

**LA CARRETERA AUSTRAL: LA CONSTRUCCIÓN DE UN CONCEPTO, 1976-2000**

THE CARRETERA AUSTRAL (SOUTHERN ROAD): THE CONSTRUCTION OF A CONCEPT, 1976-2000

Mg. César Espinoza Orihuela*Universidad San Sebastián
Concepción – Chile
cesar.espinoza@uss.cl**FECHA DE RECEPCIÓN:** 03 agosto 2016 – **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 18 septiembre 2016

RESUMEN: El presente artículo pretende analizar el discurso en relación a la construcción del concepto Carretera Austral, tomando como referencia el periodo anterior y posterior a la vuelta a la democracia en Chile, de manera de establecer convergencias y divergencias. Para este análisis se utilizarán diversas fuentes, tales como textos historiográficos, cuentos y mapas rutereros, los que permitirán tener una mirada desde el lenguaje, pero cuyo significado es más profundo, debido a que recibe una impronta al designársela como Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet.

PALABRAS CLAVES: Carretera Austral – Augusto Pinochet – Vuelta a la Democracia – Cuerpo Militar del Trabajo

ABSTRACT: The aim of this article is to analyze the discourse in relation to the construction of the southern road concept, before 1990 and later, in order to establish convergences and divergences. Various sources, such as historiographical texts, stories and maps, will be used for this analysis, which will allow a look from the language, but whose meaning is deeper, because it receives an imprint by designating it as the Southern Longitudinal Highway President Pinochet.

KEY WORDS: Austral Highway – Augusto Pinochet – Back to Democracy – Military Corps of Labor

1. INTRODUCCIÓN

La presente investigación se plantea desde la idea de la construcción de conceptos, los que a través del tiempo pueden sufrir variaciones o que permeados por las coyunturas pueden variar su significación. Este es el caso de la Carretera Austral, el que variará su significado antes y después de la vuelta a la democracia en Chile, esto principalmente porque surge el problema de que este espacio se relaciona con la figura del General Augusto Pinochet, lo que trae una impronta negativa, ya que el espacio territorial está ligado a la idea de un gobierno de dictadura. Por el contrario creemos que el significado cambia desde 1990 en adelante, ya que el uso del concepto se va a

* **Correspondencia:** Universidad San Sebastián. Lientur 1457, Concepción, Chile.

Resultado de Trabajo: Programa de Doctorado en Historia, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, Chile.

Becario Programa de Doctorado en Historia, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, Chile.

asociar a una idea de progreso en relación a un proyecto país y de conectividad, lo que irá modificando la idea señalada al comienzo, por tanto, planteamos la idea de una definición coyuntural en la medida en que este símbolo de la Carretera Austral adquiere un significado con el gobierno militar y otro distinto con la vuelta a la democracia.

Para tener estos contrapuntos trabajaremos con tres tipos de fuentes, la primera dice relación con el imaginario a través de cuentos de la Carretera Austral, una segunda que dice relación con la historiografía de la zona y como se representa, y una tercera que corresponde a las guías del Servicio Nacional de Turismo. Estas tres visiones nos permitirán comprender la imagen que se proyecta durante ambos periodos de gobiernos y cómo la idea que existe de este espacio se modifica.

Los textos que se revisarán corresponden en el caso de los cuentos a *Cuentos de la Carretera Austral*, de René Peri (1987) y *Cuentos de la Carretera Austral*, de Carlos Aránguiz (1991). En relación a la mirada historiográfica, analizaremos *Historia de Aysén y la Carretera Austral* de Ignacio Bascuñán (1984), *Carretera Longitudinal Austral: Respuesta a un desafío*, de Germán García (1990) e *Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago. Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (1988), que nos otorgarán una visión de la valoración del espacio y sus proyecciones.

Finalmente abordaremos los textos del Servicio Nacional de Turismo de 1986-1988 y 1997-1998, que nos permitirán un análisis respecto de lo que se quiere mostrar y el lenguaje a utilizar en dicho propósito.

2. ANTECEDENTES CONTEXTUALES

Para comprender el significado de la Carretera Austral y su connotación a nivel país, debemos remontarnos a sus antecedentes históricos, los que en un comienzo parecerán más bien episódicos, principalmente porque la historia de la Patagonia en relación a la temática analizada, obedece a un territorio, que tomará un rol protagónico durante el siglo XX, porque terminará con la indeterminación en la que se encontraba respecto de sus límites, de sus vecinos argentinos y del rol del Estado.

