

Carretera Austral. Reflexiones en torno al saber, el poder y el hacer durante la dictadura cívico militar (1973-1990).

Santiago Urrutia Reveco
Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires
surrutiareveco@gmail.com

Carretera Austral. Reflections about knowledge, power and do during the military regime (1973-1990).

RESUMEN: Este escrito propone un marco teórico crítico para analizar y comprender las políticas públicas vinculadas al transporte y el territorio analizando específicamente el caso de la Carretera Austral durante la dictadura cívico militar (1973-1990). El enlace conceptual "saber-poder-hacer" sugerido permite visualizar que los conocimientos técnicos sobre los que se sustentan en general las obras públicas no son, como comúnmente se piensa, puramente objetivos o neutros, sino que están atravesados, como todo saber, por una forma de comprender la realidad social, el territorio, la forma de organización social, entre otras cuestiones. En términos prácticos, esta constatación lejos de parecernos un aspecto negativo, nos parece el argumento necesario para repensar la elaboración, planificación y ejecución de obras públicas en donde el conocimiento "experto" quede supeditado a los saberes, necesidades e intereses de la comunidad directamente afectada, para de esta manera hacer más partícipe a la sociedad en la construcción de sus propios espacios de vida.

PALABRAS CLAVE: Carretera Austral, política pública, territorio, geografía social.

ABSTRACT. *This paper proposes a critical theoretical framework to analyze and understand the public policies related to transport and territory, analyzing specifically the case of the Carretera Austral during the military dictatorship (1973-1990). The suggested "know-how-do" conceptual link makes it possible to visualize that the technical knowledge on which public works are generally based are not, as is commonly thought, purely objective or neutral, but are, like all knowledge, a way of understanding social reality, territory, the form of social organization, among other issues. In practical terms, this observation, far from being a negative aspect, seems to us to be the necessary argument for rethinking the elaboration, planning and execution of public works where "expert" knowledge is subject to the knowledge, needs and interests of the community directly affected, in order to make society*

more participatory in the construction of its own spaces of life.

KEYWORDS. *Carretera Austral, public policy, territory, social geography.*

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende contribuir a la expansión de preguntas y reflexiones que ha posibilitado el enfoque de la movilidad (Levy 2001; Urry 2005; Ascher 2006; Amar 2006; Kaufmann 2007; Gutierrez 2012) y la "teoría cultural" de los caminos (Zeller 2003; Divall y Revill 2005; Booth 2009)¹. De manera más específica intenta desarrollar una crítica a la visión que tradicionalmente, aún en estos "nuevos" enfoques, comprende las políticas públicas dirigidas a la infraestructura en transporte como un traspaso puramente técnico y objetivo entre necesidades sociales y soluciones materiales. Por el contrario, aquí se procura revelar una dimensión menos evidente que tienen las políticas públicas para demostrar que las obras impulsadas por ellas -caminos, puertos, parques, etcétera- no son nunca una respuesta inocente, sino que siempre constituyen una red compleja de fines, prácticas sociales, relaciones de poder, intereses, discursos, formas de concebir una sociedad y maneras en que se piensa el territorio.

Se podría decir, siguiendo a Lefebvre, que la cuestión de la "gestión territorial" -incluyendo aquí la temática particular del transporte- es un tema que ha sido tradicionalmente monopolizado por un grupo de disciplinas tales como urbanistas, ingenieros, arquitectos, entre otros, que él reúne bajo el término de "tecnocracia". La tecnocracia, según esta visión, sería la encargada de elaborar, proyectar y muchas veces ejecutar un saber que cuenta con alta legitimidad social pues, por un lado, es "experto", por lo tanto, exclusivo y elitista, y por otro lado, objetivo, científico y aséptico lo cual conlleva a que sea entendido como inobjetable e indiscutible (Lefebvre,

¹ En términos generales, el "giro de la movilidad" se ha dado a partir del 2000 y a grandes rasgos se caracteriza por el desplazamiento de los análisis desde el tradicional estudio de los elementos materiales -infraestructura, medios de transporte- y

políticas económicas asociadas al transporte hacia un énfasis en las expectativas, experiencias, deseos y potencialidades de los sujetos. Así también se ha puesto atención al rol que tienen las tecnologías del transporte en la construcción social del paisaje



1972; 2013). En este sentido, la instalación -todavía relativa- de las ciencias sociales y humanas que Lefebvre propició dentro de este ámbito teórico encuentra su validez no sólo al permitir la apertura de nuevas perspectivas y la elaboración de nuevos conceptos, sino también gracias a que muestra la necesidad de deconstruir y someter a crítica el conocimiento y la práctica misma de esta tecnocracia. Dicho de otro modo, es importante porque además de posibilitar la reflexión desde las ciencias sociales sobre temas tradicionalmente reservados a "expertos" provenientes de los llamados saberes "duros", es decir, conocimientos considerados asépticos y menos "contaminados" por la ideología, este posicionamiento ha permitido demostrar que estos saberes técnicos tienen -como todo conocimiento- un fundamento político e ideológico.

Si se asume que efectivamente los caminos hacen posible la articulación socio territorial, es necesario indagar en las razones que determinan la elección de una forma de proyectar dicha articulación en particular. Ello implica, en este caso, desenredar el entramado de saberes y representaciones que fundamentaron una decisión tan importante como una política pública destinada a unir mediante una ruta terrestre el territorio nacional chileno con una región que representa casi su sexta parte a la cual antes sólo se podía llegar vía marítima, aérea o accediendo por tierra desde Argentina. Es decir, indagar más allá del sentido superficial del lenguaje técnico y nacionalista con que se promovió esta obra para poder identificar las (posibles) estrategias de orden y control que la subyacen.

En función de lo anterior, aquí se pone énfasis en cómo una política pública relacionada específicamente a la movilidad y el espacio fue la expresión de una concepción de la economía, del Estado, la sociedad y el poder particulares. Dicho de otro modo, se atiende la cuestión de cómo todo rasgo material de la cuestión del transporte y la movilidad tiene, pese a las apariencias, una raíz profundamente ideológica. Ello nunca es demasiado evidente pues al ser comúnmente considerada obra puramente técnica e ingenieril, se le impone el rango -socialmente legitimante- de lugar totalmente objetivo y apolítico. Es por esto que es necesario el ejercicio de identificar su entramado de saberes, discursos e intereses pues ello permite revelar que, en primera instancia, es una manifestación más de las relaciones de poder presentes en nuestra sociedad y cómo éstas se expresan espacialmente.

El propósito es, por tanto, a partir de la elaboración de un marco conceptual que pone atención al vínculo entre el saber, el poder y el hacer en políticas públicas, identificar la trama de saberes (específicamente dos: la geopolítica y la teoría económica neoliberal) y representaciones que estuvieron detrás de la construcción de la Carretera Austral durante la última dictadura cívico militar en Chile. La primera sección se refiere al vínculo entre saber y poder. La segunda

concreta este vínculo con el "hacer" de las políticas públicas y propone la noción de dispositivo como mecanismo para comprenderlas. Luego se revisa el vínculo entre teoría neoliberal, representaciones y Carretera Austral y en la última sección, en relación al saber geopolítico.

SABER, PODER, HACER

EN TORNO AL CONOCIMIENTO EXPERTO

Edward Soja tuvo razón al querer complementar el pensamiento de Michel Foucault y Henri Lefebvre en relación al espacio. Para él, ambos intelectuales habían sido muy lúcidos al notar que la espacialidad es un elemento constituyente del ser humano, al igual que la temporalidad y la socialidad, aunque estas dos dimensiones tradicionalmente se vieran como las únicas (Soja 1989). Por ello, tanto Lefebvre como Foucault criticaron a los intelectuales de las ciencias sociales, pero más duramente a aquellos tradicionalmente preocupados por el espacio como los geógrafos y los urbanistas por no haber intentado (re)situar al espacio en el ámbito del pensamiento social. Como síntoma de esta situación estaba el hecho de que el espacio fuera entendido únicamente como un contenedor vacío, soporte material, objetivo y estático sobre el cual se daba la dinámica social a lo largo de la historia. Es decir, alegaban la clara supremacía de lo histórico-social (asociado a lo dinámico, a lo complejo) por sobre lo espacial (vinculado a lo simple y estático).

Sin embargo, este no fue el único ámbito en el que el pensamiento de Foucault con el de Lefebvre podrían acercarse, y más todavía, tratar como marco teórico complementario, aunque respetando sus diferencias teóricas y de método.

Una de las vetas que recorre el pensamiento de Foucault tiene que ver con la historia (genealogía) de las ciencias o los saberes. Para él, cada época configura las tecnologías de control del mundo y de hombres y mujeres gracias, esencialmente, a la invención de nuevas formas de conocimiento que construyen verdades y subjetividades. En definitiva, para Foucault el saber (dominante) de cada época es un sistema de discursos cuyo fin último es el dominio sobre las cosas y las personas.

