por su parte, más hacia el norte, en Aysén (Patagonia Occidental), las distintas trayectorias de las denominadas colonizaciones “empresariales” y “espontáneas” también marcarán las fricciones entre distintos ritmos y modos de habitar y circular por el territorio. En el caso de las primeras, herederas directas de la “máquina ganadera” de Magallanes, tanto su control sobre la gran propiedad de la tierra como sus contactos estrechos con la elite metropolitana

28 Bascopé, Joaquín. “Pasajeros del poder propietario. La sociedad explotadora de Tierra del Fuego y la biopolítica estanciera (1890-1920)” *Magallania*, Vol. 36, N° 2, 2008, pp. 19-44.

29 Harambour, Alberto. “Capturar el viento. Nómades e inmigrantes en los archivos estatales y empresariales (Patagonia, Argentina y Chile 1840-1920)” *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2015. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/68037>

30 Harambour, Alberto. “Soberanía y corrupción. La construcción del Estado y la propiedad en Patagonia austral (Argentina y Chile, 1840-1920)” *Historia*, Vol. 50, N° 2, 2017, pp. 555-596.

-nacional e internacional- la convirtieron, según la historiografía conservadora, en la principal fuente de “orden y progreso”, es decir, en una especie de vector de “chilenización” o “cabeza de puente para la penetración de Chile en la región”³¹.

En el caso de la segunda, consecuencia del derrotero de cientos de familias que volvían a establecerse “espontánea” o “libremente” en territorio chileno luego de haber sido desplazadas -primero de sus tierras de origen en la zona sur de Chile y después del territorio argentino- por los avances del Estado y del capital, fue caracterizada como una forma de colonización “precaria y carente de horizontes”³². Lo anterior, no solo por estar constituida por sujetos y familias desprovistas de grandes recursos económicos, de redes de influencia, de grandes avances técnicos o de “una autoridad que impusiera orden”, sino también porque en términos de sus movibilidades, su dinámica de producción y reproducción dependía fuertemente del territorio argentino. En efecto, en Argentina se encontraban los principales mercados para intercambiar la producción y sobre el Atlántico estaban los principales puertos de la zona. En cierto sentido, por tanto, durante las primeras décadas del siglo XX para estos grupos ocupar un terreno en el lado chileno “no pasaba más allá de ser un accidente”³³. Incluso todavía en la década de 1960 el Comité Patria y Soberanía mostraba su preocupación respecto de que “de aquí a diez años más económicamente estas poblaciones estarán cada vez más integradas a la banda del este” ya que, en esta época “la única ruta longitudinal terrestre” era la Ruta 40 argentina “cuyas ramificaciones hacia el oeste unen los centros habitados de nuestra región austral”³⁴.

De esta manera, durante las primeras décadas del siglo XX se van a configurar dos ejes de circulación o circuitos sociales y productivos distinguibles en Aysén. De una parte, el encabezado por las estancias y compañías ganaderas que con mayores recursos e infraestructura funcionaba principalmente a través de la navegación marítima en torno a Puerto Montt o Valparaíso y Puerto Aysén. De otra parte, el eje “espontáneo” o “libre” que “vivía desde Argentina”, es decir, que operaba a través de navegación fluvial o lacustre, caminos y “huellas” transversales y que tenía como importantes núcleos las localidades argentinas

31 Ibáñez, Adolfo. “La incorporación de Aisén a la vida nacional 1902-1936”. *Historia*, Vol. 11, 1972-1973, pp. 259-378.

32 Id.

33 Id.

34 Bascuñán, Ignacio. *Breve historia de Aisén y la Carretera Austral*. Santiago, Biblioteca del Ejército, 1984, p. 95.

de Río Mayo o Comodoro Rivadavia³⁵. Sin embargo, de manera paralela, subyacía en realidad un tercer circuito (preexistente a los otros dos) desplegado por grupos “errantes que aparecen y desaparecen” en la zona litoral y de los archipiélagos de Aysén³⁶.

Como parte constitutiva del discurso que distingue jerárquicamente sociedades nómadas y sedentarias, con relación a este tercer circuito “caracterizad[o] por un periódico ir y volver”; parte de la historiografía nacional ha afirmado que debiese ser comprendido “como una expresión de *mero adelanto precolonizador*”³⁷, pues, por el contrario, “la colonización del territorio continental y con ella de *su poblamiento civilizado* debía aguardar varios años”³⁸. Sin embargo, lo cierto es que este último eje resulta ser el más antiguo y persistente (todavía vigente) de la historia de Aysén³⁹. De hecho, con sus características específicas, a fines del siglo XX, y particularmente durante nuestro período de estudio la tensión entre la territorialidad estatal, continental, “civilizada” y la subsistencia de estas geografías nómadas (en torno a la denominada “fiebre del loco” y el “boom de la merluza”) se va a tornar sumamente evidente⁴⁰.

En efecto, desde hace aproximadamente 6.000 años bandas canoeras nómadas han recorrido la zona archipelágica y litoral “basadas en el curso de los recursos naturales presentes en aquellas ecozonas”⁴¹. Posteriormente, en torno a 1750, se lleva a cabo el primer intento imperial de arraigar y sedentarizar en esa zona a la población mediante la fundación de un asentamiento militar llamado San Fernando de Tenquehuén. Esfuerzo, en todo caso, tempranamente frustrado a causa de “la movilidad y dispersión de los canoeros, y a la ya aludida fragmentación, rigurosidad climática y pretendida esterilidad del pai-

35 Torres, Susana. “La zona cordillerana Chubut-Aysén. Una sociedad fronteriza en la primera mitad del siglo XX”. *Anuario del IEHS*, Vol. 17, 2002, pp. 325-246.

36 Martinic, Mateo. *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, 2014, p. 374.

37 *Ibid.*, p. 205. Énfasis de los autores.

38 *Ibid.*, p. 217. Énfasis de los autores.

39 Saavedra, Gonzalo. “El litoral de Aysén. Itinerarios translocales del mar y del lugar”. Núñez, Andrés; Aliste, Enrique; Bello, Álvaro y Osorio, Mauricio (eds.). *Imaginos geográficos y discursos de frontera. Aysén desde el texto de la nación*. Coyhaique, Nire Negro, 2017, pp. 139-166.

40 Marín, Alejandro. “Del estigma al reconocimiento. Historia de la gesta de Puerto Gala”. Brinck, Guillermo (eds.). *Las mutaciones de la merluza. Historia, Cultura y Economía en Isla Toto y Puerto Gala*. Santiago, Cuarto Propio, 2011, pp. 65-113; Brinck, Guillermo y Morales, Cristian. “De la movilidad a la sedentarización. Historia y territorio entre los pescadores de Puerto Gala, región de Aysén. Márgenes”. *Espacio Arte Sociedad*, Vol. 10, N° 12, 2013, pp. 37-51.

41 Torrejón, Fernando; Bizama, Gustavo; Araneda, Alberto; Aguayo, Mauricio; Bertrand, Sebastián y Urrutia, Roberto. “Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: El flujo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglos XVI-XIX)”. *Magallania*, Vol. 41, N° 1, 2013, pp. 29-52.

saje insular”⁴². Luego de casi un siglo, la misma zona fue el escenario donde se desplegarán los primeros procesos de producción y acumulación capitalista en Aysén a partir de la explotación en gran escala de pinnípedos (fundamentalmente lobos marinos) y del ciprés de las Guaitecas. Una de las consecuencias más evidentes, junto con el deterioro ecosistémico, fue la fundación en la década de 1860 de Melinka, principal poblado de la región hasta la fundación, aproximadamente medio siglo después y como producto del influjo de la colonización “espontánea”, de Balmaceda (1917) en el área continental cerca de la frontera con Argentina.