Podemos señalar que la firma del Tratado de Límites de 1881 y la delimitación aérea, produjo que grupos de colonizadores chilenos desplazados de Chubut comenzarán a avecindarse en los valles interiores de Lago Verde, Cisnes, Simpson y los márgenes de los lagos Carrera, Cochrane y O'Higgins, donde las condiciones climáticas más benignas daban posibilidades a la explotación agrícola y ganadera¹. Pero no será hasta 1903 con la creación de la Sociedad Industrial de Aisén, donde en el decreto de origen de dicha sociedad, se obligaba a proceder con la instalación de colonos para la explotación ganadera y forestal. Pese a los esfuerzos por la instalación de colonos, esta será revocada dada la falta de interés por la zona e incentivos para una vida pionera de sacrificios y más bien hostil. Hacia los años 1920 el Estado preocupado por el proceso de colonización fundará la ciudad de Aisén como centro de penetración a las hoyas de los ríos Aisén, Baker y Cisnes². Se funda el pueblo de Baquedano en 1929, lo que corresponde a la actual ciudad

de Coyhaique, con la consiguiente política de instalación de colonos, lo que nuevamente no prospera.

La preocupación permanente de poblar la zona austral llevará a plantear desafíos para el crecimiento, lo que se plasmará en la inauguración del Comité pro Adelanto de Aisén, el cual tendrá como misión realizar un análisis de las necesidades y las oportunidades potenciales que ofrecería la Patagonia chilena, lo que se verá reflejado en un memorándum titulado *Las verdaderas necesidades de la provincia de Aisén: Caminos, caminos y más caminos* lo que era un llamado de atención a la falta de población y a la integración.

Si bien es cierto, los esfuerzos por visibilizar la zona austral, al igual que la preocupación por hacer uso efectivo del territorio en pos de la soberanía y la utilización de los recursos naturales, no termina y a mediados de los años 1950 el ciudadano alemán Juan Augusto Grosse, al servicio del Ministerio de Obras Públicas (MOP) entregará un detallado informe con la propuesta de un trazado para un camino longitudinal que coincide en gran parte con el trazado definitivo de la Carretera Longitudinal Austral. Es necesario destacar que la idea de una carretera y un trazado que pueda conectar la zona austral va a comenzar a ser una alternativa a considerar. Dicha propuesta será analizada y discutida desde el ámbito académico, siendo en la Universidad de Chile donde se realizará un seminario sobre el desarrollo de la provincia de Aisén, el que concluye en la dificultad y alto costo de la construcción de un camino longitudinal en la provincia.

Los años 1960 fueron particularmente convulsionados, esto debido a la muerte de un carabinero en el sector de Laguna del Desierto, además de la demanda sobre el territorio del Valle de California, donde Chile pedirá el arbitraje de Inglaterra, fallo que será concedido a favor de Chile el 9 de diciembre de 1966. Por estas dificultades en el ámbito internacional es que en el mismo año el Comité Patria y Soberanía realiza un viaje de reconocimiento y exploración y divulgación, vista la necesidad de dar a conocer la zona, sus bondades e importancia. En esta visita fue posible valorar las actividades realizadas por el Cuerpo Militar del Trabajo y se recomendaba la construcción de una carretera longitudinal, de esta manera queda explicitada la necesidad de poder establecer una conexión vial.

Sin embargo no será hasta 1976 cuando el General Augusto Pinochet Ugarte, va a ordenar al Ministerio de Obras Públicas y al Cuerpo Militar del Trabajo que estudiaran la construcción de un camino de penetración que uniera los tramos ya existentes a través de caletas y poblados costeros, como asimismo valles interiores vírgenes del continente³, esto para que las diversas zonas de la Patagonia pudieran romper el aislamiento, lo que desde una perspectiva económica y geopolítica era perjudicial para el país.

La concepción de la Carretera Longitudinal Austral fue prevista para la unión territorial del país a través de una vía terrestre, con un sistema de caminos transversales, que definan una red vial básica que permita el acceso a los principales valles y centros poblados de las X y XI Regiones. De esta forma, la inaccesibilidad característica de la zona sería superada con la apertura, que conectaría las localidades internas, y a éstas con el tránsito expedito del Norte al Oeste.

Los trabajos de extensión de la red vial austral se iniciaron en 1976 y 1.900 kms⁴ fueron habilitados el mismo año con una meta de 2.423 kms., de manera de establecer una comunicación desde la Provincia de Llanquihue, Chiloé continental y Aisén, posibilitando además el asentamiento de nuevos pobladores, y en función de esto, generar fuentes de trabajo y por ende el desarrollo social.