En términos muy generales, propone que toda época produce lo que se puede decir o no, pues cada período histórico a través de una red de mecanismos, dispone dónde concentrar los esfuerzos de la investigación científica y hacia dónde dirigirla, cuáles serán y de qué modo elaborar los sistemas de ideas. En definitiva, cómo establecer lo que merece ser conocido o, incluso, qué puede ser pensado y qué no, ello a pesar de



lo "natural" u "objetivas" que nos parezcan ciertas "verdades" socialmente aceptadas. Lo que propone por tanto es que todas estas verdades en el fondo corresponden a un proyecto histórico social más amplio. Es por esto que se nos aparece con este autor que todo saber, reproducido tanto en discursos como en prácticas sociales, es una tecnología de poder. Una manera de proyectar el poder, pero también es el producto mismo del poder.

Ahora bien, es necesario recordar aquí que para Foucault el poder no lo posee únicamente el Estado y sus instituciones, sino que se ejerce de manera reticular a una escala que atraviesa nuestros vínculos y prácticas cotidianas. Es por ello que concibe la historia de la humanidad, al menos de la Modernidad occidental, como la historia de los distintos saberes -que producen verdades- para normalizar y disciplinar a las personas, es decir, construir ciertas subjetividades coherentes con determinados propósitos. En sus propias palabras, *Occidente será dominado por el gran mito de que la verdad nunca pertenece al poder político, de que el poder político es ciego, por lo que proponía, acabar con ese gran mito, y mostrar que por detrás de todo saber o conocimiento lo que está en juego es una lucha de poder. El poder político no está ausente del saber, por el contrario, está tramado con éste* (Foucault 1991), o, dicho de otra forma, *El ejercicio del poder crea perpetuamente saber e inversamente el saber conlleva efectos de poder* (Foucault 1979).

En realidad, a lo que refiere es que no hay ningún saber, ni siquiera aquellos considerados más "científicos" -conocimientos provenientes de las ciencias "exactas" o "naturales"- que sea neutro, pues todos son, en esencia, un *conocimiento en perspectiva*, es decir, *se construyen desde un ángulo determinado con el propósito deliberado de apreciar, de decir sí o no, de seguir todos los trazos del veneno, de encontrar el mejor antídoto* (Foucault 1979: 22). En ese sentido, Foucault sostiene más adelante que *no hay conocimiento que no descansa en la injusticia* (Foucault 1979: 27). Con "injusticia" el autor no quiere decir que todo saber sea "mal" intencionado, sino que, en efecto, todo saber es "intencionado", por lo tanto arbitrario, por lo cual agrega a continuación *que no existe pues, en el conocimiento mismo, un derecho a la verdad o un fundamento de lo verdadero* (Ibid). Es decir, siempre hay intereses (ni buenos, ni malos *per se*) que constituyen al saber. Al mismo tiempo, todo saber busca sobreponer sus propias verdades a las verdades de otros saberes, y ahí es donde se encuentra ligado al poder, pues hay ciertos saberes que logran imponerse por sobre otros, logran establecer "la" verdad y, por tanto, construyen certezas, sentidos y una realidad social (para el caso de las ciencias "naturales": Kuhn 2006).

En otras palabras, esta interpretación del saber como forma de poder no busca enjuiciar moralmente (decidir cuáles son "buenos" y "malos"), sino fomentar el

espíritu de sospecha ante todo conocimiento al mostrar que el saber no es nunca dado o descubierto (lo que implica un saber objetivo, aséptico, exacto, natural), sino construido (por tanto, posicionado, *en perspectiva*).

La propuesta teórica de Lefebvre es sumamente relevante para el presente escrito por dos razones. En primer lugar, porque sus reflexiones en torno a la dinámica poder-saber las aplicó de manera específica a la cuestión espacial y a partir de este marco debe comprenderse su concepción crítica sobre los tecnócratas y la planificación de las políticas públicas. En segundo lugar, porque hace algo que Foucault no realiza: identificar quiénes o dónde se crean estos saberes -relacionados con el espacio- que logran consolidarse como verdades socialmente compartidas. Es decir, subjetiva la teoría social que pone en vínculo el saber con el poder.

Su propuesta está directamente relacionada con la manera en la que comprende la realidad social, y más específicamente, la producción del espacio social. Como se dijo anteriormente, este autor ha sido de los más lúcidos teóricos en insistir que el espacio ya no puede seguir entendiéndose como un concepto geométrico o un medio vacío. Por el contrario, postuló que al igual que el tiempo -social-, es decir, la historia, el espacio no podía ser considerado como un "hecho" de la naturaleza, sino como producto-productor de la sociedad, y para ello propuso comprenderlo en tres dimensiones: la de las prácticas sociales o de lo percibido, de las representaciones o de lo concebido y de lo vivido.

Ahora bien, para Lefebvre el nivel de las representaciones *Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción)* (Lefebvre 2013:92), y es aquél proyectado, en primera instancia, por *científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas cercanos a la cientificidad* (Ibid) quienes logran anclar sus propias ideas en las representaciones del sentido común y generalmente materializarlas en distintas obras públicas. Para Lefebvre, quien entendía que el capitalismo tenía una clara manifestación en el espacio y una fuerte dependencia del mismo, era muy importante entonces comprender y analizar las representaciones espaciales -el espacio concebido- de estos sujetos para desentrañar las lógicas y dinámicas que tienen nuestros territorios. Y no solo eso, pues para este autor igualmente importante era revelar que, a pesar de que estos científicos, tecnócratas o ingenieros sociales -con los que directamente trabajó varias veces- puedan hacer valer sus verdades como certezas de orden natural, y desde ahí, elevarlas al rango de incuestionables, en realidad éstas se encuentran también *penetradas de un saber (una mezcla de conocimiento e ideología) siempre relativo y en curso de transformación* (Lefebvre 2013: 100).



De esta manera, Lefebvre critica estas prácticas y conocimientos que tienden a representarse -por ellos mismos y por la sociedad en general- como puramente técnicos, objetivos, neutrales, revelando su sustrato ideológico y político. Como para este autor son identificables los actores que sostienen estos saberes retoma, a su manera, la noción de hegemonía y nos dice que *la hegemonía se ejerce sobre toda la sociedad, cultura y conocimientos incluidos, generalmente por sujetos interpuestos: los políticos, las personalidades, los partidos, pero a menudo también por los intelectuales y los expertos. Por consiguiente, se ejerce también sobre las instituciones y representaciones. Hoy en día la clase dominante mantiene su hegemonía por todos los medios, incluido el conocimiento* (Lefebvre 2013: 71). Es decir, en nuestras sociedades, el conocimiento técnico y científico es una herramienta para consolidar la hegemonía en tanto estos saberes poseen un estatus que no todos tienen: el de ser (incuestionablemente) objetivos, desinteresados, imparciales y gracias a ello consiguen imponerse sobre otros logrando una veracidad socialmente convenida y naturalizada.

Otra clave para comprender la perspectiva de este autor en relación al vínculo poder-saber se encuentra en la ideología. Como expuso de diversas maneras, para él *los productores del espacio han actuado siempre de acuerdo a una representación* (Lefebvre 2013: 102) y esta, a su vez, *ha podido mezclar la ideología y el conocimiento en el seno de una práctica (socio-espacial)* (Lefebvre 2013: 103). La noción de ideología que desarrolla Lefebvre buscaba explicar -y criticar- la dinámica tecnocrática imperante en su época. Para él, la principal característica de la ideología es su facultad para engañar. Lo que mejor la define es aquella capacidad de disimular de manera intencional y política lo real, bajo la apariencia de la inocencia y la objetividad (Lefebvre 1983, 2013). En definitiva, por sus propias experiencias laborales, él sabía de primera mano que las ideologías que atraviesan los saberes técnicos y científicos, quedan ocultas tras el velo de la verdad "objetiva" e "imparcial" que ellos profesan y logran anclar en las representaciones sociales.

Aunque las nociones de poder entre ambos autores son distintas -y no es el momento ni lugar de explorar estas diferencias- los dos tuvieron como propósito demostrar que no existe saber pasivo pues, en el fondo, siempre es una perspectiva que se encuentra en pugna con otras. De manera tal que no hay ningún conocimiento que no esté atravesado y pretenda al mismo tiempo proyectar un poder. Toda verdad científica - a decir verdad, también religiosa, jurídica, etcétera- es parte de un proyecto político, cultural, ideológico más amplio que le da legitimidad. En definitiva, todo saber nos refiere a "verdades" que están contenidas en los objetivos e intereses propios del conocimiento que la sostiene. Ahora bien, ¿cómo podemos vincular ello con la producción y proyección de políticas públicas?