De este modo, antes de la aparición en el sector de la forma Estado con su lógica sedentaria y pedestre, antes, también, de las concesiones a las compañías ganaderas y del poblamiento “espontáneo” en la zona continental, podemos decir que la vida social en los canales, archipiélagos y litoral de Aysén ha sido mayoritariamente nómada y marcada “por las idas y regresos de las abundancias, por los ciclos reproductivos de las especies, por los ciclos de los vientos y las mareas”⁴³. No obstante, tal como diversos estudios han venido demostrando, el olvido histórico o la invisibilización ideológica de estas trayectorias y ritmos socioterritoriales ha sido (consciente o inconscientemente) parte constitutiva del proceso de construcción discursiva y territorial del Estado-nación⁴⁴. En este contexto, creemos que el estudio del proceso de colonización de Aysén desde el punto de vista de las movilidades y la construcción de la Carretera Austral puede aportar nuevos elementos a esta discusión.

AYSÉN, CONTROL DEL TERRITORIO Y LA CIRCULACIÓN DURANTE LA DICTADURA

En el marco de la producción del espacio nacional durante la dictadura, una de las primeras tareas asumidas por el régimen fue establecer el control sobre el territorio y reorientar la circulación. En efecto, las autoridades del período van a ejecutar una serie de “despliegues tácticos sobre el conjunto del territorio”⁴⁵.

42 Id.

43 Saavedra, “El litoral de Aisén”, pp. 139-166.

44 Núñez, Andrés; Molina, Raúl; Aliste, Enrique y Bello, Álvaro. “Silencios geográficos en Patagonia Aysén: territorio, nomadismo y perspectivas para re pensar los márgenes de la nación en el Siglo XIX”. *Magallania*, Vol. 44, N° 2, 2016, pp. 107-130; Urbina, María Ximena. “La navegación por los canales australes en la Patagonia occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui”. *Magallania*, Vol. 38, N° 2, 2010, pp. 41-67; Urbina, María Ximena. “Navegaciones por las costas de la Patagonia Occidental en el siglo XVIII”. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, N° 24, 2020, pp. 11-44.

45 Santana, Roberto. “Control del espacio y control social en el Estado militar chileno”. *Espacios*, N° 36, 2013, pp. 13-28.

Fundamentalmente porque, según los militares, la guerra (esta vez “social” contra el “enemigo interno”) seguía, “como ocurría en el pasado, ganándose en puntos concretos, sobre espacios concretos, y no en las abstracciones de la economía o en la aplicación de normas jurídicas”⁴⁶. En este contexto, Aysén fue considerado particularmente como un “problema geopolítico”, por estar, de acuerdo con la doctrina militar, “poco integrada a la nación” y, en esta misma lógica, fue catalogada y tratada como “frontera interior”⁴⁷.

En términos concretos, el “enemigo interno” al que van a interpelar las autoridades mediante sus políticas de control no se refiere únicamente a los grupos abiertamente opositores al régimen sino también, tal como señala Roberto Santana, a esa “enorme masa de población sujeta a las graves tensiones desencadenadas por la reestructuración capitalista”, que se encontraba “en todas partes, dispersa en el territorio” como un flujo caótico⁴⁸. Es decir, a la gran cantidad de personas que habían quedado cesantes, empobrecidas y desposeídas de sus bienes por la aplicación de las políticas estructurales neoliberales. De esta manera, los problemas sociales, la cuestión del desarrollo y del crecimiento económico van a insertarse con fuerza en los programas del régimen recién luego de haber establecido el control sobre el territorio y la circulación⁴⁹.

Como demuestra Santana, estos mecanismos de control fueron múltiples y dependieron fundamentalmente del territorio y la población con que trataran⁵⁰. No obstante, a través de cada uno de ellos el régimen demostrará que, desde su óptica, “chilenizar” la población implicaba vigilar y disciplinar al máximo la circulación de los sectores populares afectados por la reestructuración capitalista del país, junto con fijarlos para incrementar su productividad a un territorio que ingresaba cada vez con mayor fuerza a los intensos circuitos del mercado.

46 Id.

47 Pinochet, Augusto. “Ejército de Chile: posibles elementos a considerar en su proyección futura”. *FASOC*, N° 4. Conferencia dictada en Santiago de Chile el 19 de agosto de 1993.

48 Santana, “Control del espacio”.

49 Valdivia, Verónica; Álvarez, Rolando y Donoso, Karen. *La alcaldización de la política: los municipios en la dictadura pinochetista*. Santiago, LOM, 2012.

50 Santana menciona, por ejemplo, la fundación de villas en la zona centro-sur del país afectada por los flujos de desempleados y desplazados producto de la contra-reforma agraria. Así como también los programas de ocupación de cesantes y sectores más empobrecidos como el Plan de Empleo Mínimo (PEM) y el Programa de Ocupación para Jefes de Hogar (POJH) que permitan mantener a los sectores populares “permanentemente supervisado” y, todavía más, a “disposición permanente de la autoridad militar” pudiendo “ser militarizado si las circunstancias lo exigen”. Por último, la población indígena fue otra de las más afectadas por estas políticas de control social y espacial. Sus desplazamientos consuetudinarios fueron radicalmente constreñidos como se ejemplifica con la conversión de los territorios mapuche en zonas de tratamiento especial o la “chilenización” de las comunidades aymarás en el norte del país.

Frente a este panorama, como decíamos, Aysén va a constituir una especie de campo de experimentación para poner a prueba las políticas definidas desde el gobierno. En la Estrategia de Desarrollo de 1977, por ejemplo, las autoridades afirmaban que, en tanto “la población constituye la base del desarrollo de un país y su principal riqueza”, las políticas sobre la población influirían “directamente en el logro del objetivo de Seguridad Nacional”⁵¹. En este sentido, más adelante el documento señalaba que “debe procurarse lograr una adecuada distribución geográfica de la población, de manera de poblar adecuadamente los espacios vacíos y regiones con insuficiente mano de obra” entre las cuales, según los indicadores de la época, destacaba Aysén⁵².

Para el historiador Mateo Martinic, si bien el poblamiento de esta zona había preocupado al Estado durante casi todo el siglo XX, dicho afán va a verificarse con mayor claridad durante la dictadura tomando en consideración “la particular sensibilidad castrense respecto de los espacios geográficos vacíos o semi vacíos” y la preocupación por la seguridad nacional⁵³. De manera conjunta, dicha “sensibilidad castrense” conllevó una particular atención e interés en las comunicaciones, y de manera más evidente, en la conectividad del territorio. Sobre esta base, la Carretera Austral fue comprendida y difundida como instrumento que aseguraría la integridad territorial, el refuerzo de la frontera interestatal con Argentina, la ocupación de los proyectados “espacios vacíos” y, algo muy relevante, la reorientación de las movi­lidades transversales y transfronterizas (Chile-Argentina) desde donde las prácticas sociales se desarrollaban cotidianamente.

Según el ministerio de Obras Públicas de la época, el camino longitudinal tendría el deber de facilitar “el asentamiento de la ciudadanía para desarrollar la colonización de la zona y hacer realidad la posesión nacional en las regiones de más baja densidad poblacional”. Asimismo, esta obra vial tendría el cometido de “permitir la creación de centros poblacionales estratégicos y el refuerzo de los que actualmente existen” facilitándole a la población local la satisfacción de sus necesidades en el territorio nacional “sin tener que recurrir a territorios extranjeros para ello”. En definitiva, según la máxima autoridad del ministerio encargado de llevar adelante la obra, la Carretera Austral permitiría “afianzar la seguridad nacional al posibilitar la comunicación y el abastecimiento de la zona, por territorio chileno”⁵⁴.

51 ODEPLAN. *Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social. Políticas de largo plazo*. Santiago de Chile, 1977, p. 25.

52 Id.

53 Martinic, *De la Trapananda al Aysén*, p. 659.

54 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 17 de febrero de 1982.

Aquí se evidencian dos elementos que nos parecen clave. Por un lado, para las autoridades el camino austral debía facilitar y consolidar una circulación (de personas, de mercancías, de energías) por territorio nacional, es decir, debía sustraer y debilitar las movi­lidades transversales y transfronterizas, y estructurarlas verticalmente al interior de la región⁵⁵. Por otro lado, debía promover y dinamizar los procesos de poblamiento y de sedentarización.