La obra se justifica, ya que implica para el gobierno el desarrollo y la seguridad nacional, lo que permitiría al país, múltiples extensiones terrestres de tierras aptas para el manejo ganadero, y unas de las riquezas forestales más amplias del país, sumado a lo anterior habría que considerar los recursos hidráulicos, minerales y turísticos, lo que era una oportunidad para la generación de puestos de trabajo, el desarrollo social, bajo el principio de subsidiariedad del Estado.

3. LA CARRETERA AUSTRAL, 1976-1989

Para comprender los cambios de significados de la Carretera Austral, trabajaremos a través de una mirada integral del concepto, es decir, utilizaremos diversas fuentes literarias, históricas y del Servicio Nacional de Turismo, las que creemos nos permitirán entender desde la época estudiada la imagen que se tiene de la construcción de esta obra vial austral y cuál será el impacto en la vida cotidiana, pero también a nivel político y económico.

Desde la literatura hemos trabajado con dos cuentos que reflejan la idea de progreso y la descripción del espacio. Progreso entendido como romper el aislamiento y tener mayores posibilidades de intercambio, pero también como esto afecta a las personas desde lo cotidiano. Frente a esto los cuentos de René Perí⁵ quien fuera ministro de Bienes Nacionales durante el gobierno de Augusto Pinochet, nos permitirá comprender desde su cercanía con la zona, la vida cotidiana y las señales del progreso que paulatinamente se irán manifestando en la Patagonia chilena.

“El Chucao” y “El Camahueto” reflejan aspectos importantes que desde la historia y desde los mapas del Servicio Nacional de Turismo, irán configurando una idea desde la temporalidad señalada. Al revisar ambos cuentos, es posible en primera instancia apreciar la descripción geográfica.

“El Chucao” es la historia de dos amigos que se trasladan a la Caleta Tortel buscando hacer negocios, ya que uno de ellos había oído de la construcción de la Carretera Austral “El “Chucao” Gatica había advertido al socio cuando empezaron a tramar el viaje a Tortel, que el jefe sería él. El hombre estaba bien informado y sabía que esas tierras iban a tener un valor inapreciable cuando la Carretera Austral llegara a su término, que no podía ser en otra parte que en ese pueblito litoral⁶”, en este aspecto es significativo el tiempo en que el cuento fue escrito, ya que hacia 1987, había un trazado importante de esta red vial, por lo tanto, las ideas de progreso propias de la época y del gobierno se entroncan con el cuento antes señalado, ya que al llegar estos amigos a su destino, se encuentran con la dueña de la única pensión del lugar, donde señala el narrador “...la caleta estaba condenada a desaparecer, tragada por el terminal carretero de Puerto Yungay que pondría fin al abandono de esos parajes. Algún día habrá calles, aeródromos, autobuses, autos y camiones. –

Dios mío decía doña Elba, ¡va a ser cosa de no creerlo!⁷”. Así también las descripciones del clima la geografía forman parte de este paisaje, aludiendo a un terreno de tronqueríos musgosos, temperaturas de 12° bajo cero, al igual que una abundante generosidad de la madera “no era mucho el dinero disponible y si el Chucao no sanaba luego, lo mejor sería comenzar a voltear árboles para levantar un ruco por lo menos⁸”. Finalmente el cuento termina en la estafa del Chucao a la mayoría del pueblo, ya que frente a el mal tiempo, la mayoría se reunía en la pensión de doña Elba, donde en un juego de naipes va a estafar a los jugadores del pueblo y al ser descubierto va a culpar a su amigo, quien nada tenía que ver, pero por este mal intencionado gesto será golpeado por los presentes enardecidos de la pensión y es así como en venganza decide matar a Chucao, quien va a salir ileso de todo mal por su capacidad de convencimiento y locuacidad.

El segundo cuento “El Camahueto”, narra los parajes de la Laguna San Rafael y un naufragio de una pequeña barcaza, la que va a tener tres sobrevivientes. En este cuento es posible apreciar la actividad productiva, donde la caza del lobo y la utilización de su piel es un negocio rentable, al igual que la descripción geográfica de los grandes hielos forma parte del escenario donde transcurre la odisea, pero va a aparecer un contrapunto del desarrollo, que será el canal de Ofqui, un proyecto abandonado, cuya intención era el paso interoceánico,

“Muy temprano hundiéndose en los ñadis, comenzaron a caminar en busca de las ruinas del Canal de Ofqui, pues si alguna ayuda podían esperar tendría que ser en ese lugar. Sin fuego ni alimentos, el tiempo corría en contra de sus energías y allí, en la boca del canal, debían quedar restos de las antiguas construcciones. El proyecto de dar paso a naves medianas por el itmo, a través de la apertura de un canal, levantó una tremenda polémica a comienzos de siglo. La disparidad de los costos atribuidos por distintos expertos a la obra fue una de las causas. La construcción del canal se inició, sin embargo en 1937, paralizándose a los pocos años después de avanzar unos doscientos metros⁹”.