SOBRE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

La política pública es desde hace un tiempo, al menos en la sociedad occidental, una de las maneras más evidentes e influyentes de manifestación del saber-poder, teniendo la particularidad de materializar este vínculo mediante el "hacer". De hecho, se le ha considerado la forma superior de acción estatal, aquella que representa una efectiva gubernamentalidad mediante la aplicación de lo que, según la teoría utilizada, se considera la política "correcta" (Crispiniano 2012). Incluso ellas sirven por sí mismas como argumento para demostrar un "buen gobierno" independiente, muchas veces, de la efectividad que haya tenido la obra misma. De ahí que *El gobierno se convierte en el puente entre el régimen político y las políticas públicas, es decir, el gobierno es condicionado a unos lineamientos predeterminados por el régimen político y, a su vez, desarrolla políticas que se orientan a resolver problemas o, en últimas, a satisfacer necesidades (entre lo estructural y lo contingente), según unos marcos de acción específica condicionados por el 'orden de importancia'* (Crispiniano 2012).

En este contexto, el gobierno pasa a ser un "hacedor" de políticas públicas, es decir, ellas extienden el radio del saber-poder al saber-poder-hacer. La periodización para las políticas públicas en América del Sur, nos dice que éstas comienzan a hacerse importante para los gobiernos de la región a partir de la segunda mitad del siglo XX, con la implementación, con las limitantes y particularidades propias del sub continente, de lo que en el Primer Mundo se llamó Estado de Bienestar (López 2007; Zimmerman 2001). De esta forma, sería a partir de los años sesenta del siglo XX que *los científicos sociales, politólogos, sociólogos y economistas se interesaron por el estudio de la acción pública* (Roth 2002).

Existe así una asentada tradición dentro de los estudios sobre políticas públicas que tienden a enfocar la cuestión desde un punto de vista "modernista" según el cual estas muestran el acercamiento entre el Estado y la sociedad civil, más aún, la apertura al ámbito cívico de la gestión pública. En esta línea, Pierre Muller (2010) sostiene que la importancia creciente dada a las políticas públicas durante el siglo XX tiene que ver con el "progreso" de muchas sociedades desde la tradición a la modernidad. Ello quiere decir que en la medida en que las sociedades se hacen más complejas las políticas públicas buscan articular las instituciones a la sociedad civil.

Esta visión "modernista" no es la del presente texto, pues, por un lado, entender las políticas públicas como el acercamiento e interacción entre Estado y sociedad civil aún en regímenes autoritarios como el aquí revisado, parece no ser del todo correcto. Más acertado sería utilizar la categoría de "modernismo reaccionario" que consiste, a grandes rasgos, en la legitimación del



autoritarismo de determinado régimen a partir de la producción de obras públicas que lo avalen como un régimen moderno (Herf 1990). Por otro lado, asumir que las políticas públicas son herramientas puramente técnicas para mejorar la acción estatal, la gestión gubernativa y la vida social a partir de la constatación de necesidades y soluciones evidentes o irrefutables, oculta los distintos intereses que están tras estas políticas y los distintos saberes que las respaldan. En síntesis, asumir como propia esta perspectiva sería obrar contra los principios y propósitos de este texto.

En gran parte del mundo, desde al menos la segunda mitad del siglo XX el Estado “produce” el espacio nacional mediante las obras públicas con el fin de, por un lado, hacer efectivo su dominio y, por otro, asegurar los flujos y conexiones de la economía capitalista global: “¿Qué buen negocio, el espacio! El que se vende y se compra. El que amplía el mundo de la mercancía. Y al mismo tiempo, permite controlar las fuerzas sociales que podrían oponerse al poder político establecido. Así se inaugura el modo de producción estatal” (Lefebvre 1978). Es decir, autoridad y capitalismo fundamentan la producción estatal del espacio y atraviesan a las obras públicas encargadas de producirlo. Según el mismo autor, entre las principales características de este espacio de proyección estatal es que se concibe homogéneo, esto es, “el mismo en todas partes (...) Lo que exige una centralización potente, por tanto una relación: centro-periferia” (Lefebvre 1978); roto -a causa de la casi interminable subdivisión que implica la propiedad privada- y jerarquizado, cuyo orden lleva la paradoja siguiente: “los espacios se jerarquizan severamente desde los centros de dominación hasta las periferias desfavorecidas, pero aún más estrechamente controladas” (Lefebvre 1978).

Siguiendo esta interpretación es imposible comprender las obras públicas como puesta en práctica aséptica y apolítica de saberes igualmente herméticos y “no contaminados” con lo político, lo ideológico, lo subjetivo. Por ello en el presente trabajo se entienden a las políticas públicas como constitutivas de un dispositivo, entendido éste como una red que se establece entre *un conjunto resueltamente heterogéneo que incluye discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas, brevemente, lo dicho y también lo no dicho* (Agamben 2011). En esta misma línea, Gilles Deleuze sostiene que el dispositivo pone en vínculo de manera alternada y siempre móvil el poder, el saber y la subjetividad. Es una verdadera *máquina para hacer ver y para hacer hablar*. En ese sentido, *cada dispositivo tiene su régimen de luz* que ilumina una realidad simbólica y material, oscureciendo otras (Deleuze 1990). Desde este marco teórico se pretenden desarrollar las siguientes páginas en las que se intentará mostrar parte de este entramado y también la implicancia que tuvo el pensamiento neoliberal y geopolítico en la construcción de un régimen de lo visible donde la

Carretera Austral se visualiza como “necesidad” incontestable, objetiva e incluso obvia.

CARRETERA AUSTRAL: ENTRE NEOLIBERALISMO Y GEOPOLÍTICA

EL ESTADO SUBSIDIARIO

Uno de los principios sobre los que se fundó la dictadura cívico militar fue que *El Estado debe planificar su propio crecimiento y expansión armónicamente con su desarrollo y seguridad* (Von Christmar 1968: 237) y tras aproximadamente cinco meses del Golpe de Estado, esto quedó claro en la Declaración de principios del Gobierno de Chile del 11 de marzo de 1974. Según este documento, *el objetivo fundamental de la reconstrucción que se llevaba a cabo fue hacer de Chile una gran nación* (Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974), lo cual dependería, por un lado, de impulsar el crecimiento económico y, por otro, asegurar el orden y la seguridad nacional. Siguiendo esta lógica, en el Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989), se expresa que, ante la necesidad de *levantar al país de la profunda crisis moral, política, económica y social* (Programa de Desarrollo del Estado de Chile 1983-1989), el nuevo régimen, en el ámbito económico, *ha establecido un sistema basado en el derecho de propiedad, en un mercado libre y sin distorsiones, en una economía abierta al comercio exterior y en el que el Estado desempeña un rol subsidiario* (Ibid).

Este documento que, al decir de Pinochet, reitera su adhesión a los principios de la doctrina establecida en la Declaración de 1974, también pretende ser una actualización de los mismos. Lo más notorio es el rol protagónico que adquiere el pensamiento neoliberal para el régimen. Ahí se redefinían los alcances y atributos del Estado manifestado en el principio de subsidiariedad que, *supone la aceptación del derecho a la propiedad privada, y a la libre iniciativa en el campo económico* (Ibid).

En materia de transporte, esta lógica es coherente con los principios propuestos por el Banco Mundial en un estudio iniciado en 1972 y publicado en 1986. Si bien la política presentada por el Banco Mundial estaba enfocada en el ámbito urbano la coincidencia ideológica entre sus principios y aquellos que animaron la construcción de la Carretera Austral durante la dictadura cívico militar es clara. Ello es de esperar si se tiene en cuenta de que por parte de este régimen se solicitaron y recibieron préstamos tanto del Banco Mundial como del Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de distintos tramos de camino austral (El Diario de Aysén 28 de febrero de 1983; El Diario de Aysén 29 de julio de 1985; El Diario de Aysén 24 de mayo de 1986). Del estudio elaborado por la institución financiera salta a primera vista el enfoque teórico: los transportes afectan directamente



la eficiencia económica de un territorio y el bienestar de sus habitantes. En esta lógica, *Es evidente que un sistema eficaz de transportes contribuye a maximizar la eficiencia económica de cualquier ciudad, mientras que un sistema inferior retrasa el progreso económico* (Banco Mundial 1986). Dicho pensamiento queda plasmado en los tres principios que orientan la política propuesta por el Banco, a saber, viabilidad económica, viabilidad financiera y eficiencia. En términos generales, representa el discurso del crecimiento y desarrollo, dando cuenta de que *Para que los países en desarrollo puedan cosechar los beneficios de esos conjuntos de medidas, por lo general será necesario introducir cambios de índole política e institucional* (Banco Mundial 1986: 49).

