

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

Más allá del consenso conservacionista: una aproximación desde la trama sociopolítica de los caminos en Patagonia Aysén

Beyond the conservationist consensus: an approach from the sociopolitical weft of the roads in Patagonia Aysén

Santiago Urrutia Reveco

Universidad de Buenos Aires, Argentina

surrutiareveco@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-9208-4496>

Andrés Núñez González

Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile

andresnunezg@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1661-845X>

Recibido el 06 de agosto del 2024 Aceptado el 30 de septiembre del 2024

Páginas 105-136

Financiamiento: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET, Argentina) / Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (Chile) a través del Proyecto Fondecyt n°1210944.

Conflictos de interés: Los autores declaran no presentar conflicto de interés.

Resumen: En torno a la Carretera Austral y la red de caminos trazados en Patagonia Aysén se levanta un consenso despolitizado que contribuye en gran medida a las nuevas estrategias de desarrollo desplegadas en la región en el contexto neoliberal chileno. De hecho, desde el período de la dictadura cívico-militar (1973-1990), cuando se

comenzó a destacar su “belleza escénica” y la “eficiente utilización de recursos” en su construcción, la red vial austral ha sido insuficientemente examinada en sus dimensiones social, política y espacial. Sin embargo, dado el panorama actual donde la Patagonia se posiciona como un área estratégica para renovados procesos de acumulación capitalista asociados al

imaginario de una naturaleza “prístina” o “excepcional” que ha impulsado la generación de nuevas geografías desiguales, consideramos necesario reflexionar sobre algunas de las bases (infra)estructurales que han dado forma a este espacio durante las últimas décadas. Basado en un diseño metodológico cualitativo que involucra trabajo de archivo, entrevistas y notas de campo, este artículo se propone comprender algunas transformaciones territoriales recientes en Patagonia Aysén a partir de una aproximación histórica a la trama sociopolítica de sus caminos.

Palabras clave: Caminos, Patagonia, naturaleza, capital.

Abstract: Around the Carretera Austral and the network of roads laid out in Patagonia Aysén, a depoliticized consensus has emerged, which largely contributes to the new development strategies deployed in the region within the Chilean neoliberal context. Indeed,

since the period of the civil-military dictatorship (1973-1990), when its “scenic beauty” and the “efficient use of resources” in its construction began to be highlighted, the southern road network has been insufficiently examined in its social, political, and spatial dimensions. However, given the current scenario where Patagonia is positioned as a strategic area for renewed processes of capitalist accumulation associated with the imaginary of a “pristine” or “exceptional” nature that has driven the generation of new unequal geographies, we find it necessary to reflect on some of the (infra)structural bases that have been shaping this space over the last decades. Based on a qualitative methodological design involving archival work, interviews, and field notes, this article aims to understand some recent territorial transformations in Patagonia Aysén from a historical approach to the sociopolitical weft of its roads.

Keywords: Roads, Patagonia, nature, capital

1. Introducción

En las últimas décadas Patagonia Aysén ha conocido importantes transformaciones socioespaciales como consecuencia del interés que han suscitado sus paisajes y ecosistemas en un contexto de crisis climática generalizada. En efecto, una mezcla de atributos y visiones sobrecogedoras de una naturaleza en principio “prístina” y “salvaje” en una región “aislada” que, por lo mismo, ha podido preservar no solamente su ambiente, sino también parte de sus tradiciones y cultura local, han configurado la imagen arcádica que promete, a quienes pueden acceder a ella, un nuevo origen y refugio futuro en medio de un presente signado por múltiples problemáticas ambientales¹. Ante tal escenario, y en el marco de un impulso sistemático a las políticas neoliberales y de mercantilización de la naturaleza en

¹ Clare Beer, “‘A cold, hard asset’: Conservation resource spectacle in Chilean Patagonia”, *Geoforum* 143 (2023): 1-11; Pamela Bachmann et al., “Protecting Wilderness or Cultural and Natural Heritage? Insights from Northern Patagonia, Chile”, *Conservation and Society* 22 (2024): 25-36.

Chile, Aysén se ha tornado un lugar estratégico para lo que uno de sus promotores, fundador de la compañía Patagonia Sur, definió hace un tiempo como conservacionismo “rentable”, es decir, un modelo de preservación altamente lucrativo que “genera utilidades” a través de actividades como el ecoturismo, los *lodges*, el negocio inmobiliario orientado a segmentos acomodados o la venta de bonos de carbono, entre otras².