Es aquí donde la Carretera Austral cobra significado a diferencia del proyecto anterior:

“Pero ahora, paralela a la gigante Carretera Austral, el gobierno había dispuesto reestudiar la posibilidad de unir el itmo de Ofqui por un camino terrestre a través de transbordadores. El famoso itmo une la península de Taitao con la orilla de la laguna San Rafael, a través de una senda de tierras muy bajas, de origen aluvial, atravesada por ríos y chorrillos que los vendavales suelen cambiar de curso de la noche a la mañana¹⁰”.

El cuento finaliza con el rescate de dos de los tres integrantes producto de su incesante búsqueda de ayuda, la cual finalmente encuentran, pero también se encuentran con el camahueto, que es un ser imaginario con forma de toro robusto, del cual logran escapar, pero que aquellos que lo habían visto quedaban trastornados.

Tras una primera lectura a ambos textos, podemos dar cuenta de elementos comunes, tales como la geografía, el clima, el entorno, al igual que lo cotidiano que se refleja en el pueblo y la vida cotidiana, sin embargo también refleja características negativas del progreso, el cual podría ser una

amenaza a ese estilo de vida, porque el estar conectado también sería la pérdida de ese espacio más íntimo, a su vez está la crítica a los gobiernos anteriores al gobierno militar, visto el fracaso del canal de Ofqui, cosa que no ocurrió con la Carretera Austral, lo que enfatiza la obra y la releva a un nivel de importancia. Estos contrapuntos son coincidentes con la visión que se proyecta desde el gobierno, en relación al aporte que significa para el país tener una obra vial que una a Chile.

Ambos cuentos obedecen a un contexto político y económico del país, donde el progreso implica una apertura económica, pero también la voluntad política. Es en este punto donde desde la mirada histórica encontramos la relevancia del territorio, este que desde la estrategia y relación con los vecinos permite entregar un valor soberano.

El texto del Coronel Ignacio Bascuñán¹¹, fue editado por el Estado Mayor del Ejército de Chile y, por lo tanto, será un texto que expresará la visión geopolítica oficial, señala el autor:

“La idea estaba, el proyecto se trabajaba a pasos de tortuga y las realizaciones se efectuaban en pequeños tramos, es decir, faltaba la firme voluntad y el ferviente deseo de hacer esta obra de una vez por todas y allí fue donde surgió la mano férrea y propósito inquebrantable de un hombre, que con su amplia visión de geoestratega, se fijó el objetivo que nadie habría sido capaz de encarar con decisión y este soldado, el Capitán General Augusto Pinochet Ugarte, fue quien encomendó esta gran obra a un cuerpo especialmente creado para este objetivo, dependiente del Comando de Ingenieros del Ejército: El Cuerpo Militar del Trabajo y al Ministerio de Obras Públicas, en reunión conjunta en marzo de 1976”¹².

Esta mirada también se plasma en el texto del Servicio Nacional de Turismo¹³, que lleva por título Carretera Austral Presidente Pinochet, una versión bilingüe en español e inglés, que está compuesta en su mayoría por fotografías, pero el texto hace alusión al desarrollo que implica un acceso rápido y expedito a la región, permitiendo generar fuente de recursos naturales para el país.

Como señala Roland Barthes¹⁴, “hablar, y aún con mayor razón, discurrir, no es comunicar, como se dice casi siempre, es someter: toda lengua es una “rección” generalizada. (...) La lengua, como realización de todo lenguaje; no es ni reaccionaria ni progresista; es simplemente fascista; ya que el fascismo no es impedir, es obligar a decir. (...)”. Este texto que entiende el lenguaje como una legislación y la lengua como el código da cuenta de esta realidad, en el sentido de que asociar el nombre de un gobernante a una obra vial o a una calle no solo otorga reconocimiento, sino también identidad y en este caso, visto desde el contexto político e ideológico de la época tiene asidero absoluto a quien fuera el impulsor de este proyecto, el cuestionamiento será posterior, ya que la figura de Pinochet se asociará a la dictadura, lo que buscará nuevamente utilizar el lenguaje de la misma forma planteada por Barthes, pero para borrar del lenguaje la impronta del gobierno anterior.