Estos cambios de índole política e institucional tuvieron en Chile la clara manifestación en la reducción del rol público en materia económica bajo la figura del Estado subsidiario y un gobierno autoritario y represivo en términos sociales y políticos. Como afirmaba por esos años Lefebvre, “El modo de producción actual se caracteriza por el espacio de control estatal, a la vez, espacio de intercambios” (Lefebvre 1978). Según manifiesta, el control estatal no implica en absoluto “cerrar” el espacio nacional administrado por el Estado a los flujos económicos globales, sino por el contrario, funcionar como administrador de esta inserción de espacios nacionales a las lógicas capitalistas generando las llamadas “fronteras del desarrollo” (Núñez, A., Arenas, F., Sánchez, R. y Urrutia 2017). Como se dijo, dicha concepción de la economía se hace particularmente evidente en el caso de la Carretera Austral.

En un estudio de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, reproducido en un diario nacional el año 1982, se afirmaba que *En esta región se da en forma típica el conocido dilema que consiste en tener poca población por su pobreza y que, a su vez, es pobre a causa de su baja población*, y por lo tanto se hace hincapié en la *necesidad de romper este círculo vicioso correspondiéndole al Estado, en su carácter subsidiario, dotarla de la infraestructura mínima necesaria para ello, como también de los estímulos para la acción privada* (La Nación, 24 de febrero de 1986: 6A).

De hecho, en su gran mayoría el longitudinal fue edificado a base de *propuestas públicas en las cuales participan contratistas del sector privado locales y del sector norte, atraídos por las posibilidades de trabajos que existen en la zona* (El Diario de Aysén, 4 de noviembre de 1978: 2).

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

se complementen en forma perfecta (El Diario de Aysén, 30 de julio de 1981: 3 y 11), lo cual, en realidad, venía a formalizar una práctica ya recurrente como lo manifiesta de manera clara Federico Krueger, Jefe Divisional del Servicio de Cooperación Técnica dependiente del Estado, quien en 1976 hablaba a los privados de la zona afirmando que *Aysén es potencialmente rico en recursos naturales, pero con un grado de desarrollo muy bajo, y en la actualidad muy subdesarrollada. Se inicia recién en forma mancomunada hacia el comercio exterior*, para agregar que, *sin duda son ustedes, 'señores empresarios', quienes, con vuestra capacidad, vuestra inteligencia, deberán sortear innumerables problemas para lograr volúmenes y calidad exportables. Para ello el gobierno les está entregando algunas herramientas que finalmente serán la llave maestra del desarrollo* (El Diario de Aysén, 12 de agosto de 1976: 3).

Bajo la óptica de este representante del Estado, *el futuro de Aysén está en gran medida en vuestras manos. Lo digo porque en este Seminario se encuentran las personas más representativas del sector privado y son ustedes los que deberán aplicarse en el mejor aprovechamiento de nuestros recursos naturales* (Ibid).

Sumado a lo anterior, es preciso señalar que, en este período, las propuestas de carácter económico adquieren expresamente una intencionalidad política siguiendo la lógica de la Doctrina de Seguridad Nacional, la cual tiende a vincular principios geopolíticos con disposiciones económicas bajo el lema de que para combatir al “enemigo interno” y mantener el orden es necesario el desarrollo económico -desde el modelo neoliberal- y el férreo control de libertades individuales -exceptuando, obviamente, la económica. Es por esto que en el punto II del Programa de Desarrollo 1983-1989, relacionado con el *Objetivo Nacional del Gobierno de Chile*, se dice que es *Procurar alcanzar un desarrollo político, económico y social sobre la base de un claro concepto de unidad nacional, y en armonía con la comunidad internacional. Tales esfuerzos se realizarán en permanente concordancia con la seguridad nacional* (Programa de Desarrollo del Estado de Chile 1983-1989).

Esta convivencia entre los principios económicos neoliberales con los geopolíticos relacionados con la administración del Estado y el gobierno de la nación (Chateau 1977) se presentan claramente en la descripción de las *Políticas Generales* del mismo documento donde, se recalca, por un lado, *la vigencia del principio de subsidiariedad en el campo de las relaciones económico sociales* (Programa de Desarrollo del Estado de Chile 1983-1989) el cual *asegura a cada individuo la más amplia libertad para emprender actividades productivas* (Ibid). Sin descuidar por cierto el propósito de *Lograr y garantizar una efectiva Seguridad Nacional mediante el crecimiento armónico del país en sus aspectos políticos, económicos, sociales y de defensa, de manera de alcanzar una capacidad potencial disuasiva que aleje sustancialmente las eventuales amenazas que*



atenten contra la soberanía, independencia y continuidad institucional que se ha forjado la república (Ibid).

El nodo ideológico seguridad-desarrollo tuvo sus claras manifestaciones materiales. De hecho, dentro de las principales obras públicas llevadas a cabo en Chile durante el siglo pasado, tres de las más importantes fueron fundadas durante -aunque iniciadas antes de- la dictadura: el Metropolitano de Santiago, la Carretera Austral y el complejo hidroeléctrico Colbún-Machicura. Tanto en el discurso como en la práctica este tipo de obras de gran escala y alta inversión sirvieron como forma de legitimación social pues a través de ellas podía mostrarse como un régimen moderno e incluso, a su manera, desarrollista, justificando con ello su violencia y autoritarismo (Munizaga 1988; Tironi 1990; Huneeus 2005).

Coherente con ello, en la Doctrina Básica de Obras Públicas editada en 1975 la infraestructura pública era entendida como *factor común componente del proceso de desarrollo socio-económico o instrumento condicionante del desarrollo socioeconómico* (Doctrina Básica de Obras Públicas 1975).

En una lógica que recuerda las reflexiones realizadas por David Harvey para comprender la reproducción espacial del capitalismo (Harvey 2005), este documento continuaba afirmando que *Al desarrollar a través de las obras públicas una labor que compromete simultáneamente a la totalidad de las actividades sectoriales componentes del proceso de desarrollo, constituye de hecho la expresión más palpable de las políticas oficiales adoptadas y de los resultados en materia de capitalización socio-económica del país* (Doctrina Básica de Obras Públicas 1975).

De manera más específica, en relación a las obras viales, el principio seguridad-desarrollo se encuentra explicitado en el punto número III sobre Sectores de Servicios, en el apartado dedicado a los Transportes del Programa 1983-1989, donde se exponen una serie de principios que explican por qué la Carretera Austral fue considerada objetivo principal del régimen y una de las mayores inversiones (Rojas 2000; Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte 1997) : *Procurar la integración física de todo el territorio nacional, poniendo especial énfasis en mejorar las vías de comunicación al interior de la zona austral del país y en la vinculación de esta zona con el resto del territorio nacional* (Programa de Desarrollo del Estado de Chile 1983-1989). Luego, *Disponer de la infraestructura de vías y terminales necesarios y lograr el crecimiento de los servicios de transporte requeridos para el desarrollo económico social del país* (Ibid), y, por último, *Coordinar las actividades de transporte como un medio para garantizar el ejercicio pleno de la soberanía nacional* (Ibid).

En una lógica similar, en un libro publicado por el Ministerio de Obras Públicas en 1988, en relación a las

obras públicas ejecutadas por dicha secretaría de Estado durante los quince años transcurridos de régimen, se decía, en específico en relación a la región donde se construyó el camino austral, que *A través de las obras viales, se ha integrado longitudinal y transversalmente un territorio de complicadísima geografía, la que ha obligado a penetrar la dura roca y vencer pantanos, quebradas, ríos torrentosos; en fin, transformar una naturaleza hostil, proporcionando redes de comunicaciones terrestres por donde circula ahora el progreso* (Ministerio de Obras Públicas 1988).

Es importante señalar en este punto que el Estado a través de sus instituciones -ministerios, servicios de cooperación técnica- promovía entonces -y todavía hoy- una noción de "desarrollo" notablemente anclada en la racionalidad moderna que fomenta una concepción utilitarista y mercantil de la naturaleza (Escobar, 2000). Según esta visión, el progreso está determinado por el dominio y superación de la naturaleza, y de ahí se concibe como necesaria su "explotación" y "colonización" en tanto es entendida como "recurso" (Alimonda 2011).

En efecto, estas nociones teórico-económicas se enlazan coherentemente con el tipo de representaciones que mostraban la región de Aysén como *la gran reserva económica de Chile* (El Diario de Aysén, 2 de marzo de 1988: 3). O, según expresaba el Ministro de Defensa Nacional, Contralmirante Patricio Carvajal, como *otro Chile abierto al desarrollo gracias a este proyecto vial* (El Diario de Aysén, Coyhaique, 11 de noviembre de 1987: 1). Según otro documento, en ese "otro Chile" habría de establecerse el *aprovechamiento de sus recursos forestales, ganaderos y mineros aparte de las posibilidades insospechadas que podrían generar los grandes proyectos hidroeléctricos que están estudiándose en ENDESA* (El Diario de Aysén, 29 de mayo de 1978: 1). Con ello, se decía en otra publicación, *estos extensos territorios, de un potencial económico tan grande como desconocido podrían incorporarse a los beneficios de la vida moderna* (XI Región. Aysén la reserva de Chile. Revista Tour 1985).