De manera más concreta, durante el período de estudio la Carretera Austral va a participar del proceso de poblamiento fundamentalmente a través de tres mecanismos. En primer lugar, va a impulsar un proceso de regularización de la tenencia de la tierra que servirá para definir y delimitar las áreas fiscales protegidas, la propiedad privada y la tierra fiscal disponible para ser traspasada a privados. En cierto sentido, en tanto con la construcción del camino austral crecieron las expectativas de explotación económica de algunos recursos de la región (forestales, pesqueros y mineros principalmente), su avance traerá consigo un proceso de traspaso y regularización de la propiedad. En este sentido, las obras de construcción del camino progresaron paralelamente a la promulgación de una serie de reglamentos y la creación de organismos *ad hoc* que definieron las bases jurídicas del poblamiento⁵⁶.

Con relación a este proceso, el propio Pinochet señalaba que con la construcción de la carretera se pretendía “penetrar hacia el interior con el fin de ir entonces buscando huellas y, al mismo tiempo, dividiendo el terreno para entregarlo a los pobladores”. Esto porque, según su opinión, “no sacamos nada con abrir un camino que no tiene una base poblacional; en consecuencia, este avance hacia el interior va a permitir contar con accesos viales y determinar áreas que van a ser entregadas a futuros pobladores”. Así, se observa que las distintas visitas realizadas por Pinochet a la región para encabezar la apertura e

55 Urrutia, “Hacer de Chile una gran Nación”.

56 Entre los hitos más importantes se pueden mencionar la promulgación de los decretos 194 y 807 del año 1975 que crearon la Comisión para la Colonización de la Provincia de Chiloé y Región de Aysén cuyo propósito fundamental era guiar el poblamiento de la región. En 1977 se publica el Decreto Ley N°1939 que trata sobre la adquisición, administración y disposición de bienes del Estado. En 1979 el Decreto N°204 creará la Comisión Coordinadora para el Desarrollo y Colonización de la Zona Austral remarcando la importancia que la Carretera Austral tendrá para el poblamiento regional. Al año siguiente la promulgación del Decreto Ley N°3274 dará vida al Ministerio de Bienes Nacionales en reemplazo del Ministerio de Tierras y Colonización que debía afrontar con una perspectiva moderna adecuada “al proceso de regionalización del país” la colonización de la zona austral. En 1983 se publica el Decreto N°479 donde, entre otras cuestiones, señalaba que el “Camino Longitudinal Austral y el poblamiento de los territorios escasamente poblados, constituyen factores fundamentales tendientes a poner fin al aislamiento, lograr una efectiva integración y desarrollar economías regionales dinámicas que permitan un mejor aprovechamiento de los recursos naturales”. En 1988 se promulgará Ley 18270 que va a establecer las normas para el otorgamiento de título gratuitos sobre tierras fiscales en Aysén.

inauguración de nuevos tramos tenían también por función visibilizar tanto los avances como los desafíos pendientes en materia de regularización de títulos de propiedad⁵⁷.

En segundo lugar, la construcción de la Carretera Austral va a activar la fundación de asentamientos al alero del camino como forma de concentrar a la población rural dispersa a través del territorio. Es decir, el interés manifiesto en la regularización (y privatización) de la propiedad de la tierra se vio fortalecido por la importancia asignada, sobre todo en la primera mitad de la década de 1980, a la creación de poblados al margen del camino que fueron comprendidos literalmente como mecanismos para la fijación, relocalización y circunspección de la población local en puntos determinados del territorio. Tal es el caso, por ejemplo, de Villa Santa Lucía (comuna Chaitén) fundada en 1982 en medio de las ceremonias de inauguración del primer tramo oficial de camino. El propósito de esta como de las demás villas fue, como decíamos, explícitamente agrupar y fijar en el territorio a los colonos, en este caso particular del sector valle El Frío, que a causa de sus actividades productivas (principalmente ganadera) habían vivido tradicionalmente “**desperdigados por la geografía desmembrada de la zona austral**”⁵⁸.

Siguiendo la misma lógica, cerca de 200 kilómetros hacia el sur de Santa Lucía, Villa Amengual (comuna Lago Verde) fue fundada un año después también sobre la Carretera Austral con el propósito de reubicar a los pobladores dispersos a través del valle del río Cisnes. Con relación a esta villa, el denominado Plan de Acción para Posibilitar el Poblamiento de Aysén publicado en 1983 señalaba que su creación nacía de la necesidad del habitante local de “procurarse una vivienda en el poblado más próximo a su predio, a objeto de mantener su familia cerca de los servicios básicos como Educación y Salud”⁵⁹.

Por último, la Carretera Austral se proyectó como la infraestructura básica para los planes de colonización guiados por el Estado que pretendían atraer gente desde otras regiones para poblar la región. Los planes de colonización fiscal fueron tres. El de Melimoyu iniciado en torno a 1983 y el de Pitipalena (sector Puerto Raúl Marín Balmaceda) y Guaitecas iniciados en 1988, todos ellos en la zona del litoral y archipelágica de Aysén⁶⁰. En este sentido, un documento

57 *El Llanquihue*. Puerto Montt, 22 de febrero de 1983.

58 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 25 de febrero de 1982.

59 Intendencia XI Región. *Poblamiento de Aysén*. 1983.

60 Melimoyu y Pitipalena, en el litoral, debían conectarse directamente con la Carretera Austral mediante la construcción de una vía de comunicación transversal. Guaitecas, en la zona archipelágica, podría hacerlo por medio de la navegación hacia las áreas de colonización del litoral y desde ahí por la vía transversal que se proyectaba construir.

emitido por el Ministerio de Bienes Nacionales, el organismo encargado de llevar adelante este proceso, señalaba que dentro de las principales razones que legitimaban, por ejemplo, el área designada para el primero de estos planes estaban sus “suelos de capacidad de uso favorables al asentamiento de un número relativamente significativo de personas”, además de presentar grandes posibilidades de “conectarse a futuro al transporte carretero pues cerca de su margen oriental está localizado el Camino Longitudinal Austral”⁶¹.

En 1984 el entonces ministro de Bienes Nacionales René Peri difundía públicamente un plan piloto de poblamiento al que se le denominó “la nueva colonización de Aysén”. Este plan fue diseñado para colonizar una superficie aproximada de 160 mil hectáreas en una zona desafectada de la ex Reserva Forestal Puyuhuapi en el litoral de la región (sector Melimoyu). En palabras de dicha autoridad, el objetivo perseguido era tanto “afianzar la tenencia de la tierra de las familias residentes” como “mensurar las áreas fiscales que en un futuro próximo serán asignadas a unas decenas de jefes de familias interesados en adquirir predios con aprovechamiento de los recursos”⁶². En esta misma línea, el entonces subsecretario de Bienes Nacionales aclaraba que el Estado debía “**poner en el lugar adecuado a cada cual** de acuerdo con lo que les interesa desarrollar y a los recursos de la zona”⁶³, sin perjuicio del hecho de que el plan de poblamiento buscaba promover y fortalecer sobre todo la iniciativa y el emprendimiento privado.

Este plan, junto con el de Pitipalena y Guaitecas, constituyen el último intento estatal de establecer una colonización guiada en su propio territorio. De esta manera, y considerando tanto la relevancia del discurso nacionalista en la retórica del régimen como el marco de unas relaciones diplomáticas todavía demasiado sensibles con Argentina a causa del cuasi enfrentamiento militar que suscitó el conflicto del Beagle, el entonces ministro de Defensa Nacional contralmirante Patricio Carvajal, afirmaba que la Carretera Austral abriría paso a un “nuevo Chile” y, por lo mismo, realizará un llamado enérgico a “que vengán muchos chilenos a explotar los recursos de todo orden que tiene esta Región de Aysén [...] porque con ello estamos atendiendo el progreso del país y además a la defensa nacional: porque una frontera densamente poblada, tiene una máxima seguridad”⁶⁴. En una lógica similar, una nota periodística apareci-

61 Ministerio de Bienes Nacionales. “Diagnóstico del Plan Piloto de Colonización Melimoyu 1983/1989”; Marín, Alejandro, *Desde el centro a la periferia: colonos en Melimoyu, discursos e imaginarios de una colonización fallida del Estado en la Región de Aysén (1983-1996)*. Tesis de Magister en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2020, pp. 97.