Investigaciones recientes han demostrado que tal fenómeno se ha visto favorecido, entre otros factores, por una articulación virtuosa entre Estado y mercado donde la política pública configura las bases jurídicas e institucionales para la acumulación de capital vía acciones privadas o público-privadas que han estimulado procesos de mercantilización-privatización del suelo, concentración de la tierra, desplazamientos de población, segregación socioespacial y, en conjunto, la generación de nuevas geografías desiguales³. Según Swyngedouw, pese a la multiplicación de instancias (e.g. acuerdos, conferencias, cumbres climáticas) destinadas a generar conciencia y políticas para enfrentar la crisis ambiental, tanto su profundización como la proliferación de actividades lucrativas bajo el sello “eco” o “sustentable” serían consecuencia de una “despolitización” de la naturaleza. De manera más específica, serían producto de un “consenso despolitizado” que opera un “desplazamiento fetichista de los procesos socioecológicos reales que producen el cambio climático” permitiendo así “que todo cambie para que nada cambie”⁴. De esa forma, el capital se muestra a sí mismo como única solución viable y deseable clausurando así no solamente otras trayectorias posibles, sino también borrando los rasgos erosivos y contradictorios que conlleva todo proceso intensivo de producción y acumulación capitalista. Desde el punto de vista espacial, tales rasgos han sido explicados a partir de nociones como “acumulación por desposesión”⁵, “formaciones predatorias”⁶ y “violencias espaciales”⁷ que, con diversos matices, tienden a dar cuenta de la dimensión estructuralmente violenta y desigual de los procesos neoliberales de producción territorial.

En línea con estas lecturas, sostenemos que un factor relevante, y a menudo desatendido, para comprender las transformaciones socioespaciales de Patagonia Aysén desprendidas de su posicionamiento como “pionera” en un modelo de desarrollo sustentado en el cuidado

² Sabine Drysdale, “Warren Adams de Patagonia Sur. Un capitalista en la Patagonia”, *El Sábado*, febrero 2012, 12.

³ Enrique Aliste et al., “Discourses of Nature in New Perceptions of the Natural Landscape in Southern Chile”, *Frontiers in Psychology* 9 (2018): 1-16; Macarena Libuy, “Los habitantes del monte en Puyuhuapi y Cerro Castillo: Prácticas locales en bosques prohibidos y ajenos”, *Revista Austral de Ciencias Sociales* 35 (2019): 115-131; Juan Rodríguez et al., “Patagonia Chilena: conflictos territoriales y procesos de conservación ambiental en el siglo XXI”, *Desenvolvimento e Meio Ambiente* 58 (2021): 233-254.

⁴ Erik Swyngedouw, “El apocalipsis es decepcionante: el punto muerto despolitizado del consenso sobre el cambio climático”, *Revista Punto Sur* 5 (2021): 6-23.

⁵ David Harvey, “El nuevo imperialismo. Acumulación por desposesión”, *Socialist Register* (2004): 99-129.

⁶ Saskia Sassen, *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global* (Buenos Aires: Katz, 2015), 24.

⁷ Simon Springer y Phillippe Le Billon, “Violence and space. An introduction to the geographies of violence”, *Political Geography* 52 (2016): 1-3.

del ambiente es la construcción de infraestructura vial. En efecto, desde la apertura de los primeros tramos oficiales de la Carretera Austral o Camino Longitudinal Austral (CLA) en el decenio de 1980, y la inauguración, décadas después, de la denominada Ruta de los Parques de la Patagonia (de la que la primera constituye un tramo central), Aysén se ha ido consolidando en los circuitos del capital global como “un punto de referencia para el desarrollo económico en base a la conservación” con la “más espectacular ruta escénica del mundo”, tal como declarara el día de su apertura la directora ejecutiva de la fundación privada que impulsó el proyecto⁸. Así, en las últimas décadas, los caminos han tenido un rol sumamente activo en vistas de colocar a Patagonia Aysén en el mapa mundial de los lugares dignos de ser visitados y con grandes potenciales para invertir. De hecho, como se sostiene en este artículo, la expansión de la red vial regional ha (infra)estructurado no solo un cuadro que distribuye o “reparte” lo que puede ser visto o dicho del paisaje aisenino⁹, sino también inducido subjetividades y relaciones socioespaciales solidarias con los nuevos procesos de acumulación en la región. No obstante, como históricamente se ha determinado que uno de los principales obstáculos al desarrollo local lo constituye su aislamiento geográfico y la deficiente conectividad, la construcción de caminos ha sido interpretada de manera casi monolítica y sin mediar mayor examen como un acontecimiento bueno en sí mismo, incluso más allá de sus múltiples (y veces no planificados) efectos concretos¹⁰. De esta manera, se puede sostener que en torno de la infraestructura vial de Aysén también se levanta un consenso despolitizado que, como veremos, tiende a soterrar las tensiones que contienen los procesos socioespaciales condensados en ella.

Este artículo busca comprender algunas transformaciones territoriales recientes en Patagonia Aysén a partir de una aproximación histórica a la trama sociopolítica de sus caminos. Tal propósito se sustenta en la premisa de que las infraestructuras son fenómenos sociotécnicos procesuales y relacionales que intervienen en la producción del espacio, en lugar de entidades fijas y acabadas *en o sobre* el espacio¹¹. En particular, nos basamos en Harvey, Jensen y Morita quienes entienden a las infraestructuras como tramas o “conjuntos materiales que generan efectos y estructuran relaciones sociales, ya sea a través de actividades planificadas y diseñadas intencionalmente o de actividades no planificadas y

⁸ Redacción, “Chile: cómo es la espectacular Ruta de los Parques que busca ser el destino preferido de los montañistas”, BBC News Mundo, 28 de septiembre de 2018, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45679070> (consultada el 11 de julio de 2024).