Noción sumamente extendida entonces -y hoy día- que representaba a este territorio como *'la reserva de Chile' en razón de las posibilidades futuras de sus recursos naturales, tanto forestales como agrícolas, ganaderos, pesqueros y mineros* (Ibid), y que, de manera más global, se enlaza con el derrotero histórico de los países de América del Sur que han basado sus economías en la explotación y exportación de sus "recursos" naturales con el propósito de ingresar así al mercado económico global, consolidando con ello una posición desventajosa en términos económicos como ecológicos (Leff 2005; Bruckmann 2008; Machado Araóz 2010). Coincidentemente, varios autores han demostrado que precisamente a partir de la década de los 70' la Patagonia tanto chilena como argentina ha adquirido un lugar protagónico en esta "geopolítica de la integración"



de las economías globales a causa de la cantidad y diversidad de recursos naturales que este espacio posee (Delgado Ramos 2008; Cádiz 2015).

En este sentido, el significado de la representación Aisén "reserva económica" abierta gracias a la Carretera Austral se enmarca en una serie de iniciativas nacionales y globales que han buscado integrar estos espacios ricos en recursos naturales a la dinámica de explotación capitalista mundial. Es decir, discursivamente el camino longitudinal es promovido como una obra de infraestructura para el bien nacional, sobre todo, local, pero fundamentalmente es comprendido por esos mismo promotores como resorte para capitales transnacionales (Núñez, A., Arenas, F., Sánchez, R. y Urrutia, S., 2017).

Aquí nuevamente es gráfico volver a Lefebvre para comprender el vínculo entre Estado y privados en la producción social del espacio bajo el capitalismo contemporáneo. Contra las desmesuradas posiciones que proponen que ambas son entidades opuestas, es decir, que el avance del Estado implica necesariamente el retroceso de la dinámica capitalista, este autor nos demuestra cómo -y de manera específica en el espacio- funcionan complementariamente: "El modo de producción capitalista se define también por la producción de las relaciones sociales y políticas, incluyendo el Estado y lo estatal. Finalmente se define por la producción de un soporte espacial (soporte de las relaciones de producción, de su reconducción y reproducción). Este espacio-soporte no tiene nada de misterioso. Se produce a partir del espacio preexistente: espacio-nación (geofísico), espacios históricos. Por los agentes definidos: promotores, banqueros, urbanistas, arquitectos, terratenientes, autoridades políticas (locales o nacionales) y a veces los usuarios" (Lefebvre 1978).

En este sentido, las representaciones sociales que el Estado moviliza en paralelo al proceso de transformación territorial que implica la Carretera Austral son esenciales para darle una legitimidad social al proceso de producción social del espacio. Parafraseando a Lefebvre, ellas logran disimular de manera intencionada lo real -las implicancias de integrar la región a través de la iniciativa privada a los mercados globales de explotación de recursos naturales; el deseo, por parte del Estado, de aplicar un control socioespacial desde una perspectiva jerárquica y homogenizante- bajo la apariencia de inocencia y objetividad (Lefebvre 2013). Según René Lourau, quien también comprendía la importancia de las representaciones sociales para comprender la dominación estatal y las relaciones de poder, *el Estado se instala en lo imaginario, donde todo lo puede* pues cuenta con infraestructura (escuelas e instituciones públicas, propaganda, discursos oficiales y demás) para *hilar frases interminablemente a través de la boca de sus profesionales de la oposición, así como del gobierno, frases sin cola ni cabeza sobre nuestras necesidades, sus programas, nuestros problemas, la realidad* (Lourau 1980: 21).

No obstante, este imaginario de Aisén "reserva económica", que se extiende hasta el día hoy, puede remontarse a los proyectos de colonización de la zona llevados a cabo por el Estado chileno desde principios del siglo XX e incluso a la mítica Ciudad de los Césares de la época colonial. En realidad, habría que decir que esta idea no reconoce colores ni matices en la política tradicional asentada, toda ella, en la lógica moderna y capitalista según la cual, la naturaleza existe para ser dominada y explotada por las sociedades humanas (Swyngedouw, 2011; Descola, 2012; Latour, 2017). La peculiaridad es que durante el período de estudio -y pasando por los gobiernos de distinto matiz político luego de la "vuelta a la democracia" hasta nuestros días- cobra un gran protagonismo a nivel de discurso oficial, pues se sostiene que la construcción de la Carretera Austral -y, gracias a ella, el ingreso expedito de las lógicas neoliberales a la región- permitirá la realización definitiva de este antiguo sueño extractivista. El propio general Pinochet retrató esta confianza cuando afirmó en un periódico local, *He visitado el camino austral porque él es el futuro de Chile. La riqueza que encierra esta zona es incalculable. Potencialmente me atrevería a decir, es la región que tiene una de las mayores riquezas del país. Por eso me he preocupado en abrir una senda que una Puerto Montt con Coyhaique y con Aysén* (El Diario de Aysén, 26 de marzo de 1979: 1).

En relación a esta última constatación, lo importante de señalar es que los actuales índices de pobreza (Fundación para la Superación de la Pobreza 2013) y la continuidad de la percepción de aislamiento en la región - manifestada por la comunidad local en el Movimiento Social por Aysén del 2012- sugieren que toda la riqueza de esta "región-reserva", ahora más accesible "gracias" a la Carretera Austral, no ha beneficiado necesariamente a la sociedad residente. Más aún, esos datos confirman la lógica que subyace al camino longitudinal: incorporar la región a los flujos económicos nacionales e internacionales para poder explotar sus recursos naturales a partir de la iniciativa privada. Como se ve, no se trata de poner el énfasis en las discordancias entre expectativas y resultados de la Carretera Austral, si no de indagar hasta visualizar sus fundamentos más profundos.

De esta forma se van identificando las trazas que unen los distintos puntos de este dispositivo. La Carretera Austral va mostrándose cada vez más como una necesidad evidente, obvia, incuestionable solamente como parte de este entramado de saberes, poderes, representaciones, intereses que la habilitan y le dan coherencia. Es decir, no se puede comprender a este camino longitudinal como una respuesta "natural" a las condiciones y necesidades objetivas de la región -de sus habitantes- y el país, pues eso sería negar su propia historicidad e invisibilizar que sólo puede ser entendido como tal en tanto hay un contexto sociocultural sobre el cual se despliega todo el dispositivo que lo legitima. A



continuación, se revisa otro nodo importante de esta red: el pensamiento geopolítico.

AISÉN, FRONTERA INTERIOR

Un principio básico del presente texto es que *La acción estatal no se limita a generar mediante vías institucionales y administrativas la existencia social y 'privada' de millones de personas, 'ciudadanos', 'sujetos' políticos, sino que Esta procede mediante una vía menos directa, pero no menos eficaz, sirviéndose de este instrumento privilegiado: el espacio.* (Lefebvre 1978). Esta cuestión es particularmente cierta en relación a la Carretera Austral durante el período de análisis donde el pensamiento geopolítico tuvo un rol protagónico en la fundamentación ideológica del régimen cívico militar (Chateau 1977; Valdivia 2012).

Desde la óptica oficial, el camino longitudinal austral debía, además de la acción económica que se ha identificado, *propender a la creación de nuevos centros poblados y al fortalecimiento de los existentes, principalmente los próximos a la frontera, afianzando la soberanía nacional, para evitar recurrir a incómodas servidumbres por territorio extranjero, procurando para ello una comunicación integral que permitiese el abastecimiento a través del espacio geográfico nacional* (García 1989), en definitiva, servía para *poner término a una de las fronteras interiores del país y eliminar una de las insularidades geográficas de Chile Continental Sudamericano* (Ibid).

Bajo las representaciones de un territorio "vacío", sumamente aislado y subdesarrollado, además de peligroso por la fuerte influencia sociocultural y económica de Argentina, el camino austral se legitimaba, según la geopolítica, plenamente por su importancia para establecer en Aisén la soberanía y asegurar así la seguridad nacional.