62 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 5 de octubre de 1983.

63 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 17 de enero de 1983. Énfasis de los autores.

64 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 11 de noviembre de 1987.

da en el último año de la dictadura celebraba con entusiasmo esta política de colonización fiscal, señalando que el supuesto éxito se debía principalmente a la construcción de la Carretera Austral, “una de las obras públicas más importantes de nuestra historia” y “uno de los hitos más espectaculares de esta labor colonizadora” ya que había facilitado “en gran medida la integración de la Undécima Región al desarrollo nacional”⁶⁵. En todo caso, para ser precisos, más que unos resultados concretos (sumamente escasos durante el período de estudio), lo que se elogiaba era en realidad una marcada voluntad (expresada en los discursos y políticas mencionadas, así como en la construcción del camino longitudinal) de *arraigar* la población y *chilenizar* el territorio.

CHILENIZANDO AYSÉN: CAMINOS, RITMOS Y VERTICALIZACIÓN

Una de las transformaciones más evidentes experimentada por la población local tras la construcción de la Carretera Austral (y la modernización de las antiguas sendas o “huellas”) fue reforzar la unión “vertical” de Aysén con el resto del territorio nacional, así como la aceleración de los ritmos y la disminución en los tiempos de desplazamiento entre un punto y otro dentro de la región. Así, por ejemplo, mientras que en la actualidad los casi 130 kilómetros que separan a Cochrane de Caleta Tortel, al sur de la región, son recorridos por un automóvil sobre un camino de ripio en unas cuantas horas, antiguamente “en época invernal se necesita[ba]n de 8 a 10 días para recorrer el trayecto (...) con el único medio de transporte efectivo: el caballo”⁶⁶. Lo mismo ocurrió en sectores como Cerro Castillo, Villa O’ Higgins, Mañihuales o Cisne Medio donde “esos caminos que ahora son 10 minutos antes eran días completos”⁶⁷. Pero no tan solo se redujo notablemente la duración de los viajes realizados para abastecerse de bienes y servicios básicos, sino que también fue cada vez más común poder conseguir los mismos dentro del territorio chileno, disminuyendo así la necesidad de cruzar hacia Argentina. De este modo, mirar al “norte” o Chile, replicando la imagen de un territorio vertical, “largo y angosto”, fue uno de los efectos más relevantes que produjo el camino austral.

En el fondo, estas transformaciones asociadas a la aceleración de los ritmos, la modificación de las prácticas y circuitos van a efectuarse en paralelo a los intentos comandados por el Estado de colonizar, sedentarizar y “chilenizar” la población en distintos sectores de Aysén. Hacia el año 1983 se habían des-

65 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 14 de febrero de 1989.

66 *El Farellón*. 18 de septiembre de 1968.

67 Saavedra y Mansilla, *Tras las huellas de la carretera austral*, p.154.

afectado cientos de miles de hectáreas de áreas silvestres protegidas por el Estado para ser traspasada a privados y de este modo incentivar la ocupación y definitiva radicación en la región⁶⁸. En los diversos estudios técnicos que acompañaban estas políticas quedaba en evidencia una gran cantidad de tierra fiscal que no estaba siendo explotada según las lógicas neoliberales de desarrollo impulsadas por las autoridades. Particularmente llamaba la atención grandes terrenos aparentemente “vacíos” o “desaprovechados” que estaban “ubicados en el sector insular y en los sectores costeros continentales” y podían transformarse en los focos del proyectado poblamiento⁶⁹, con lo cual, a fines del mismo año, tanto Pinochet como el ministro de Bienes Nacionales difundían masivamente los primeros anuncios oficiales sobre el proyecto que se estaba elaborando para colonizar las cientos de miles de hectáreas desafectadas en la zona litoral⁷⁰.

En una lógica similar a la verificada para el caso del “desierto” de la Patagonia Austral, el proyectado “vacío” del litoral expresa la voluntad del régimen de “chilenizar” dicha área bajo la precondition de invisibilizar miles de años de vida social entre dichas costas, islas y canales, y así impulsar su proceso de privatización-explotación. Desde este punto de vista, tal vez la mayor diferencia entre ambos procesos es que durante la dictadura la soberanía estatal no forjará una alianza tan rápida ni tan productiva con el capital como en el caso de la colonización ganadera de Magallanes. Dicho de otro modo, los planes desarrollados para el sector de Melimoyu y las demás áreas de colonización respondían antes a un interés estatal (aunque en su rol subsidiario) que a un proceso previo de explotación y acumulación capitalista a manos de privados como en la “máquina estanciera” de Magallanes⁷¹. En efecto, en el programa de colonización fiscal del litoral aysenino, el Estado se comprometía previamente a entregar las condiciones legales e infraestructurales (gestión de títulos de propiedad, instalación de centros de abastecimiento, muelle o la conexión directa con la Carretera Austral) necesarias para facilitar el proceso de sedentarización que, en el terreno, debía ser realizado por cada colono guiado por sus intereses particulares (Figura 2).

De manera explícita, el Plan de Acción para Posibilitar el Poblamiento de Aisén señalaba que “El poblamiento de Aisén se concibe como un proceso que de-

68 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 17 de enero de 1983.

69 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 19 de enero de 1983.

70 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 5 de octubre de 1983.

71 Según Alberto Harambour, la construcción de soberanía estatal en la Patagonia Austral se favoreció “siguiendo la huella de la soberanía del capital”. Harambour, “Soberanía y corrupción”, p. 559.

biera ser de generación fundamentalmente espontánea en cuyo desarrollo el Estado intervenga solo en la creación de las condiciones preliminares básicas e indispensables para ello." En este sentido, menciona que al Estado le cabría "solo estructurar una base" para dejar "el resto a la libre iniciativa privada, de tal manera que ella captando los signos positivos que el **Estado subsidiario** le proporcione, asuma la labor productiva y por ende materialice un **poblamiento natural**"⁷².

Desde este punto de vista, este plan ("subsidiario") de colonización fue diseñado para poblar un área que se concebía vacía o desocupada por presentar, en realidad, "un proceso de **asentamiento poblacional permanente inconcluso**"⁷³, pero no inexistente, es decir, un tipo de ocupación transitoria que contradecía a la territorialidad dominante. En este marco, la Carretera Austral se proyectará como un instrumento que facilitaría el arraigo y un proceso de sedentarización en un sector que, como vimos anteriormente, se caracterizaba hasta entonces por ocupaciones y asentamientos esporádicos de grupos nómadas⁷⁴.

No obstante, según consta en el extracto recién citado, el Plan proclamaba paradójicamente que el poblamiento de esta zona tendría que ser "natural" en el sentido que debía existir armonía entre los recursos y características físicas del área, y las formas productivas, reproductivas y de ocupación territorial de los colonos. En ese sentido, habría sido preciso considerar, tal como señalaba el mismo informe, que cualquier proyecto de colonización debía tener en cuenta "**la localización esencialmente litoral del área** y el hecho de que se encuentre vertebrada por ventisqueros, fiordos y canales"; puesto que precisamente de dichas condiciones dependía la "comunicación entre la zona de colonización y los nodos subregionales" y, finalmente, las actividades esenciales de producción⁷⁵. Ahora bien, en la práctica, el plan de colonización estatal va a priorizar precisamente lo contrario ya que proyectará como núcleo al eje continental y las actividades derivadas de la conexión con la Carretera Austral, supeditando a ellas "la localización esencialmente litoral del área". En otras palabras, el camino longitudinal debía convertirse en la columna vertical que articulase aquellos ritmos socioterritoriales aún no estructurados según las lógicas que las autoridades proyectaban para toda la nación.