La mirada histórica también se encuentra en los textos de Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile¹⁵, que corresponde a un centro especializado de la Universidad de Santiago de Chile y cuya labor fue:

“El acopio de antecedentes históricos, geográficos y culturales sobre la base de los cuales se realiza investigación y difusión de uno de los componentes constitutivos de Estado, el “territorio”, desde un punto de vista patrimonial de todos los chilenos, es decir, de nuestros derechos hereditarios como nación, adquiridos por fuero de la Historia y la gracia de Dios. Asimismo, se encarga del estudio y análisis interdisciplinario de aquellos elementos que han afectado a nuestro ser nacional en la simbiosis de suelo y sangre que sirven de soporte al escudo de la soberanía patria”¹⁶.

Este texto da cuenta de una visión geopolítica, donde se repiten las ideas de transformar a Chile en un solo país, fortalecer y asegurar la frontera internacional con Argentina. También la idea de ciclo vital y de regresión son reiterativas, de modo que destaca la preocupación por el crecimiento armónico y sostenido en todos los aspectos de la actividad nacional, que sería la base para el perfeccionamiento y consolidación del progreso alcanzado y se evitaría la decadencia o regresión de la zona y del país¹⁷.

En cuanto a los aspectos políticos, económicos y sociales son trascendentes, ya que se produciría un aumento efectivo del ejercicio de la soberanía nacional en todo el territorio, especialmente en las áreas fronterizas, lo que facilitaría el incremento del potencial nacional de la zona y a su vez mejoraría las características viales para un mejor aprovechamiento militar de la zona.

En los aspectos económicos la Carretera Austral sería propicia para la explotación económica, su poblamiento, su organización espacial, así también un estímulo para la formación de nuevos centros poblados y polos de desarrollo, sentando un precedente para el acceso a futuras construcciones de obras públicas de importancia, tales como centrales hidroeléctricas, puertos, aeropuertos, cuarteles, complejos industriales y agropecuarios.

En lo social facilitaría los enlaces materiales entre los distintos lugares, instituciones y organismos, de manera de que tanto ejercicio del gobierno local, como el control de la ley y el orden público, la asistencia y ayuda ante emergencias, accidentes y siniestros sean realizadas de manera expedita.

Al revisar las diversas fuentes que dan cuenta de la Carretera Austral, nos acercamos a la mirada contextual, donde producto de un gobierno militar, supone que de suyo debiera ser una obra significativa para el país. Y así lo es, pero con ciertas características que van reflejando en primer lugar el personalismo del gobierno y a su vez el reflejo de la administración en cuanto al proyecto económico. No solo la conectividad es parte del discurso, sino también elementos como el desarrollo a partir de los recursos naturales, la soberanía a través de colonos y desde luego la prospección geopolítica, que representa un lugar importante en el discurso. Pinochet señalaba, “es indudable que las buenas comunicaciones constituyen un factor decisivo en cualquier momento, especialmente en aquellos estados que se están formando y deben definir sus fronteras reales, por ello insistimos que las vías de comunicación tienen una influencia decisiva en la unificación de las naciones”¹⁸.

Esto refleja el interés del gobierno en dicha obra, la cual es referida como una espina dorsal o una magna obra, símbolo de progreso social y económico, y a su vez de seguridad nacional, por lo

tanto, reforzaría la integración espiritual y física, que ha permitido salir del abandono al cual estaban confinados los habitantes de la Patagonia.

En relación al planteamiento inicial es importante destacar que si bien es cierto, el gobierno necesita dar a conocer esta obra, no necesita justificarla, ya que el gobierno puede tomar las decisiones que más estimen convenientes, esto sin consulta a partidos políticos o a la ciudadanía, ya que estas características no son propias de una dictadura, entonces surge la inquietud, de ¿cuál es el afán del gobierno por dar cuenta de este paso importante en cuanto a la conectividad en Chile?, ¿es sólo lo geopolítico, entendido como la amenaza externa de Argentina?, ¿en relación a la cantidad de habitantes¹⁹, se justifica una empresa de esta envergadura?. Podemos señalar, luego de haber revisado las diversas fuentes, que subyace la idea de progreso y sus consecuencias, de manera que la idea de que la conexión terrestre será un aporte al desarrollo económico de la zona austral, pero también el concepto Carretera Austral, asociado al General Pinochet es uno de los principales hechos que hablan de lo que plantea Barthes, cuando entiende al lenguaje como fascismo, ya que no es impedir, es obligar a decir, y esta obligación la veremos presente en todos los textos revisados, ya sean históricos y de turismo explícitamente, pero también en los cuentos implícitamente, al coincidir con lo grandioso que significa la Carretera Austral y cómo el gobierno comprometido cumple su promesa.