Margarita Serje, en un estudio sobre la ocupación de la selva en Colombia donde el Estado ha utilizado justamente la geopolítica como saber legitimante, ha dicho respecto de este espacio que, *De una parte, se han visto como la promesa de grandes riquezas y oportunidades. Por otra, representan riesgo y peligro. Se imaginan cargadas de recursos naturales y minerales, aunque pobladas por peligrosos primitivos y amenazantes rebeldes* (Serje 2006). Manteniendo las particularidades de cada caso, el fondo de esta dicotomía reserva-peligro, funciona igualmente para el caso del Estado chileno y la región de Aisén. Por eso, además de representarla como una "reserva económica" también se la comprendía como un "espacio vacío" que era necesario ocupar y colonizar, entendiéndose la Carretera Austral como una infraestructura clave para ello.

Desde la óptica oficial, cargada de nociones geopolíticas, se consideraba a las comunicaciones

(donde, por supuesto, cabían los caminos) como la infraestructura óptima para encarar este tipo de situaciones de aislamiento y despoblamiento. El propio Pinochet, en su libro *Geopolítica* afirmaba que *la conformación del esqueleto del Estado lo muestra integrado por la frontera, el 'Hinterland', el 'Heartland' y las comunicaciones*, las cuales unían los tres primeros aspectos. Con ello, proseguía, *da forma a esas masas que necesitan para su actividad dinámica el que circulen a través de estos elementos los medios económicos, políticos y militares y que se transmitan de uno a otro confin las disposiciones de la conducción política, los productos económicos, las noticias de los elementos sociales y las órdenes de los mandos militares* (Pinochet 1984: 220).

Esta perspectiva teórica es sumamente significativa para comprender la importancia que se le dio durante la dictadura a la Carretera Austral si se tiene en cuenta que Pinochet reconocería, después de terminado su régimen que *uno de los más importantes sellos que trató de imprimir el Gobierno que presidí fue una clara concepción en materias geopolíticas* (Pinochet 1997), agregando que *Consciente de los reales alcances de esta ciencia, se concibió y planificó un conjunto de políticas que permitieron al país llegar a proyectar su desarrollo en forma gradual y armónica en todo el territorio nacional, disminuyendo las limitaciones propias de su forma de faja* (Ibid).

Esta misma confianza en la teoría geopolítica la explicitó, en 1974, el Secretario General del Gobierno, Coronel de Ejército Pedro Ewing, en las siguientes palabras: *La geopolítica -como ciencia asesora al estadista- tiene en la actualidad una gran importancia para la conducción futura del Estado, en la identificación real y concreta de objetivos de tipo nacional, que obedezcan a las características geográficas del país y a la idiosincrasia de su pueblo* (Revista Qué Pasa, 5 de diciembre de 1974: 32).

Estas declaraciones son importantes para los fines de este trabajo en dos sentidos. En el primero, el más evidente, porque demuestra lo importante que fue este saber en la constitución ideológica del régimen lo cual se vio plasmado, como han mostrado otros investigadores, en distintas políticas públicas y de administración de gran importancia para comprender la realidad sociopolítica chilena de hoy, como fue la reforma administrativa de Regionalización de 1974 (Chateau 1978) o la "alcaldización de la política" (Valdivia 2012), y, como se sostiene aquí, también la Carretera Austral. De cierto modo, en tanto que "ciencia asesora del estadista", la geopolítica construyó -materialmente y a nivel de representaciones- Chile durante la dictadura cívico militar cuyo legado persiste hoy con notoriedad.

En segundo lugar, y profundamente vinculado con lo anterior, porque en tanto que ciencia del Estado, la geopolítica legitimó una construcción del espacio nacional



que no se correspondía necesariamente con la perspectiva de la sociedad local. En efecto, retomando lo que decía Lefebvre, esta perspectiva teórica fomentaba una comprensión del espacio nacional sumamente homogénea y jerarquizada lo cual -pese al proyecto de regionalización- fomentaba el centralismo y la exageración de las lógicas centro-periferia, tratando de replicar en la "periferia" -*Hinterland*- las dinámicas del "centro" -*Heartland*-: a este proceso se le llamó durante el período de estudio "colonización" y "chilenización". Desde esta lógica, sólo se le reconocía un valor positivo a la periferia-Aisén en tanto frontera estratégica-militar que afianzaba la soberanía nacional en los límites del territorio del Estado, pero todo lo demás -es decir, sus características identitarias, culturales, lógicas económicas, dinámicas socioespaciales y demás- debía ser en la medida de lo posible "homologadas" a las lógicas del centro (Urrutia 2017).

No estamos tan lejos, allá están lejos o le llaman isla, pero no es isla, es tremendo pedazo de continente (Amigo 2017) son notables réplicas actuales al fervor encogedor que por entonces la geopolítica significó para quienes, como el propio Pinochet, afirmaban que *Nos proponemos basar la acción del gobierno con una proyección geopolítica. Ésta supone la intervención científica de objetivos realistas, con metas nacionales, en sustitución de los ideologismos teóricos ensayados y fracasados, en su totalidad, en nuestro país* (El Mercurio, 12 de abril de 1975: 27). Ello porque la excesiva fe en el conocimiento geopolítico, es decir, en sus principios y nociones teórico-abstractas implicó no visualizar ni considerar los "objetivos realistas" esto es, las necesidades y deseos surgidos de la experiencia cotidiana de la sociedad que habita la región. De esta forma, el Estado impuso su visión hegemónica -jerárquica y homogenizante- del espacio y la sociedad, invisibilizando las perspectivas locales y clausurando la diversidad de miradas.

Como veremos a continuación, desde esta óptica y ética cientificista y tecnocrática se promovió la obra de la Carretera Austral oficialmente. Sus representaciones, por tanto, hacen hincapié en los principios y verdades -supuestamente- naturales e irrefutables que hacían de ella una verdadera necesidad, en tanto solución técnica y moderna a los problemas de la región y el país. Así, por ejemplo, Julio von Chrismar, Profesor de Geopolítica de la Academia de Guerra, afirmaba que el longitudinal austral, *incrementa la unidad e integración nacional; perfecciona la armonía; promueve un crecimiento geohumano más natural; estimula el crecimiento orgánico; facilita el desarrollo global nacional; aumenta la seguridad nacional; aumenta la cultura y capacidad ciudadana; incrementa el poder nacional; promueve el bien común general nacional; perfecciona el espacio vital chileno; perfecciona al estado nación; facilita la conservación de la integridad territorial* (Von Chrismar 1986).

En tanto los preceptos de la geopolítica eran entendidos como verdades incuestionables, Von Chrismar parece sostener que cada una de las características enumeradas eran inherentes al camino, como si la sola construcción de la Carretera Austral conllevara todo ello. De ahí que este mismo autor la catalogara como *una de las realizaciones más importantes de nuestro actual gobierno y, sin duda, la obra predilecta de S.E el Presidente de la República, Capitán General don Augusto Pinochet Ugarte, debido a su enorme trascendencia geopolítica* (Ibid), la cual, *puede resumirse diciendo que constituye la espina dorsal de toda la red de comunicaciones terrestres que (...) unen la Provincia de Palena y la región de Aisén al núcleo de cohesión del territorio de Chile continental, estimulando el desarrollo y la seguridad de esas áreas, consolidando y perfeccionando la unidad nacional y la integración física de Chile* (Ibid).

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

Esta creencia absoluta en la doxa geopolítica también la replicó Germán García, otro oficial de Ejército y Profesor de Geopolítica que afirmaba *la Carretera Longitudinal Austral es en sí un proyecto geopolítico, y, a no dudar, el más importante de los proyectos de esta naturaleza que se hayan realizado en el presente siglo* (García 1989), pues (...) *está destinada a facilitar la organización, ocupación y aprovechamiento del territorio austral, en una verdadera cruzada de 'conquista' del propio espacio geográfico. Lo anterior, a fin de obtener una explotación económica más estable de los inmensos recursos potenciales ya detectados, dentro de los cuales destaca el hidroeléctrico. (...) Se aumenta, al mismo tiempo, la integración física del territorio para formar un solo país, rescatando a Chile de su condición de 'archipiélago geopolítico' y a Aisén de su doble insularidad* (Ibid).

Finalmente, en esta misma línea, Pinochet, quien fue de los más fanáticos impulsores de la Carretera Austral y la geopolítica, afirmó que, *La carretera longitudinal austral, en lo geopolítico, vertebró una zona desarticulada, fortaleció la frontera internacional e integró un hinterland que presenta recursos para el establecimiento de importantes concentraciones de*



población en una época en que los grandes espacios, consolidados geopolíticamente, son vitales (Fundación Presidente Augusto Pinochet Ugarte 1997: 1).