72 Intendencia XI Región, *Poblamiento de Aysén*, 1983, p.10. Énfasis de los autores.

73 Romero, Hugo. "Objetivos, realidades y contradicciones de la colonización de Aisén". *Ambiente y Desarrollo*, Vol. II, N° 2, 1986, pp. 76-89. Énfasis de los autores.

74 Brito, Nathalie. *La colonización de Bajo Palena, un proyecto de vida. Relatos socioproductivos en torno al proceso de colonización de Bajo Palena entre 1900 y 1970*. Coyhaique, Nire Negro, 2018.

75 Romero, "Objetivos, realidades y contradicciones". Énfasis de los autores.

Lo relevante de esto, desde nuestro punto de vista, es que establecer lógicas sedentarias implicaba, de cierta manera, fijar también referencias de otra escala y en otras dimensiones: progreso, integración, productividad, nación, modernidad. El nomadismo, por el contrario, aparecía precisamente como la ausencia o la contracara del modelo de sociedad y civilización anhelado. En consecuencia, lo nómada (y el maritorio) se proyectó como lo indeseable y lo sedentario (el territorio) como el orden requerido para “normalizar” estas australes costas⁷⁶. La Carretera Austral debía ser, como decíamos, un mecanismo esencial para la estandarización u homologación de las dinámicas socioterritoriales al modelo dominante de la nación. El camino y su impronta vertical sería, bajo esta lógica, la vía de acceso al espacio de la nación (y de la modernidad), cuyo vértice central era representado por los lugares que ya estaban estructurados con “Santiago como órgano principal de centralidad”⁷⁷.

A pesar de la importancia asignada a la construcción de rutas que conectaran el área de colonización con el trazado de la Carretera Austral no fue sino hasta 1985, aproximadamente en torno a la tercera etapa del plan de colonización de Melimoyu, que se van a anunciar los estudios técnicos que tendrían como propósito la construcción del transversal La Junta-Melimoyu-Gala⁷⁸. En su elaboración había participado personal técnico del Ministerio de Obras Públicas, Bienes Nacionales y el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT). Previamente se había firmado también un convenio que dejó a cargo de las obras al CMT, y al Instituto Geográfico Militar (IGM) para realizar las tomas fotogramétricas entre Melimoyu y el sector de Punta Remolino en Bajo Palena. En las palabras del director regional de Vialidad de la época, el ingeniero Antonio Horvath, la finalidad de dicha ruta sería, junto con “valorizar los campos y entregar accesos a la educación, salud” y activar circuitos económicos, “**arraigar la colonización y poblamiento** iniciado hace más de 50 años (...) en uno de los sectores más difíciles de la zona austral”⁷⁹. Por lo tanto, tal como hemos venido señalando, la construcción y mejoramiento de vías terrestres debía consolidar la sedentarización en un sector donde la población estaba históricamente habituada a una vida vinculada a la navegación, sus ciclos y la constante movilidad. Es decir, a partir de los nuevos caminos se buscaba modificar y ajustar a la territorialidad continental dominante los ritmos y trayectorias asociadas a otros modos de concebir y producir el espacio.

76 Harambour y Barrena, “Barbarie o justicia en la Patagonia occidental”; Álvarez, Ricardo; Ther, Francisco; Skewes, Juan Carlos; Hidalgo, Carlos; Carabias, Diego y García, Chiristíán. “Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo.” *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N° 36, 2019, pp. 115-126.

77 Núñez, “El país de las cuencas”.

78 Gobierno de Chile. *Mensaje Presidencial*. Santiago de Chile, 1984-1985.

79 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 5 de marzo de 1985. Énfasis de los autores.

En todo caso, el interés en poblar el área mediante formas de ocupación sedentaria fue manifestado y reproducido también por quienes presentaron ante el Ministerio de Bienes Nacionales su proyecto de radicación⁸⁰. Así, por ejemplo, en uno de los tantos planes recibidos por dicho organismo se lee que “El objetivo principal de este proyecto *es radicarse permanentemente* (...) y realizar actividades que permitan el satisfactorio desarrollo de la familia, la zona y la región”. Por lo mismo, señala más adelante “creo que es necesario esforzarse de un modo muy especial en la construcción de una casa definitiva, para así de la mejor manera lograr el triunfo de nuestra futura radicación”⁸¹. Sobre la procedencia de buena parte de estos aspirantes a colonos cabe destacar que diversos medios de la época llamaron la atención sobre la considerable cantidad de “profesionales y técnicos jóvenes, con trabajo estable, casados con hijos” provenientes de la zona central, que no conocían el área y cuyas profesiones u oficios difícilmente se adaptaban o vinculaban con las actividades tradicionales del sector⁸². Sumado a esto, según consta en otros testimonios de colonos, muchos de estos proyectos proponían planes según lo que consideraban sería bien visto por las autoridades, pero en la práctica la mayoría terminaron dedicándose a actividades típicas de la zona como la pesca y recolección que implicaba otro tipo de ocupación más móvil, planteando así una distancia entre el espacio concebido por las autoridades/aspirantes a colonos y el espacio vivido por quienes llegaron efectivamente a poblar⁸³.

Asimismo, el longitudinal y la movilidad terrestre va a ser concebida como una plataforma indispensable para revertir una falta de eficiencia y productividad asociadas a otros tipos de desplazamientos (náuticos o a tracción animal, por ejemplo) más lentos. Por lo mismo, una de las situaciones que más se remarcaba para dar cuenta de los problemas que estaba teniendo el plan fiscal de colonización eran los tiempos de traslado y la dificultad para la circulación. Así, por ejemplo, en una nota periodística de 1984 se advertía que las familias colonas vivían “a tres horas de navegación del lote de otra familia y a cinco horas a remo de la senda que comunica con Melimoyu, lugar donde puede recalar un barco”⁸⁴, mientras que al año siguiente reparaba en que las familias colonas se encontraban “en la soledad más absoluta, pues la comunicación entre casa y casa demora varias horas, hasta días completos, aunque están relativamente cerca. En general, desde cada casa se ve hasta unos 20 metros por el bosque;

80 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 11 de febrero de 1984.

81 Ministerio de Bienes Nacionales. Santiago. 1987. Archivo Nacional de la Administración.

82 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 28 de junio de 1983.

83 Colonos del sector Pitipalena, más de 55 años, llegados al sector en torno a 1983-1984. Comunicación personal. Marzo 2022.

84 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 13 de agosto de 1984.

luego, no es posible divisar nada”⁸⁵.

Frente a estas circunstancias el camino materializará el proyecto hegemónico de transformación social y territorial: “limpiar el monte”, delimitar la propiedad privada, reubicar y sedentarizar la población y acelerar sus ritmos cotidianos⁸⁶. Este es el motivo por el cual, más allá de sus resultados concretos, durante estos años se van a incrementar los estudios para diseñar las vías de conexión entre las áreas de colonización y la Carretera Austral. Por ejemplo, el año 1986 Antonio Horvath recorre el sector en búsqueda de un posible trazado que comunique al sector de Melimoyu y Pitipalena con el longitudinal, dando cuentas de la dificultad del terreno selvático y “mallinoso”⁸⁷. Meses más tarde, va a informar sobre el estudio realizado por la compañía Asintota para un camino que comunicara Gala, Melimoyu, Puerto Marín Balmaceda con la localidad de La Junta situada sobre la Carretera Austral⁸⁸. Según Horvath, la relevancia de estos estudios será mayor puesto que, desde su perspectiva, la concreción de dichas rutas marcaría el inicio de “un **nuevo polo de desarrollo para la región de Aysén**”⁸⁹. Nuevamente, si bien estas ideas expresaban el proyecto hegemónico de la territorialidad estatal, algunas de ellas tuvieron resonancia en ciertos habitantes locales. Así, por ejemplo, en la década siguiente, algunos pescadores artesanales de la zona archipelágica atraídos por el *boom* pesquero pedían a las autoridades formalizar su poblamiento mediante el traslado a la zona de colonización fiscal ya que opinaban que “Melimoyu tiene tres veces más oportunidades que aquí, **porque es el continente**”, por ende, se facilitaba la movilidad y la conexión con la Carretera Austral⁹⁰.