4. LA CARRETERA AUSTRAL, 1990-2000

La Carretera Austral a través del lenguaje va a tener un sentido personalista, pero a su vez uno de progreso y desarrollo, en los ámbitos económicos, políticos y sociales, lo que pretendemos es a través de fuentes posteriores al gobierno militar de Augusto Pinochet, es decir, desde 1990 en adelante analizar si es que la idea de esta obra vial permanece o cambia, y cuáles son los sentidos que se le atribuirán.

Hemos analizado los cuentos de Carlos Aránguiz Zúñiga²⁰ quien es un poeta, narrador, abogado y juez, radicado en Coyhaique y Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Lengua. Para el análisis hemos revisado tres cuentos. El primero se titula “El Jabalí”, el segundo “Playa de Piedras” y el tercero “Carretera Austral”. El primero tiene por trama el viaje de un novio desde Argentina a Cisnes Medio, y que dada las condiciones climáticas se quedan a alojar donde un señor que se dedica a la caza del jabalí, pero la mención es sólo geográfica, ya que debe llegar a su boda donde el cura es de Coyhaique, todo enmarcado en la trágica historia de este joven que para llegar a su destino debe arriesgar su vida para matar a un jabalí salvaje. El segundo cuento sigue la misma lógica, pero cambia el paisaje y esta es la historia de una niña que fue violada en las cercanías del lago General Carrera, a causa de esto ella se lesionó una pierna y quedó coja, su vida solo era feliz cuando se acercaba a la naturaleza, hasta que un día llegó el hombre que había abusado de ella y sin pensarlo ese mismo día se ahorcó. El tercer cuento es el que lleva por título “Carretera Austral” y narra las tronaduras realizadas para la construcción de la carretera donde el personaje principal Liborio oriundo de Valparaíso y luego de haber trabajado en el Norte, se va junto a su esposa a Aysén para trabajar dinamitando el camino que abre el paso a la Carretera Austral. Esta historia relata los celos de Liborio, que hace que Amaro, un hombre que visita a su amada

esposa cuando él está de turno, termine por dinamitarlo junto con otros trabajadores a causa de los celos de Liborio.

Todos los cuentos son trágicos y dan cuenta de un discurso más bien literario, incluyendo descripciones del paisaje como parte de un escenario natural, entendiendo en el caso particular del cuento de la Carretera Austral como la actividad propia de un trabajo y que podría tener un vínculo en cuanto a la migración y al trabajo, ya que para esta obra fue necesario contar con gente que tuviera experiencia en las minas, de manera que desde el norte y centro del país se trasladaron trabajadores para las faenas de la zona austral.

En cuanto a los textos históricos, darán cuenta de una realidad similar a la de los cuentos, principalmente porque Germán García Arriagada²¹ quien fuera Coronel del Ejército de Chile, pero que publica el texto *Carretera Longitudinal Austral: Respuesta a un desafío*, desde el Ministerio de Obras Públicas. El texto es de carácter descriptivo y da cuenta de un antes y después de la construcción de la Carretera Longitudinal Austral y los desafíos y metas venideras.

Cuando planteamos que el discurso cambia a partir de los contextos y que estos no dan opciones en cuanto a lo que implica la lengua fascista, también podemos observar que hay cambios en el uso del lenguaje y uno de estos cambios va a ser el cambio del nombre Carretera Augusto Pinochet, por el de Carretera Longitudinal Austral, aunque el sentido de la construcción quedará intacto y el discurso tendrá sus raíces en la importancia de esta obra para el país. Aun así se entiende una justificación a priori de las críticas que se podrían hacer, como es el caso de los gastos para su construcción.

“Cuando se revisan las cifras invertidas en la C.L.A. desde 1976 a 1989 y se las compara con las cifras de otras grandes obras públicas, se comprende cuán necesario era abordar esta empresa, por los inmensos dividendos que está dando y que proveerá en el futuro²²”. De esta manera también el lenguaje va cambiando “A contar de 1976 se da un impulso definitivo a la construcción de la Carretera Longitudinal Austral. Fue bajo la administración del gobierno militar que se cristalizó y materializó la idea de construir una ruta que uniera por el continente las provincias de Llanquihue y Palena con la XI Región²³”.

Tanto el nombre de la carretera, como el del gobierno ya no son explícitos, sino más bien dan cuenta de una obra necesaria para un proyecto país, donde el gobierno militar como se señala quiere dar un impulso a las regiones, el que se entenderá económico principalmente.