Es importante destacar que este tipo de representaciones elaboradas originalmente en un ámbito académico (en torno a la Academia de Guerra, la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos creada en 1974 o el Instituto Geopolítico de Chile formado en 1981) fueron paralelamente respaldadas y promovidas por representantes e instituciones del Estado, con el consabido rol que ello tiene en la elaboración y fijación de representaciones sociales (Lourau 1980; Colombo 1989; Castoriadis 2013). Tal como sucedió con los principios neoliberales, se puede sostener entonces que, desde la posición privilegiada que tuvo el saber geopolítico en el Estado y mediante distintos mecanismos de formación y difusión (Pittman 1990; Santis 1998) se fueron asentando en el sentido común de la gente estas ideas en torno al valor geopolítico de la Carretera Austral, asegurando así la legitimidad social de ella, consolidando la imagen de una obra puramente técnica y necesaria, más aún, positiva y deseable, llevada a cabo por un régimen moderno y desarrollista.

Es justo reconocer aquí que el anhelo por un camino longitudinal tiene antecedentes en la propia sociedad aisenina y no necesariamente fue una idea original del Estado (El Diario de Aysén, Coyhaique 29 de julio de 1978; 31 de julio de 1978 y 2 de agosto de 1978). Además, en términos oficiales tampoco es una iniciativa de la dictadura cívico militar, de hecho, ésta ya se había empezado a construir antes del Golpe de Estado (El Diario de Aysén 23 de enero de 1982: 3; El Mercurio 4 de marzo de 1988: C5; La Época 28 de febrero de 1988: 11). Sin embargo, lo que en término de análisis hace llamativo el período de estudio es el gran interés que se le dio entonces a su construcción, razón por la cual es necesario indagar en estas motivaciones de fondo.

La gran cantidad de discursos y recursos materiales desplegados por el Estado a disposición de este camino pueden ser comprendidos si se tiene en cuenta que estaba plenamente justificado por los principios geopolíticos y neoliberales y, en definitiva, por el proyecto global del régimen cívico militar instaurado (García 1989). Es decir, para comprender la Carretera Austral no se le puede aislar del contexto político y social en la cual se edificó pues en él despliega sus fundamentos y por tanto este marco constituye parte de lo que este camino es. En términos más teóricos, la reflexión podría incluso trascender el período histórico específico de la dictadura cívico militar y mostrar que estas lógicas de Estado centralista y jerárquico corresponden a la esencia misma de éste en su relación con el espacio y la sociedad en Chile. El deseo de homogenizar socioespacialmente la nación expandiendo hacia las “fronteras” su hegemonía, dominación y producción puede también verse ejemplificada en la zona del norte y la Guerra del Pacífico

(1879) o en la arremetida llevada a cabo contra los mapuche en la llamada “Pacificación de la Araucanía”.

Remitiéndonos al caso de Aisén y la Carretera Austral durante el período de estudio el centralismo y autoritarismo puso en evidencia la preponderancia de los principios geopolíticos y lógicas capitalistas por sobre las propias experiencias de vida cotidiana de las personas de la región. Independiente de los efectos -positivos y negativos- que ha traído el camino longitudinal para las personas que habitan la región, lo que aquí se ha puesto en entredicho es la lógica -centralista y jerárquica- mediante la cual se ha llevado a cabo. Esta cuestión es una sensación local, una “verdad” tanto más cierta en Aisén que las políticas oficiales que ahí se aplican. En este sentido, Elena, pobladora de la región manifiesta que *todas las políticas se hacen desde el centralismo, las decisiones no siempre son las mejores para acá porque la realidad es distinta, tenemos otro sistema de vida* (Amigo 2017: 181). O, en palabras de Mario, otro local, *Todas las decisiones vienen de Santiago y las toman los “amigos de” en nombre de todos los aiseninos. El intendente no es elegido por el pueblo porque tiene que ser del partido que gobierna. Entonces ellos dicen que nos conviene en Aysén, no Aysén dice qué le conviene* (Ibid).

Por muy “realistas” que se pensarán estos saberes y los beneficios que traería consigo la ruta austral, las propias experiencias y declaraciones de habitantes locales obliga a repensar la cuestión. ¿Preponderó la identidad, experiencias y necesidades de quienes habitan la región o principios teóricos, intereses y lógicas que representan otra realidad? En este sentido, el relato de Alberto Rivera, habitante de la región desde antes de la inauguración de la Carretera Austral, parece bastante revelador: *Está muy bonito, mucha falta que le hace la Carretera a esta región, pero yo le voy a decir una cosa a usted, cuando yo me acuerdo de acá en esta zona, no había tanto adelanto, no había carretera, no había radio, no había nada, lo único que había en una casa era un acordeón y una guitarra, eso nunca faltaba en una casa. Pero todos estos adelantos también han traído bastante pobreza, había traído no solamente pobreza, sino muchas otras cosas que antes no había, el robo* (Saavedra y Mansilla 2014: 33). En una línea similar otro poblador, Mario, señala que *Es que todo tiene un precio (...) la mala conectividad que nosotros tenemos hace que Aysén sea lo que sea* (Amigo 2017: 180).

CONCLUSIONES

No es propósito de este escrito realizar un juicio de valor acerca del camino austral, sino intentar desnaturalizar la mirada oficial que lo representa para contribuir a la visibilización de una perspectiva local, entendiendo que el discurso amparado por el Estado y el saber “experto” es también una perspectiva, ni más válida ni más “verdadera” que la de las personas que habitan la



región. En este sentido, al final del escrito se ha intentado mostrar la tensión entre representaciones estatales - amparadas en saberes que promovieron una visión homogenizante y jerárquica de la cuestión socioespacial- y representaciones locales con el fin de mostrar que en torno a las políticas públicas hay una clara tendencia a sobreponer principios teóricos -que nunca son apolíticos- a las experiencias y necesidades de las personas.

Durante el período de estudio, la región de Aisén fue representada desde el Estado como "espacio vacío" y como "la gran reserva económica de Chile". Esa interpretación socioespacial estaba fundada sobre el mismo conocimiento geopolítico y principios neoliberales que legitimaron el enorme impulso dado a la Carretera Austral en tanto esta era entendida como "una respuesta a un desafío" (García 1989). Desde esta lógica, el "desafío" era una naturaleza considerada como "obstáculo" mientras no fuera explotada como "recurso" natural y una sociedad que había que "chilenizar" para así consolidar el dominio estatal y la seguridad nacional.

La Carretera Austral es un caso ejemplificador de cómo puede oscurecerse la conflictiva y para nada inocente trama entre el poder-saber-hacer en una política pública que tiene al transporte, la movilidad y el territorio como sus ejes de acción. Comprender el camino austral como parte de un dispositivo, es decir, como constitutivo de una red extensa y diversa que incluye discursos, conocimientos, leyes, construcciones, prácticas sociales, entre otras, permite mostrar que este solo puede ser entendido como un soporte vacío, objetivo, aséptico cuando las distintas tramas de esta red atravesada siempre por relaciones de poder lo permiten.

Los "objetivos reales" son los que la propia sociedad aisenina identifique como tales, no aquellos que el Estado y la tecnocracia les asigne. A partir del conocimiento de las experiencias e intereses locales y una mayor implicancia en el control y gestión territorial por parte de la sociedad local, las políticas públicas podrían ser cada vez más la creación de los propios espacios y no la implementación de dinámicas impuestas. De momento se ha avanzado en una cuestión no menos importante: demostrar que la verdad que tradicionalmente se le ha impuesto a Aisén como su verdad, no es más que la posición y perspectiva de un núcleo de poder que no tiene necesariamente los mismos intereses, dinámicas y necesidades que la propia región.

REFERENCIAS

Agamben, G. (2011). ¿Qué es un dispositivo? *Sociológica*, 26(73), pp. 249-264.

Alimonda, H. (2011). *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.

Amar, G. (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, Argentina: La Crujía.

Amigo, C. (2017). "No estamos lejos, allá están lejos. Construcción sociocultural del aislamiento". Perspectivas locales sobre aislamiento en Aysén: imaginario estatal y aislamiento como territorialidad. En Núñez, A; Aliste, E y Bello, A. (Eds). *Imaginario geográfico y discursos de frontera. Aisén desde el texto de la nación*. (pp. 167-190). Coyhaique-Santiago, Chile: Ñire Negro y Geo Libros UC.

Ascher, F. (2006). El movimiento en el corazón de la modernidad. *Café de las ciudades*, (44), pp. 1-4.
Banco Mundial. (1986). *Transportes Urbanos. Estudio de Políticas*. Washington D.C.

Booth, R. (2009). *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*. (Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos). Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.

Bruckmann, M. (2008). *Recursos naturales y la geopolítica de la integración Sudamericana*. Recuperado de www.alainet.org/2008.

Cádiz A. (2015). Dinámica geopolítica contemporánea: la práctica espacial de la integración regional sudamericana. *Revista Contextualizaciones Latinoamericanas*, (12), pp.1-12.

Castells, M. (2008). *La cuestión urbana*. 15ed. México D.F: Siglo XXI editores.