La lógica subyacente parece, por tanto, bastante clara: movilidad continental, aceleración, sedentarización, desarrollo. En todo caso, frente a estas aspiraciones habría que recordar que este era un sector donde originalmente nadie se movía sobre ruedas, y donde el bote, era la fuente primordial de movimiento. Un área en que la piedra y la tierra requeridas para el ripio se hunden o se disuelven con el agua de copiosas lluvias o en que el “monte” reconquista el terreno que había sido “ganado” o “abierto” por las pocas sendas construidas.

85 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 7 de junio de 1985.

86 Urrutia, Santiago. “Dispositivo, imagen y transparencia. El Camino Longitudinal Austral y la Patagonia-Aysén durante el régimen de Pinochet?” *Geograficidade*, Vol. 9, N° 2, 2019, pp. 138-142.

87 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 9 de enero de 1986 y 10 de enero de 1986.

88 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 5 de noviembre de 1986.

89 *El Diario de Aysén*. Coyhaique, 14 de julio de 1987. Énfasis de los autores.

90 Citado en Brinck y Morales, “De la movilidad a la sedentarización”, pp. 37-51. En realidad, según consta en el testimonio, solamente dos personas estimaban mejor trasladarse a Melimoyu, el resto de la comunidad prefirió pedir reconocimiento de su poblamiento en Puerto Gala ubicado en el archipiélago constituido por las islas Toto, Chita, Antonio Ronchi y Sin Nombre.

En definitiva, un lugar en que la selva hace desaparecer las vías terrestres y, con ello, las promesas del desarrollo proyectado por las autoridades⁹¹. En ese sentido, según nos expresó un colono arribado en 1983, en términos concretos la relación entre los planes fiscales de colonización y el camino longitudinal terminó siendo marginal puesto que, por ejemplo, el sector de Melimoyu “sigue aislado” mientras que Guaitecas y, en menor medida, Pitipalena “a la fecha siguen dependiendo de esas rutas marítimas para su abastecimiento”⁹².

De esta manera, durante el período de estudio, gran parte de las movilidades y ritmos locales resistieron (aunque no de manera homogénea ni planificada) al impulso de ser organizados por el esquema de circulación vertical y continental promovido por el Estado y sus políticas de sedentarización. Las primeras eran tramas de movilidad profundamente localizadas, adheridas a las necesidades y posibilidades que acontecían en el vínculo contingente entre el medio y las personas. Las vías terrestres, por su parte, carecían en este contexto de ese sustrato, de esa articulación con los ritmos y las temporalidades, puesto que implicaban una “invención” o una novedad en el sector. En efecto, sus trazados no eran el resultado de los desplazamientos locales, del modo de andar en el litoral o los archipiélagos, sino más bien la consecuencia de un diseño político y técnico elaborado por distintos organismos de Estado.

En el año 1986, uno de los estudios técnicos ya citados va a señalar, anticipando en cierto modo los esfuerzos frustrados del Estado, que “la construcción y completación de la Carretera Austral estructura una nueva organización espacial, en torno a la cual deben vincularse sus economías y procesos de poblamiento”. Sin embargo, el área de colonización se ubicaba “a varias horas de navegación del punto más cercano de cruce carretero” con lo cual resultaba, según el informe, “ambicioso o claramente discutible la posibilidad de construir un camino de vinculación”; el cual debiese “superar dificultades topográficas muy serias y, por lo demás, suplantarse a un alto costo la vía natural de comunicación oceánica interior”⁹³.

Más allá de cualquier tipo de lectura determinista, nos parece que la clave verdaderamente significativa del asunto no reside tanto en la pregunta por la capacidad técnica del Estado para “superar dificultades topográficas muy se-

91 Con el término de la dictadura y la retirada del Cuerpo Militar de la zona entre los años 1988 y 1989, los trabajos quedaron paralizados e incompletos. En la actualidad, y partir de la década del 2000, el sector de Pitipalena (Puerto Raúl Marín Balmaceda) está conectado a la Carretera Austral mediante un camino de ripio que -incluyendo el balseo por el río Palena- conecta con La Junta.

92 Colono del sector Pitipalena, más de 55 años. Comunicación personal. Marzo 2022.

93 Romero, “Objetivos, realidad y contradicciones”. Énfasis de los autores.

rias”, sino en cuál era el propósito de priorizar esa vía terrestre (y longitudinal), y cuál era la razón para subordinar a ella las dinámicas y trayectorias de una histórica “comunicación oceánica interior”. Nos parece que estas interrogantes dejan entrever en dicho estudio técnico y, en general, en toda la documentación revisada, una cuestión de fondo vinculada a las características históricas y territoriales del Estado moderno. Por un lado, homogenizar o anular la diferencia, controlar la circulación, “hacer legible” el espacio social⁹⁴. Por otro lado, incrementar la eficiencia y la productividad. Sobre esto último, si se considera que la movilidad náutica “regida por los ritmos atmosféricos y estacionales” tiene por lo general una dependencia muy marcada de las condiciones climáticas, y la terrestre, en cambio, se encuentra en la actualidad más estrechamente vinculada a las dinámicas más aceleradas de la modernidad y de “una movilidad más rápida, individualista y urbana”⁹⁵, se puede entonces sostener que los ritmos más lentos, los tiempos de inmovilidad, de espera o simplemente los de ocio parecían sumamente “improductivos” o una “pérdida de tiempo” a los ojos de la nueva racionalidad que se pretendía instalar en la región.

CONSIDERACIONES FINALES

En este trabajo hemos propuesto abordar el proceso de colonización de Aysén durante la dictadura cívico militar centrándonos en las distintas trayectorias socioterritoriales que convergen en dicho contexto. En ese marco, intentamos mostrar cómo durante la dictadura directa o indirectamente los caminos, en forma especial la Carretera Austral, articularon distintos mecanismos (regularización de la propiedad de la tierra, creación de villas o planes fiscales de colonización) que, aun con resultados y características disímiles, en el fondo participaron conjuntamente en la normalización y redefinición de los ritmos socioterritoriales locales (y preexistentes).

En este sentido, creemos que la construcción de la Carretera Austral sirvió (al menos en principio) como un instrumento para imprimir en la región la lógica de una territorialidad hegemónica que, en el fondo, contribuiría a “chilenizar” Aysén. Por lo mismo, el proceso de chilenización implicaría mucho más que facilitar la radicación de personas en el territorio. Replicando en parte lo ocurrido

94 Scott, James. *Seeing Like a State: How certain schemes to the Improve the human condition have failed*. New Haven, Yale University Press, 1998; Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá, Ediciones Uniandes, 2011.

95 Lazo, Alejandra y Carvajal, Diego. “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*, Vol. 50, N° 1, 2018, pp. 145-154.

en otros momentos de la colonización patagónica (y reactualizando algunas prácticas y prejuicios que caracterizan los procesos “civilizatorios” sobre los grupos nómadas), hemos querido mostrar que “chilenizar” esta parte del territorio conllevaba también la transformación de las movilidades y trayectorias de la zona de los canales, archipiélagos y litoral para encauzarla por las vías terrestres y de esta manera dislocar la base existencial de formas de vida, de producción y de ocupación territorial transitorias e itinerantes. En esta lógica, más que fortalecer por medio de recursos y la modernización técnica a las movilidades tradicionales, la acción chilenezadora movilizadora por la Carretera Austral tiene que ver, en este caso particular, con transformar o inventar un nuevo circuito, nuevas maneras (“modernas” o “civilizadas”) de transitar y habitar Aysén.