Nuevos elementos de análisis aparecen en el discurso, tales como los ecológicos y de medio ambientales:

“En la construcción misma de la Red Vial Austral se ha mantenido una política de bajos costos de inversión, acorde con el grado de uso, que se traduce en un gasto inicial bajo. Se utilizan al máximo lo recurso de la zona como también la posibilidad de reciclar materiales. Asimismo, se persigue conservar al máximo el medio ambiente, despejando selectivamente para evitar la erosión, pérdida de especies o belleza paisajista²⁴”.

El texto quiere dar cuenta del ahorro en la inversión, incluso resaltando del reciclaje de las especies y el cuidado ambiental, esto se traduce en una idea fuerza del texto, que implica el bajo gasto y la gran ganancia, el costo de oportunidad, donde no cabría duda que la inversión se justifica.

Otro aspecto a señalar es la idea de integración nacional, esto no solo en lo geográfico, sino en el trabajo colaborativo entre el MOP (Ministerio de Obras Públicas) y los CMT (Cuerpos Militares del Trabajo), donde señala:

“Es necesario destacar que esta obra ha sido para el Ministerio de Obras Públicas una empresa histórica, que no tenía precedente en su ya más que centenaria existencia. Para el Cuerpo Militar del Trabajo y para el Arma de Ingenieros fue y es una oportunidad histórica de aportar al desarrollo nacional trabajando en la paz con sus mejores hombres y equipos técnicos, integrando parte del territorio nacional al resto del país. Para ambas instituciones fue a ocasión inédita de aunar voluntades, fundir esfuerzos cívicos militares, y lograr, finalmente, la transformación de la geografía y someter a ésta a nuestros designios. Este ha sido el quehacer del Ministerio de Obras Públicas y del Cuerpo Militar del Trabajo en la red vial austral. La ciudadanía así lo entiende, aprecia y reconoce. Por eso es que ambos se han constituido, mancomunadamente, como un legítimo factor de integración”²⁵.

Es en este discurso donde podemos hablar de una idea de proyecto país, ya sea una justificación o una realidad, no se puede desconocer que tanto cuerpos militares como civiles aportaron a la construcción de esta obra vial, que construyó más de 2.200 kilómetros.

En cuanto al Servicio Nacional de Turismo²⁶, este cambia radicalmente respecto del revisado en el proceso anterior, ya que solo da cuenta de los tramos de la carretera por kilómetros, pero no hay referencias históricas y tampoco hace alusión al gobierno anterior, esta se titula Camino Longitudinal Austral, tramo Puerto Montt-Chaitén y Chaitén-Cochrane. En sus descripciones incorpora ubicación y acceso, paisajes y recursos escénicos e instalaciones de uso público, donde todas son solo descripciones con datos útiles, tales como gasolina, teléfono, primeros auxilios y venta de alimentos.

Cuando analizamos la época posterior al gobierno militar, a través de las fuentes antes descritas, podemos dar cuenta de un discurso donde cambia el nombre de Augusto Pinochet por el de Longitudinal Austral, pero que desde el discurso entre líneas todavía sigue presente y es el que tiene que ver con la obra en sí misma, es decir, el aporte que significa para la población de la Patagonia contar con una red vial que les permita la conectividad y a su vez para las personas que trabajaron en aquellos lugares una fuente de trabajo más estable.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

A través de la revisión de las diversas fuentes literarias, históricas y de turismo, hemos podido observar que respecto a la construcción de un imaginario de la Carretera Austral existen dos

visiones identificables, una antes de la vuelta a la democracia y otra después, donde en la primera existe un lenguaje que destaca su importancia geopolítica, donde la seguridad nacional, el ciclo vital y el cuidado de las fronteras, forman parte de un valor espiritual y físico, donde el país y sus ciudadanos son sus beneficiarios directos, por lo tanto, será considerada como la espina dorsal del país, una magna obra, que lleva el nombre de Augusto Pinochet Ugarte, esto porque representa a aquel impulsor de dicho proyecto vial que traerá el progreso y desarrollo.

En relación al proceso posterior al gobierno militar, podemos señalar que va a existir un cambio de lenguaje, al momento de profundizar en la Carretera Austral y sus impulsores, ya que este será más neutro, es decir, se evitará las alusiones a Pinochet y se destacarán las ideas de una Red Vial Austral o de una Carretera Longitudinal Austral.

Se enfatiza el desafío del trabajo en conjunto entre el Ministerio de Obras Públicas y el Cuerpo Militar del Trabajo, que aportan para que Chile pueda tener una vía terrestre hasta Magallanes.