⁹ Jacques Rancière, *El reparto de lo sensible. Estética y política* (Buenos Aires: Prometeo Libros, 2014), 20.

¹⁰ Trabajos recientes han mostrado el carácter relativo de ciertas lecturas institucionalizadas del aislamiento y demostrado cómo tales interpretaciones conllevan la reproducción de relaciones asimétricas (centralistas) entre Estado y Patagonia Aysén que se expresan en el plano discursivo y práctico de las políticas públicas. Álvaro Román, “Integración territorial como marginación: obstáculos para las zonas aisladas en Aysén y Magallanes, Chile”, *LIDER* 37 (2020): 77-99.

¹¹ Dennis Rodgers y Bruce O’Neill, “Infrastructural violence: Introduction to the special issue”, *Ethnography* 13 (2012): 401-412; Jonathan Alderman y Geof Goodwin, eds., *The social and political life of Latin American infrastructures* (London: University of London Press, 2022).

emergentes”¹². Tal definición permite comprender que, por un lado, las infraestructuras tienen agencia, es decir, capacidad de alterar relaciones y contextos socioespaciales y, por otro lado, que tales transformaciones no solo son variables en el tiempo, sino que algunas son planeadas conscientemente por sus diseñadores y otras son inesperadas o “emergentes” en tanto surgen de la interacción concreta de las infraestructuras con entornos específicos.

Desde tal plataforma conceptual, en este trabajo se sostiene que los caminos han participado en la cofabricación de la naturaleza en Patagonia Aysén a partir del modelado del paisaje y la articulación históricamente cambiante de relaciones sociedad-naturaleza. En el escenario actual, proponemos que la infraestructura vial interviene en los procesos de valorización y apropiación capitalista del espacio asociados a la instalación de una imagen de naturaleza prístina e inalterada, así como en la generación de relaciones socioespaciales asimétricas disimuladas bajo el velo de lo que denominamos “consenso conservacionista”.

El trabajo de investigación se llevó a cabo a través de un diseño metodológico cualitativo basado en el análisis de fuentes secundarias y primarias relevadas en trabajo de archivo en la ciudad de Santiago y Coyhaique, junto con entrevistas y anotaciones de campo realizadas en la región de Aysén entre enero y julio de 2023, y enero de 2024¹³. El argumento se encuentra estructurado en tres grandes secciones. En la primera realizamos una aproximación histórica a los caminos centrándonos en su incidencia en la estructuración territorial y ambiental de Aysén previa construcción del CLA. La segunda explora algunas transformaciones socioespaciales y resignificaciones de la naturaleza que, movilizadas por la construcción del CLA, sirven de base comprensiva de los procesos contemporáneos de producción y apropiación del espacio. En la tercera sección presentamos una aproximación al contexto actual identificando continuidades, así como discontinuidades y singularidades que presentan sus principales nudos problemáticos. Cerramos con algunas reflexiones y principales conclusiones.

2. Una aproximación histórica a los caminos en Patagonia Aysén (1902-1970)

Mediante decreto ministerial de diciembre de 1927 se creaba oficialmente el Territorio de Aysén en la sección central de la Patagonia chilena. Comentando el hecho aparece pocos meses después publicado en la revista de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía un artículo firmado por el político e historiador Alberto Edwards, quien señalaba que el “territorio chileno termina o se interrumpe bruscamente a la altura de Chiloé” para volver a reaparecer en “el seno de la Última Esperanza”. Así, según su perspectiva, la decisión de institucionalizar tal territorio era positiva en tanto abría perspectivas de “progreso” y “colonización” de un área (aproximadamente un sexto de la superficie del territorio

¹² Penny Harvey et al., eds., *Infrastructures and Social Complexity: A Companion* (London: Routledge, 2016), 5.

¹³ Las entrevistas fueron realizadas bajo normas éticas en las que cada participante fue informado sobre los objetivos de la investigación y se les pidió el consentimiento para ser grabado. Los nombres de los entrevistados han sido anonimizados para proteger su privacidad y confidencialidad.

nacional) considerada un “desierto (...) prácticamente inexplorado”, por carecer de adecuadas vías de comunicación¹⁴.

Si bien Aysén fue la última región en ser incorporada oficialmente a la organización político-administrativa del país¹⁵, lo cierto es que su territorio no se encontraba vacío. Y al tiempo que había personas, existían también diversas rutas y sendas, aunque estas configuraron una trama de conectividad que priorizaría el acceso a servicios básicos y la conexión con mercados situados mayormente en territorio argentino¹⁶. En efecto, durante la primera mitad del siglo XX Aysén se había estructurado como un territorio “cantonizado”¹⁷ caracterizado por una ocupación en torno a diversos circuitos transversales que terminaron por orientar gran parte de su vida social hacia la vertiente oriental de la frontera interestatal. En ese sentido, en 1920 el ingeniero Pomar en su viaje realizado para la Inspección General de Colonización a Aysén observará que existía la costumbre en los habitantes locales de decir “vine a la Argentina” para referirse a Aysén o “se fue a Chile” cuando se viajaba al norte de la región¹⁸.