La construcción de la Carretera Austral implicaría, por tanto, no solo la adición de una nueva infraestructura vial para las comunicaciones locales sino, más fundamentalmente, la modificación de las dinámicas cotidianas de circulación mediante el surgimiento de nuevos ritmos, nuevas movilidades, nuevos asentamientos, en definitiva, a través de la producción de un renovado espacio social para la Patagonia. De esta manera, creemos que los caminos pueden ser analíticamente comprendidos ya no solo como instrumentos que participan activamente en los procesos de producción espacial (y, por lo tanto, como archivos que sirven para comprender las transformaciones históricas del territorio), sino también como potencias cuyas trayectorias poseen o movilizan importantes contenidos políticos y afectivos.

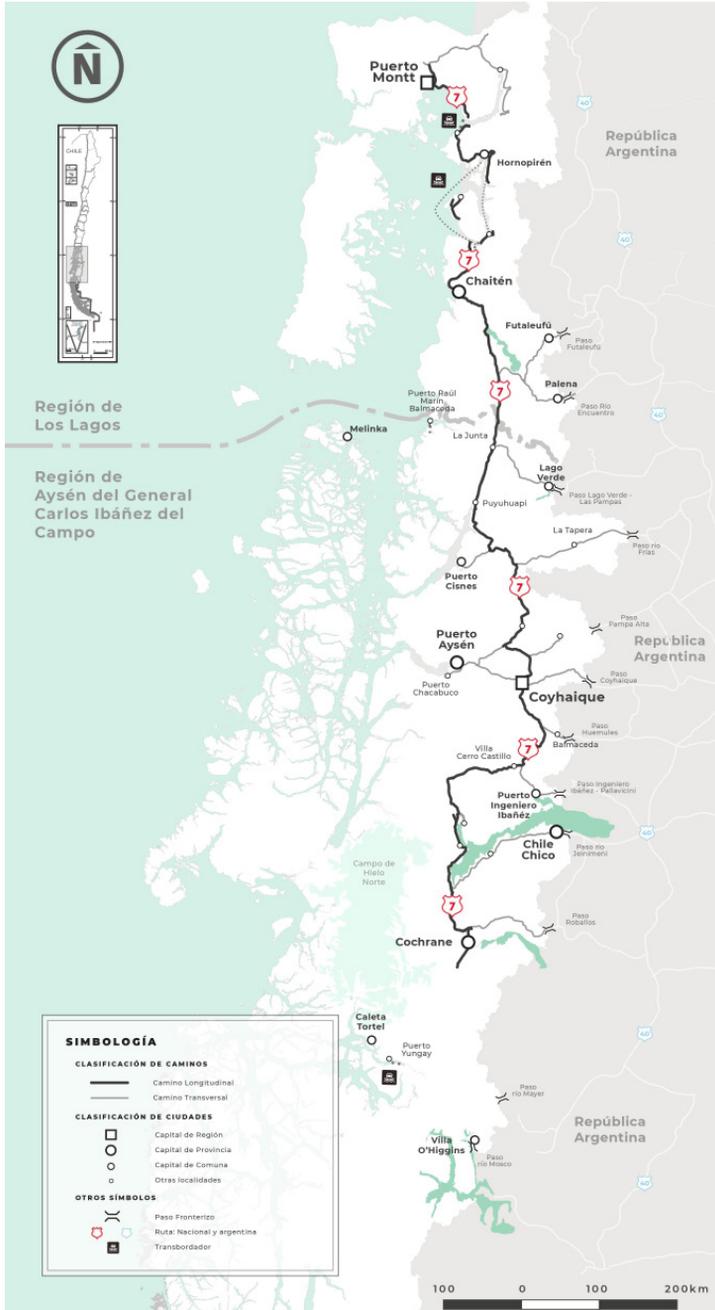


Figura 1. Elaboración propia en base a Ministerio de Obras Públicas (MOP) (1988). Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional.

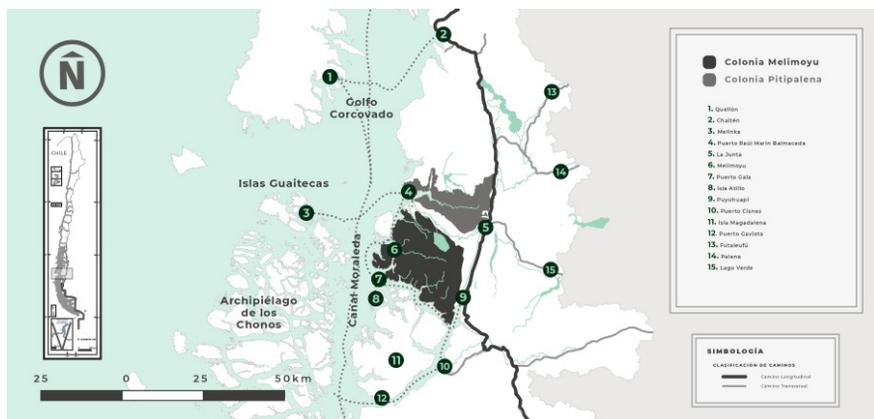


Figura 2. Litoral y colonias fiscales. Elaboración propia en base al Archivo Nacional de la Administración-Ministerio de Bienes Nacionales.

FUENTES

Bascuñán, Ignacio. *Breve historia de Aisén y la Carretera Austral*. Santiago, Biblioteca del Ejército, 1984.

El Diario de Aysén (1975-1990).

El Llanquihue (1980-1990).

Gobierno de Chile. *Mensaje Presidencial*. Santiago de Chile, 1984-1985.

Intendencia XI Región. *Poblamiento de Aysén*, 1983.

La Nación (1980-1988).

Ministerio de Bienes Nacionales. *Diagnóstico del Plan Piloto de Colonización Melimoyu*. 1983/1989.

Ministerio de Bienes Nacionales. Santiago. 1987. Archivo Nacional de la Administración.

Ministerio de Obras Públicas. *Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973-1988*. Santiago, El Ministerio, 1988.

ODEPLAN. *Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social. Políticas de largo plazo*. Santiago de Chile, 1977.

Romero, Hugo. "Objetivos, realidades y contradicciones de la colonización de Aisén" *Ambiente y Desarrollo*, Vol. II, N° 2, 1986, pp. 76-89.

Von Chrismar, Julio. "Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral 'Presidente Pinochet'". *Revista Chilena de Geopolítica*, Vol. 3, N° 1, 1986, pp. 35-43.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, Ricardo; Ther, Francisco; Skewes, Juan Carlos; Hidalgo, Carlos; Carabias, Diego y García, Chirstián. "Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N° 36, 2019, pp. 115-126.

Bandieri, Susana. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires, Sudamericana, 2005.

Bascope, Joaquín. "Pasajeros del poder propietario. La sociedad explotadora de tierra

del fuego y la biopolítica estanciera (1890-1920)”. *Magallania*, Vol. 36, N° 2, 2008, pp.19-44.

Bennett, Jane. *Vibrant matter a political ecology of things*. Durham, Duke University Press, 2010.

Bonelli, Cirstóbal y González, Marcelo. “¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el sur de Chile.” *Revista Antropología*, Vol. 59, N° 3, 2016, pp. 18-48.

Brinck, Guillermo y Morales, Cristian. “De la movilidad a la sedentarización. Historia y territorio entre los pescadores de Puerto Gala, región de Aysén. Márgenes” *Espacio Arte Sociedad*, Vol. 10, N° 12, 2013, pp. 37-51.

Brito, Nathalie. *La colonización de Bajo Palena, un proyecto de vida. Relatos socioproductivos en torno al proceso de colonización de Bajo Palena entre 1900 y 1970*. Coyhaique, Ñire Negro, 2018.

Cresswell, Tim. “Towards a politics of mobility”. *Environment and planning D: society and space*, Vol. 28, 2010, pp. 17-31.