Castoriadis, C. (2013). *La institución imaginaria de la sociedad*. España: Tusquets Editores.

Chateau, J. (1977). *Características principales del pensamiento geopolítico chileno: análisis de dos libros*. Santiago, Chile: FLACSO.

Chateau, J. (1978). *Geopolítica y regionalización. Algunas relaciones*. Santiago, Chile: FLACSO.

Colombo, E. (1989). *El imaginario social*. Montevideo, Uruguay: Nordan.

Crispiniano, D. (2012). Políticas públicas, un movimiento discursivo: 'régimen de verdad' por demostrar. *Tend. Ref*, 17 (1), pp. 81-92.

Declaración de Principios del Gobierno de Chile de marzo de 1974. (1974). Recuperado de http://www.archivochile.com/Dictadura_militar/doc_jm_g_ob_pino8/DMdocjm0005.pdf.

Delgado Ramos G. (2008). El carácter geoeconómico y geopolítico de la biodiversidad: el caso de América Latina. En: Merino, A. y Delgado. (Eds). *Gestión ambiental y conflicto en América Latina*. (pp. 25-61). Buenos Aires, Argentina: Clacso.



Deleuze, G. (1990). ¿Qué es un dispositivo? En: Varios Autores. *Michel Foucault filósofo*. Barcelona, España: Gedisa.

Descola, P. (2012). *Más allá de naturaleza y cultura*. Buenos Aires, Argentina: Amarrortu editores.

Divall, C and Revill, G. (2005). Cultures of transport: representation, practice and technology. *Journal of Transport History*, 26(1), pp. 99-111.

Escobar, A. (2000). El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo? En Lander, E. *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*. (pp.68-87). Buenos Aires, Argentina: CLACSO.

Foucault, M. (1979). *Microfísica del poder*. 2ed. Madrid, España: La Piqueta.

Foucault, M. (1991). *La verdad y las formas jurídicas*. 2ed. Barcelona, España: Gedisa.

Fundación Augusto Pinochet Ugarte. (1997). *La Carretera longitudinal Austral. Su impacto y proyección*. Santiago, Chile.

Fundación para la Superación de la Pobreza. (2013). *Voces de la pobreza. Aysén*. Coyhaique, Chile.

García, G. (1989). Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. *Revista Chilena de Geopolítica*, 5(3), pp. 51-69.

Gobierno de Chile. (1983). *Programa de Desarrollo del Estado de Chile (1983-1989)*. Santiago, Chile.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para reconstruir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, 21. (2), pp. 61-74.

Harvey, D. (2005). *El 'nuevo' imperialismo: acumulación por desposesión*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.

Herf, J. (1990). *El modernismo reaccionario*. Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica.

Huneus, C. (2005). *El régimen de Pinochet*. 3 ed. Santiago, Chile: Editorial Sudamericana.

Kauffman, V. and Bergman, M. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol.28.4, pp. 745-75.

Kuhn, T. (2006). *La estructura de las revoluciones científicas*. España: Fondo de Cultura Económica.

Latour, B. (2017). *Cara a cara con el planeta. Una nueva mirada sobre el cambio climático alejada de las posiciones apocalípticas*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI editores.

Lefebvre, H. (1972). *Contra los tecnócratas*. Buenos Aires, Argentina: Gránica.

Lefebvre, H. ([1978] 2017). El espacio y el Estado (Traductor: Jiménez Pacheco, P.). *L'espace et l'État* (Capítulo V). En: Tomo IV, De l'État, Les contradictions de l'État modern. París: Union générale d'éditions, p. 259-324.

Lefebvre, H. (1983). *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*. México D.F: Fondo de Cultura Económica.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing.

Leff, E. (2005). La Geopolítica de la Biodiversidad y el Desarrollo Sustentable: economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza, *OSAL*, 6(17).

Levy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*. Vol. 3 (6), pp. 1-11.

López, M. (2007). El asunto de las políticas públicas. *Revista Gestión&Región*. (3), pp. 105-123.

Lourau, R. (1980). *El Estado y el inconsciente. Ensayo de sociología política*. Barcelona, España: Editorial Kairós.

Machado Aráoz, H. (2010). La 'Naturaleza' como objeto colonial. Una mirada desde la condición eco-bio-política del colonialismo contemporáneo. *Boletín Onteaiken* (10), pp. 35-47

Mauch, C. and Zeller, T. (2008). *The world beyond de windshield. Roads and landscape in the United States and Europe*. Ohio, U.S.A: Ohio University Press.

Ministerio de Obras Públicas. (1975). *Doctrina Básica de Obras Públicas*. Santiago, Chile.

Ministerio de Obras Públicas. (1988). *Factor de integración nacional. 15 años de progreso sostenido 1973-1988*. Santiago, Chile.

Muller, P. (2010). *Las políticas públicas*. 3ed. Colombia: Universidad Externado de Colombia.

Munizaga, G. (1988). *El discurso público de Pinochet: un análisis semiológico*. Santiago; Chile: CESOC.

Núñez, A., Sánchez, R. y Arenas, F. (2013). *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de*



- Los Andes como espacialidad sociocultural*. Santiago, Chile: Geolibros UC-RIL editores.
- Núñez, A., Aliste, E. y Bello, A. (2017). *Imaginario geográficos y discursos de frontera. Aisén desde el texto de la nación*. Coyhaique-Santiago: Ñire Negro-Geo Libros UC.
- Núñez, A., Arenas, F., Sánchez, R. y Urrutia, S. (2017). Las fronteras del desarrollo en la producción capitalista del espacio en Chile (inédito).
- Pinochet, A. (1984). *Geopolítica*. 4ed. Santiago, Chile: Editorial Andrés Bello.
- Pinochet, A. (1997). Visión geopolítica de Chile. Pensamiento y acción. Memorial del Ejército (450): 147-165. (Discurso de Clausura de las 'Primeras Jornadas Internacionales de Geopolíticas Academia de Guerra 1997', realizado por el sr. Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte.).
- Pittman, H. (1990). De O'Higgins a Pinochet: geopolítica aplicada en Chile. En Kelly, P. y Child, J. *Geopolítica del Cono Sur y la Antártida*. (pp.177-187). Buenos Aires, Argentina: Editorial Pleamar.
- Roth, A. (2002). *Políticas Públicas. Formulación, Implementación, Evaluación*. Colombia: Ediciones Aurora.
- Saavedra, S. y Mansilla, X. (2014). *Tras las huellas de la carretera austral. Retazos de historia oral sobre conectividad en la Región de Aysén*. Coyhaique, Chile: Ñire Negro Ediciones.
- Santis, H. (1998). El pensamiento geográfico-político de Ratzel en la geopolítica chilena. *Revista de Geografía Norte Grande*, (25), pp.135-140.
- Sarlo, B. (1979). Raymond Williams y Richard Hoggart: sobre cultura y sociedad. *Punto de Vista*, (6), pp.9-18.
- Serje, M. (2006). Geopolítica de la ocupación territorial de la nación en Colombia. *Gestión y Ambiente*, 9(3), pp.21-27.
- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London, Inglaterra: Verso Press.
- Swyngedouw, E. (2011). ¡La naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada. *Urban*, 501, pp.41-66.
- Tironi, E. (1990). *Autoritarismo, modernización y marginalidad: el caso de Chile 1973-1989*. Santiago, Chile: Sur ediciones.
- Urrutia, S. (2017). Carretera Austral: ¿integración o fronterización? Representaciones geopolíticas en torno a la ruta austral durante la dictadura militar (1973-1990). En Núñez, A; Aliste, E y Bello, A. *Imaginario geográficos y discursos de frontera. Aisén desde el texto de la nación*. (pp. 239-262) Coyhaique-Santiago: Ñire Negro-Geo Libros UC.
- Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités*. París, Francia: Armand Collin.
- Valdivia, V. (2012). *La alcaldización de la política. Los municipios en la dictadura pinochetista*. Santiago, Chile: LOM Ediciones.
- Von Chrismar, J. (1968). *Geopolítica. Leyes que se deducen del estudio de la expansión de los Estados*. Santiago, Chile: Memorial del Ejército.
- Von Chrismar, J. (1986). Trascendencia geopolítica de la Carretera Austral 'Presidente Pinochet'. *Revista Chilena de Geopolítica*, 3(1), pp.35-43.
- Zeller, T. (2003). Consuming landscapes: the view from the road in germany and the united states, 1910-1995. *GHI Bulletin*, (32), pp. 117-126.
- Zimerman, H. (2001). Aparición y desarrollo de las políticas públicas. Artículo presentado en el Primer Congreso Argentino de Administración Pública, Sociedad, Gobierno y Administración Pública, Rosario, 30 de agosto a 1 de septiembre de 2001.