En líneas gruesas, hasta entrada la segunda mitad del siglo XX Aysén fue considerada un área subdesarrollada, más precisamente una “frontera interna” marginada del desarrollo nacional por carecer de un sistema de vialidad “moderno” (o lo que entonces pasó a considerarse como sinónimo) troncalmente organizado. Expresión de ello, en un evento celebrado en 1970 entre parlamentarios representantes de las entonces denominadas “provincias australes” (Chiloé, Aysén y Magallanes) que se habían reunido para discutir sobre los problemas de Aysén, se consideró el principal la falta de una ruta terrestre que lo uniera verticalmente al “resto” del país. Frente a tal panorama el director de la Dirección de Vialidad (DV), que también había asistido a la reunión, se explayó sobre el proyecto de construcción del CLA que hace poco tiempo se encontraba en ejecución, insistiendo en “la absoluta necesidad de construir esta vía de comunicación que hará posible incorporar al país una de sus zonas más ricas”¹⁹ (Figura 1).

¹⁴ Alberto Edwards, “El Territorio de Aysén”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* 61 (1928): 39-43. El año 1929 su condición administrativa cambió a Provincia de Aysén. En 1974, como parte del proceso de regionalización del país, se convirtió en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

¹⁵ Adolfo Ibáñez, “La incorporación de Aysén a la vida nacional 1902-1936”, *Historia* 11 (1972): 259-378.

¹⁶ Sebastián Saavedra, *Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén* (Coyhaique: Ñire Negro, 2021).

¹⁷ Mateo Martinic, *De la Trapananda al Aysén. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la Prehistoria hasta nuestros días* (Santiago: Fundación Río Baker, 2014), 443.

¹⁸ José Pomar, *La concesión del Aysén y el valle Simpson* (Santiago: Imprenta Cervantes, 1923), 56.

¹⁹ Redacción, “Problemas australes”, *Revista Rutas*, enero de 1970.

Para el historiador local Baldo Araya, “la historia de los caminos de Aysén comenzó con un desafío”, puesto que en el contexto de las tensiones limítrofes con Argentina resueltas parcialmente a través del laudo arbitral de 1902, las autoridades chilenas habrían considerado indispensable la configuración de “pruebas palpables de una ocupación efectiva” del territorio, razón que incentivó la apertura de “las primeras sendas a comienzo de siglo para remontar las costas de los ríos Baker y Aisén”²⁰. Desde entonces, la construcción de vías de comunicación corrió principalmente por cuenta de los propios pobladores quienes orientaron sus circuitos mayormente hacia el lado argentino, así como también de las compañías ganaderas a las que el Estado había delegado la función de colonizar y explotar el territorio a través del sistema de grandes concesiones²¹. Una de las más influyentes de estas fue la Sociedad Industrial de Aysén (SIA) que abrió el camino transversal entre Coyhaique (en la zona pampeana fronteriza) y Puerto Aysén (entonces principal poblado regional orientado hacia el Pacífico que operaba como punto de conexión con el territorio nacional). Más allá de la frontera, tal camino se extendía hasta el puerto argentino de Comodoro Rivadavia, llegando a convertirse en uno de los principales ejes de circulación binacional, así como en una notable excepción por cuanto la mayoría de los caminos de la época “salían” hacia territorio argentino sin conectar mayores superficies en el lado chileno. Sin embargo, para principios de la década de 1920 la alianza público-privada en la que se basaba el sistema de “soberanía delegada”²² ya hacía evidente sus deficiencias productivas y su fracaso con relación a la construcción de infraestructura vial y poblamiento, sus dos principales compromisos con el Estado chileno²³.

A partir de la creación del Territorio de Aysén en 1927 la injerencia de los aparatos estatales en la configuración de una red de comunicaciones internas incrementará, aunque hasta la apertura de los primeros tramos del CLA en la década de 1980 esta será considerada insuficiente. Durante este período el paradigma dominante consistirá en una orientación este-oeste que permitiera sustraer los flujos transfronterizos y encauzarlos a través de vías terrestres o fluviales-lacustres hacia el mar y desde ahí al “resto” del país. En ese sentido, en uno de sus informes realizados para el Departamento de Caminos de Chile (antecesor de la DV), el explorador Augusto Grosse señalaba en 1951 la importancia de construir caminos transversales que unieran los poblados fronterizos con el Pacífico para asegurar un “rescate progresivo” de las “riquezas” de esa zona que “se perdían para Chile”²⁴ por fluir predominantemente hacia territorio argentino.

Tal concepción volcada hacia el Pacífico permite comprender la inauguración de los recorridos turísticos por crucero a la laguna San Rafael a partir de la década de 1930. En efecto, desde el punto de vista del paisaje los atractivos de la región fueron proyectados

²⁰ Baldo Araya, “Los caminos que reclamaron nuestros viejos”, El Diario de Aysén, 5 de octubre de 1981.