Desde la literatura, los cuentos aportan descripciones del paisaje, pero es el género literario lo que resalta, donde la trama juega un rol fundamental, y el espacio es el escenario donde se desenvuelve la historia, al igual que las actividades productivas, tales como los tronadores o cazadores. El énfasis está puesto en dar a conocer la región, donde la vida no gira en torno a lo ecológico como una gran reserva natural, sino que quiere ser una expresión que como señala Aránguiz “solo quiero unirme a las voces de los náufragos de la Trapananda, que echan su botella al mundo, esperando que alguien la recoja”²⁷.

Es por esto que de acuerdo a la propuesta de esta investigación, hemos podido dar cuenta de un cambio en el lenguaje pero no así del concepto, en cuanto a los indicadores que lo componen, ya que a pesar de tener énfasis distintos en cada época, lo que no cambia es la función de esta obra vial, cuyo propósito es el de conectar al país, establecer soberanía, hacer un mejor uso de los recursos naturales, resguardar las fronteras, lo que se enmarca en un proyecto país que provoca esta ambigüedad al ser relacionada con la figura del General Pinochet.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aránguiz, Carlos. *Cuentos de la Carretera Austral* (Coyhaique: Ed. Jabalí, 1991).
- Barthes, Roland. “Retrato del Semiologo en Artista” *Universitas Humanística* Año X n° 15 (junio, 1981).
- Bascuñán, Ignacio. *Breve Historia de Aysén y la Carretera Austral* (Santiago: Estado Mayor del Ejército de Chile, 1984).
- García, Germán. *Carretera Longitudinal Austral: Respuesta a un desafío* (Santiago: Ministerio de Obras Públicas, 1990).
- López, Sergio. “Aspectos Geopolíticos de la Carretera Austral” En: Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile. *Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (Santiago: Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra n° 12, 1988).
- Peri, René. *Cuentos de la Carretera Austral* (Santiago: Ed. La Noria, 1987).
- Servicio Nacional de Turismo. *Carretera Austral Presidente Pinochet, 1987-1988* (Chile).

Servicio Nacional de Turismo. *Carretera Austral, 1997-1998* (Chile).

Von Chrismar, Julio. "Trascendencia Geopolítica de la Carretera Austral "Presidente Pinochet"" En: Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile. *Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (Santiago: Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra n° 12, 1988).

¹ Germán García. *Carretera Longitudinal Austral: Respuesta a un desafío* (Santiago: Ministerio de Obras Públicas, 1990), p. 9.

² García (1990), p. 9.

³ García (1990), p. 11.

⁴ Servicio Nacional de Turismo. *Carretera Austral Presidente Pinochet, 1987-1988* (Chile), p. 13.

⁵ René Peri. *Cuentos de la Carretera Austral* (Santiago: Ed. La Noria, 1987).

⁶ Peri (1987), p. 14.

⁷ Peri (1987), p. 15.

⁸ Peri (1987), p. 16.

⁹ Peri (1987), p. 83.

¹⁰ Peri (1987), p. 84.

¹¹ Ignacio Bascuñán. *Breve Historia de Aysén y la Carretera Austral* (Santiago: Estado Mayor del Ejército de Chile, 1984).

¹² Bascuñán (1984), pp. 12-13.

¹³ Servicio Nacional de Turismo. *Carretera Austral Presidente...*, p. 11.

¹⁴ Roland Barthes. "Retrato del Semiologo en Artista" *Universitas Humanística* Año X n° 15 (junio, 1981), p. 56.

¹⁵ Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile. *Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (Santiago: Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra n° 12, 1988).

¹⁶ Objetivos del Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial, contraportada del texto Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile. *Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (Santiago: Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra n° 12, 1988).

¹⁷ Instituto de Investigaciones de Patrimonio Territorial de Chile. *Chiloé y su influjo en la XI región. II Jornadas Territoriales* (Santiago: Universidad de Santiago, Colección Terra Nostra n° 12, 1988), p. 144.

¹⁸ Bascuñán (1984), p. 99.

¹⁹ Hacia 1980 la cantidad de habitantes de las provincias de Palena, Aysén, Coyhaique, Capitán Prat y General Carrera ascendían a 74.318, cifra que en 1990 aumentó a 90.618. En García (1990), p. 34.

²⁰ Carlos Aránguiz. *Cuentos de la Carretera Austral* (Coyhaique: Ed. Jabalí, 1991).

²¹ García (1990).

²² García (1990), p. 12.

²³ García (1990), p. 13.

²⁴ García (1990), p. 15.

²⁵ García (1990), p. 32.

²⁶ Servicio Nacional de Turismo. *Carretera Austral, 1997-1998* (Chile).

²⁷ Aránguiz (1991), p. 6.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0.