Deleuze, Gilles y Guattari, Félix. *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia, Pre-Textos, 2015.

Deleuze, Gilles. *Derrames II. Aparatos de Estado y axiomática capitalista*. Buenos Aires, Cactus, 2017.

Fernández, Álvaro. *La invención de la nación. Lecturas de la identidad de Herder a Homi Bhabha*. Buenos Aires, Manantial, 2000.

Foucault, Michel. *El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault*. Barcelona, La Piqueta, 1980.

Foucault, Michel. *El cuerpo utópico. Las heterotopías*. Buenos Aires, Nueva Visión, 2010.

Harambour, Alberto. “Capturar el viento. Nómades e inmigrantes en los archivos estatales y empresariales (Patagonia, Argentina y Chile 1840-1920)”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2015. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/68037>

Harambour, Alberto. “Soberanía y corrupción. La construcción del Estado y la propiedad en Patagonia austral (Argentina y Chile, 1840-1920)”. *Historia*, Vol. 50, N° 2, 2017, pp. 555-596.

- Harambour, Alberto. *Soberanías fronterizas. Estados y Capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia, Ediciones UACH, 2019.
- Harambour, Alberto y Barrena, José. "Barbarie o justicia en la Patagonia occidental: las violencias coloniales en el ocaso del pueblo kawésqar, finales del siglo XIX e inicios del siglo XX." *Historia Crítica*, N° 71, 2019, pp. 25-48.
- Harvey, Penny y Knox, Hannah. "The enchantments of infrastructure." *Mobilities*, Vol. 7, N° 4, pp. 521-536.
- Ibáñez, Adolfo. "La incorporación de Aysén a la vida nacional 1902-1936." *Historia*, Vol. 11, 1972-1973, pp. 259-378.
- Ingold, Tim. "Making Culture and Weaving the World." Graves-Brown, P.M, (eds.). *Matter, Materiality and Modern World*. London, Routledge, 2000, pp. 50-71.
- Larkin, Brian. "The politics and poetics of infrastructure." *The annual review of anthropology*, Vol. 42, 2013, pp. 327-343.
- Lazo, Alejandra y Carvajal, Diego. "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." *Chungara*, Vol. 50, N°1, 2018, pp. 145-154.
- Lefebvre, Henri. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London, Continuum, 2004.
- Marín, Alejandro. "Del estigma al reconocimiento. Historia de la gesta de Puerto Gala." Brinck, Guillermo (eds.). *Las mutaciones de la merluza. Historia, Cultura y Economía en Isla Toto y Puerto Gala*. Santiago, Cuarto Propio, 2011, pp. 65-113.
- Marín, Alejandro. Desde el centro a la periferia: colonos en Melimoyu, discursos e imaginarios de una colonización fallida del Estado en la Región de Aysén (1983- 1996). Tesis de Magíster en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2020.
- Martinic, Mateo. *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, 2014.
- Núñez, Andrés. "El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX." *Scripta Nova*, Vol. 16, N°15, 2012, pp. 1-16.

- Núñez, Andrés; Molina, Raúl; Aliste, Enrique y Bello, Álvaro. "Silencios geográficos en Patagonia Aysén: territorio, nomadismo y perspectivas para re pensar los márgenes de la nación en el Siglo XIX." *Magallania*, Vol. 44, N° 2, 2016, pp. 107-130.
- Pinochet, Augusto. "Ejército de Chile: posibles elementos a considerar en su proyección futura." *FASOC*, N° 4. Conferencia dictada en Santiago de Chile el 19 de agosto de 1993.
- Quintana, Cecilia. "Implicancias espaciales y geopolíticas del modelo neoliberal en Chile: el caso de la provincia de Palena." *Estudios Político Militares*, N° 2, 2001, pp. 127-136.
- Rodríguez, Juan Carlos y Mandujano, Fernando. "La Norpatagonia: modernización neoliberal y desarrollo autónomo frente al mito de Chile unitario." Núñez, Andrés; Aliste, Enrique y Molina, Raúl (eds.). *(Las) otras Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos*. Santiago, LOM, 2019, pp. 293-322.
- Saavedra, Gonzalo. "El litoral de Aisén. Itinerarios translocales del mar y del lugar." Núñez, Andrés; Aliste, Enrique; Bello, Álvaro y Osorio, Mauricio (eds.). *Imaginario geográfico y discursos de frontera. Aisén desde el texto de la nación*. Coyhaique, Ñire Negro, 2017, pp. 139-166.
- Saavedra, Sebastián y Mansilla, Ximena. *Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén*. Coyhaique, Ñire Negro, 2014.
- Santana, Roberto. "Control del espacio y control social en el Estado militar chileno." *Espacios*, N° 36, 2013, pp. 13-28.
- Scott, James. *Seeing Like a State: How certain schemes to the Improve the human condition have failed*. New Haven, Yale University Press, 1998.
- Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá, Ediciones Uniandes, 2011.
- Serje, Margarita. "Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina." *Revista de Geografía Norte Grande*, Vol. 68, 2017, pp. 33-48.
- Sheller, Mimi y Urry, John. "Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades." *Quid* 16, N°10, 2018, pp. 333-355.
- Torrejón, Fernando; Bizama, Gustavo; Araneda, Alberto; Aguayo, Mauricio; Bertrand,

- Sebastián y Urrutia, Roberto. "Descifrando la historia ambiental de los archipiélagos de Aysén, Chile: El influjo colonial y la explotación económica-mercantil republicana (siglos XVI-XIX)". *Magallania*, Vol. 41, N° 1, 2013, pp. 29-52.
- Torres, Susana. "La zona cordillerana Chubut-Aysén. Una sociedad fronteriza en la primera mitad del siglo XX". *Anuario del IEHS*, Vol. 17, 2002, pp. 325-246.
- Toynbee, Arnold. *A Study of History*. Vol. III. London, Oxford University Press, 1956.
- Urbina, María Ximena. "La navegación por los canales australes en la Patagonia occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui". *Magallania*, Vol. 38, N° 2, 2010, pp. 41-67.
- Urbina, María Ximena. "Navegaciones por las costas de la Patagonia Occidental en el siglo XVIII". *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, N° 24, 2020, pp. 11-44.
- Uribe, Simón. *Frontier Road. Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford, Wiley-Blackwell, 2017.
- Uribe, Simón. "Caminos de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano". *Historia Crítica*, N° 72, 2019, pp. 69-92.
- Urrutia, Santiago. "Dispositivo, imagen y transparencia. El Camino Longitudinal Austral y la Patagonia-Aysén durante el régimen de Pinochet". *Geograficidade*, Vol. 9, N°2, 2019, pp. 138-142.
- Urrutia, Santiago. "Hacer de Chile una gran Nación". La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990)". *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 75, 2020, pp. 35-60.
- Urrutia, Santiago; Núñez, Andrés y Aliste, Enrique. "Naturaleza salvaje y agreste": los imaginarios de la naturaleza en la construcción del Camino Longitudinal Austral, Chile 1976-1990". *Magallania*, Vol. 47, 2019, pp. 55-72.
- Valdivia, Verónica; Álvarez, Rolando y Donoso, Karen. *La alcaldización de la política: los municipios en la dictadura pinochetista*. Santiago, LOM, 2012.
- Vallaux, Camille. *El suelo y el Estado*. Madrid, Daniel Jorró, 1914.
- Virilio, Paul. *Velocidad y política*. Buenos Aires, La Marca, 2006.

Whatmore, Sarah. "Materialist returns: practicing cultural geography in and for a more than human world". *Cultural geographies*, Vol. 13, 2006. pp. 600-609.

Zunino, Dhan. "Ritmo/Ritmoanálisis". Zunino, Dhan; Giucci, Guillermo y Jirón, Paola (eds.). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Editorial Biblos, 2017, pp. 161-169.

Recibido el 26 de octubre de 2021. Aceptado el 25 de abril de 2022.