²¹ Antonio Mansilla, Chile Austral: Aysén (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 1946).

²² Alberto Harambour, “Soberanía y corrupción. La construcción del Estado y la propiedad en Patagonia austral (Argentina y Chile, 1840-1920)”, Historia 50 (2017): 555-596.

²³ Pomar, La concesión del Aisén y el valle Simpson.

²⁴ Augusto Grosse, Visión de Aysén (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 1974), 187.

originalmente en la zona costera y archipelágica, particularmente hacia el glaciar y laguna San Rafael²⁵. El territorio continental, por su parte, fue comprendido como una reserva de recursos, fundamentalmente ganaderos. Se priorizaron las zonas de pradera por lo que los bosques de lenga, coihue y otras especies fueron comprendidos como “obstáculos” que impedían el avance del “progreso”, lo que implicó la “apertura” de campos a través de la quema de grandes superficies²⁶. Tales incendios no solamente implicaron importantes pérdidas ecosistémicas impulsadas por prácticas productivas e imaginarios de la naturaleza aparentemente incompatibles con los que predominan actualmente en la región, sino que también supuso una serie de medidas geoestratégicas de carácter ambiental.

En efecto, a partir de la década de 1960 el Estado chileno comenzará a centrar su atención en el mejoramiento de la conectividad, así como en la creación de áreas protegidas y de reforestación en las pampas ganaderas cercanas a la frontera²⁷. Se esperaba así no solamente circunscribir áreas que expresaran una presencia directa de los aparatos estatales, sino también que el mejoramiento de los suelos erosionados junto con la construcción de vías terrestres redujera los flujos transfronterizos y fomentaran el surgimiento de nuevos poblados que permitiera reorientar la vida social al interior del territorio nacional²⁸. Durante este período la presencia estatal en el territorio aisenino se expresará a través de una serie de obras tales como la aparición de distintas filiales de la estatal Empresa de Comercio Agrícola (ECA), la inauguración del Puente Presidente Ibáñez (1966), el nuevo aeródromo de Balmaceda (1969), así como el inicio del proyecto “Carretera Longitudinal Austral” (1968) que, en conjunto, irán “infraestructurando” la nación²⁹ en un área concebida como históricamente marginal, aislada y muy “argentinizada”. Lo anterior resulta importante tomando en cuenta que, según Alderman y Goodwin, desde los procesos independistas del siglo XIX los estados latinoamericanos fueron co-fabricados junto con la infraestructura³⁰. En esa línea, durante el siglo XX y hasta la “restauración” (neo)liberal iniciada a fines de la década de 1970, las infraestructuras ocuparon un rol significativo en el programa desarrollista comandado por un Estado más o menos interventor que posó en la realización de obra pública el ideal de integración territorial, soberanía nacional y modernización basada en la industrialización y la explotación de recursos donde la red vial se proyectará particularmente en Aysén como pieza fundamental³¹.

²⁵ Fulvio Rossetti, “El Hotel de la Laguna San Rafael, el canal de Ofqui y la apertura de la frontera centro patagónica occidental: Ciudad, arquitectura y paisaje en el discurso estatal”, NODO 11 (2021): 21-33.

²⁶ Luis Otero, *La huella del fuego. Historia de los bosques nativos. Poblamiento y cambios en el paisaje del sur de Chile* (Santiago: Pehuén, 2006).

²⁷ Mauricio Folchi, “Historia de las áreas protegidas en Chile”, en *Conservando el patrimonio natural de Chile. El aporte de las áreas protegidas*, eds. Gabriela Simonetti, Javier Simonetti y Guillermo Espinoza (Santiago: Gráfika, 2015), 31-57.

²⁸ Fulvio Rossetti, *Una frontera permanente. Historia cultural del paisaje de Aysén, Patagonia chilena 1902-2017* (Santiago: Ediciones ARQ, 2023).

²⁹ Rhys Jones y Peter Merriman, “Network nation”, *Environment and Planning A* 44 (2012): 937-953.

³⁰ Alderman y Goodwin, *The social and political life of Latin American infrastructures*.

³¹ Dirección de Vialidad, *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aysén. Antecedentes del Proyecto* (Santiago: Dirección de Vialidad, 1968).

3. Carretera Austral y reorganización socioespacial: creando consenso despolidizado en Patagonia Aysén (1976-1990)

3.1. La “gran obra (geopolítica) del siglo XX”

La multiplicidad de dispositivos y mecanismos dirigidos a la transformación radical de la sociedad que desplegó la dictadura cívico militar (1973-1990) no se limitó a la persecución, desaparición y ejecución del “enemigo interno”, sino que también incluyó la reconfiguración del espacio social³². De esta manera, la violencia no solamente fue ejercida *sobre* puntos determinados en el espacio, sino también *a través* del espacio, es decir, por medio de una serie de transformaciones territoriales que contribuyeron a la naturalización y banalización de un orden estructuralmente violento³³. En realidad, ambas modalidades -represiva y generativa- formaron parte de un mismo proyecto en el que la violencia hizo del espacio y las infraestructuras el medio para reconfigurar prácticas y relaciones sociales con fuertes resonancias en la actualidad.

La presentación de las infraestructuras como expresión de procesos “refundacionales” encabezados por gobiernos “modernos” y “eficientes” fue recurrente en el despliegue mediático de las dictaduras latinoamericanas entre las décadas de 1960 y 1980³⁴. En tal contexto, siguiendo a Larkin, las infraestructuras desplegaron su potencial tecnopolítico y poético. Por un lado, transformando prácticas y relaciones socioespaciales según una racionalidad económica-política que favoreciera la reproducción de un nuevo orden social. Por otro lado, generando (a través de diversos dispositivos) un consenso social sobre la importancia de las obras y la virtud de los regímenes que las construían, que podía (o no) estar fundado en las funciones y alcances concretos de la infraestructura³⁵.

Con relación a esto último, el CLA constituye un ejemplo representativo en Chile³⁶. Proyecto oficialmente iniciado a fines de la década de 1960, fue reimpulsado y resignificado por la dictadura a partir de 1976. Durante la década de 1980 se llevaron a cabo importantes hitos como la apertura del tramo de Chaitén-Coyhaique (420 km

³² Roberto Santana, “Control del espacio y control social en el Estado militar chileno”, *Revista de Geografía Espacios* 36 (2013), 13-28.

³³ Carlos Salamanca, “La violencia en el espacio. Una propuesta de lectura crítica sobre las violencias del pasado reciente en América Latina”, *Millars* 53 (2022): 145-167.

³⁴ César Martins y Martha Ruffini, “Dictadura, poder estatal y grandes proyectos en regiones marginales. La Amazonia brasileña y la Patagonia argentina durante la década de 1960 y 1970”, *Folia Histórica* 43 (2022): 81-106.

³⁵ Brian Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructures”, *Annual Review of Anthropology* 42 (2013): 327-343.

³⁶ El CLA (CH-7) es una ruta de más de 1.240 kilómetros de largo que recorre longitudinalmente la región de Aysén y la provincia de Palena, conectándolas al resto del país gracias a su enlace con la ruta CH-5 (Panamericana) a la altura de Puerto Montt (región de Los Lagos). En su recorrido el trazado principal se entrelaza con distintos caminos secundarios que se despliegan en un sentido transversal (oeste-este) de los cuales algunos devienen caminos internacionales o transfronterizos. La red vial incluye un centenar de puentes y algunos transbordadores.

aproximadamente) a principios de 1982 y la inauguración del tramo Puerto Montt-Cochrane (aproximadamente 1000 km considerando los transbordos sobre el seno Reloncaví, el canal Comau y el fiordo Reñihué) a principios de 1988. Para ese mismo año, según el Ministerio de Obras Públicas (MOP) Aysén contaba con una red vial de más de dos mil kilómetros que consideraba al trazado longitudinal (1.240 km), caminos transversales (1.215 km) y 118 puentes (que sumaban aproximadamente 4.720 metros lineales)³⁷. Sin embargo, el CLA se edificó no solamente mediante la tronadura de rocas, la construcción de “envaralados”³⁸ o la remoción de miles de metros cúbicos de tierra, roca y vegetación, sino también a través del despliegue de un contundente dispositivo mediático que tenía como propósito instalarla como la “gran obra (geopolítica) del siglo XX” y a Pinochet como su principal ideólogo³⁹. Para ello, entre otros mecanismos se utilizó la difusión a través de la prensa, la designación (no oficial) de la obra como “Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet”, la realización de caravanas de turismo organizadas en la capital nacional para dar a conocer la obra, la organización de competencias automovilísticas (*rallies*) cuyo propósito era mostrar y poner a prueba los caminos recientemente inaugurados, la transmisión de documentales referidos a la obra en la televisión pública, o la realización de muestras itinerantes que difundían imágenes, planos y material informativo de la obra a través de un recorrido por distintas ciudades del país (Figura 2).

³⁷ Ministerio de Obras Públicas (MOP), Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido 1973 – 1988 (Santiago: El Ministerio, 1988). Una vez terminada la dictadura, la obra siguió avanzando principalmente en dirección sur. Los hitos más emblemáticos fueron la conexión con Puerto Yungay (1996), luego con Villa O’Higgins (1999) en el extremo sur de la región y finalmente la variante a Caleta Tortel (2003). En la actualidad, tanto el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) como la Dirección de Vialidad dependiente del MOP realizan trabajos de extensión, mantenimiento y consolidación.

³⁸ Técnica constructiva que consiste en la disposición alineada de troncos sobre terrenos pantanosos que, rellenos posteriormente con otros materiales, sirven de base para la construcción de las sendas de ripio.

³⁹ Germán García, “Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío”, *Revista Chilena de Geopolítica* 5 (1989): 51-69.

Figura 2



Fuente: El Diario de Aysén, 3 de marzo de 1988.

Pero mientras el CLA fue ampliamente difundido como obra “monumental” de gran relevancia geopolítica o “una de las obras públicas más importantes de nuestra historia” en tanto facilitarían la explotación de los recursos regionales y una circulación circunscrita netamente al territorio nacional⁴⁰, constituyendo así un medio eficiente para la “chilenización” de Aysén, en concreto este no dejaba de ser un camino básico de una sola vía (que además sufría permanentes cortes por desprendimientos, mantención o simplemente por la existencia de tramos incompletos). De hecho, constituía técnicamente

⁴⁰ Redacción, “Colonización austral”, El Diario de Aysén, 14 de febrero de 1989.

una “senda de penetración”⁴¹ que, si bien se ha ido modernizando con el tiempo, en determinadas circunstancias todavía hoy depende del tránsito por territorio argentino⁴². Con los años se pondrá en evidencia que tampoco funcionó como la gran palanca de desarrollo ganadero o forestal que pretendía ser. Con todo, los efectos del CLA en la época de la dictadura y sus años inmediatamente posteriores muestran que más que un gran incremento en la extracción de recursos⁴³, dio lugar a una notable sobreproducción de formas simbólicas y afectivas que, junto con la transformación de ciertas relaciones y trayectorias socioespaciales, fueron conformando el marco para nuevas formas de producción y concentración de capital.

3.2. Preparando el terreno: propiedad, población y sedentarización en Aysén

Según Lefebvre, como el capital produce un espacio fundado en una violencia “siempre latente”, este orden implica la creación de “consenso más que cualquier otro”⁴⁴. En consecuencia, junto con el “ennoblecimiento” o “embellecimiento” de ciertos procesos socioespaciales, las infraestructuras crean o transforman prácticas y relaciones que favorecen la instalación y reproducción de un nuevo orden⁴⁵. De esta manera, las infraestructuras no solamente constituyen el medio o soporte técnico y material para la extracción, circulación e intercambio de bienes en la economía capitalista, sino que también contribuyen a construir sujetos socializados en esa lógica.

Durante la dictadura, la extensión del CLA impulsará un proceso masivo de regularización de la propiedad de la tierra con miras a fijar a la población y crear un mercado del suelo como precondition para hacer más “competitiva” y “productiva” a la región. De hecho, el avance del camino corrió en paralelo al surgimiento de organismos y normas que reglamentaron la colonización, modificando a su paso relaciones sociales y formas de propiedad⁴⁶. Pinochet aseguraba a pobladores locales que “pagarán solo un peso por hectárea” lo que, en sus palabras, era una cifra “simbólica” que tenía como propósito reconocer su ocupación de tierras durante años, pero sobre todo pregonar la máxima de que,

⁴¹ Arturo Hauser, Aspectos geológicos y geotécnicos relacionados con el proyecto y construcción del camino longitudinal austral: regiones X y XI (Santiago: SERNAGEOMIN, 1993).

⁴² Leonardo Vallejo, “Polémica por intendentes argentinos: Cancillería recalca que ‘no es posible impedir el tránsito de transportistas hacia otro país’”, EMOL, 27 de septiembre de 2023, <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2023/09/27/1108351/cancilleria-tratado-camiones-chile-argentina.html#:~:text=Intendente%20electo%20en%20Bariolche%20advierte.tr%C3%AAsito%20es%20de%20completa%20normalidad%22>. (consultado 10 de julio de 2024).

⁴³ Banco Central de Chile, Indicadores económicos y sociales regionales, 1980-1989 (Santiago: Banco Central, 1991).

⁴⁴ Henri Lefebvre, La producción del espacio (Madrid: Capitán Swing, 2013), 115.

⁴⁵ Walter Benjamin, “París, capital del siglo XIX”, en El libro de los pasajes (Madrid: Akal, 2005), 37-59.

⁴⁶ En 1979 se crea la Comisión Coordinadora para el Desarrollo y Colonización de la Zona Austral. En 1983 el Decreto N°479 señalaba que el “Camino Longitudinal Austral y el poblamiento de los territorios escasamente poblados, constituyen factores fundamentales tendientes a poner fin al aislamiento, lograr una efectiva integración y desarrollar economías regionales dinámicas que permitan un mejor aprovechamiento de los recursos naturales”. Finalmente, en 1988 se promulga la Ley 18.270 que establecerá, entre otras cuestiones, las normas para el otorgamiento de título de propiedad sobre tierras fiscales en Aysén.

dentro del nuevo orden, “todo tiene un precio” y “nada es gratis”. En definitiva, “para que nadie venga a decir después que el Gobierno se las regaló”⁴⁷. En otra ocasión Pinochet expresará que el CLA permitiría “penetrar hacia el interior con el fin de ir entonces buscando huellas y, al mismo tiempo, dividiendo el terreno” para convertir no solo a los antiguos “pobladores” en modernos “propietarios”, sino fundamentalmente a la tierra en un bien que entraba así a la dinámica mercantil⁴⁸. Según la prensa, había “comenzado a acelerarse el proceso de colonización de la zona en el territorio recorrido por la ruta austral” destacando que “diariamente un promedio de 150 personas realiza gestiones encaminadas a adquirir tierras”⁴⁹.

En paralelo, la construcción y apertura del CLA promoverá la fundación de nuevos asentamientos, tales como Villa Vanguardia (1982), Villa Santa Lucía (1982) y Villa Amengual (1983), con la finalidad de relocalizar y fijar en el territorio a poblaciones, fundamentalmente aquellas ligadas a la ganadería de subsistencia, que vivían “desperdigadas por la geografía desmembrada de la zona austral”⁵⁰. Según Santana, el “enemigo interno” proyectado por la dictadura no estará únicamente constituido por los sectores contrarios al régimen, sino en términos más generales por una “enorme masa de población sujeta a las graves tensiones desencadenadas por la reestructuración capitalista (...) dispersa en el territorio”⁵¹ que además de considerarse “ociosa” o inactiva, podía ser potencialmente subversiva o desestabilizadora. Por lo mismo, para Santana la cuestión del crecimiento económico va a convertirse en prioridad del régimen una vez que la población haya sido precisada, cuantificada y encuadrada dentro del espacio nacional. En ese sentido, el impulso dado al proceso de regularización de la propiedad de la tierra en Aysén estuvo acompañado, sobre todo durante la primera mitad de la década de 1980, por la fundación de asentamientos construidos sobre el trazado del camino para poder fijar, circunscribir y conectar una población históricamente dispersa (y con permanentes desplazamientos transfronterizos) en áreas determinadas del territorio⁵². Este control sobre las dinámicas y trayectorias locales tendrá un marcado sentido estratégico: generar puntos de concentración del “ejército de reserva” de fuerza de trabajo disponible para los procesos productivos proyectados por las autoridades.

Bajo la misma lógica, el CLA fue concebido como una plataforma que facilitaría procesos de colonización diseñados por el Estado para sedentarizar población (principalmente de otras regiones y de origen urbano, muchos con estudios técnicos o profesionales) en la zona de los archipiélagos y litoral aisenino. Particularmente, en áreas de difícil acceso que

⁴⁷ Redacción, “Decisión para Aysén: propiedad definitiva de la tierra a los colonos australes”, El Mercurio, 26 de febrero de 1982.

⁴⁸ Redacción, “Asentamiento de comunidades junto a la carretera austral”, El Llanquihue, 22 de febrero de 1983.

⁴⁹ Redacción, “Proceso de colonización avanza en la ruta austral”, El Llanquihue, 06 de octubre de 1983.

⁵⁰ Redacción, “Hoy arriba a Coyhaique el presidente Pinochet”, El Diario de Aysén, 25 de febrero de 1982.

⁵¹ Santana, “Control del espacio y control social en el Estado militar chileno”, 13-28.

⁵² Intendencia XI Región. Poblamiento de Aysén (Coyhaique: Intendencia, 1983).

habían sido tradicionalmente habitadas por grupos caracterizados por formas de vida nómade o sumamente móviles ligados principalmente a la pesca y recolección⁵³. Coincidentemente, y en un marco de extrema apertura y liberalización económica, tal área experimentará por esos años un ingreso explosivo a los circuitos mundiales vinculados a la explotación industrial de recursos marinos (en particular, con el “boom” de la merluza austral y la “fiebre” del “loco”) que sentará las bases de la altamente capitalizada salmonicultura actual de la región⁵⁴. Según un informe profesional realizado en la década de 1980, “para Aysén la construcción y completación de la Carretera Austral estructura una nueva organización espacial, en torno a la cual deben vincularse sus economías y procesos de poblamiento”⁵⁵. En efecto, como han mostrado Brinck y Morales, la alteración de las formas tradicionales de habitar el litoral y “maritorio” aisenino en función de un patrón de ocupación continental y sedentario articulado por el CLA, no puede desprenderse del proceso de incorporación del área a los flujos y escalas de la economía global⁵⁶.

3.3. De la patrimonialización a la escenificación de la naturaleza

Junto con el impulso a la normalización de la propiedad, la sedentarización y la apertura a mercados globales, la patrimonialización del territorio es otro de los efectos socioespaciales que comenzó a impulsar desde su apertura el CLA. La creación de áreas protegidas ha funcionado históricamente como estrategia de soberanía por parte de los Estados modernos, sobre todo, en territorios “fronterizos” como Patagonia⁵⁷. En ese sentido, en la medida en que Aysén es una de las regiones más grandes del país, pero menos densamente poblada (durante la dictadura la densidad demográfica ronda entre los 0,6 y 0,7 habitantes por kilómetro cuadrado) y en un contexto nuevamente sensible con relación a las definiciones limítrofes con Argentina (particularmente entre 1977 y 1979 cuando la escalada de tensiones llevó al borde del enfrentamiento a ambos países), la creación de áreas protegidas fue una forma de “hacer patria” o “chilenizar” espacios supuestamente “vacíos” donde los aparatos de Estado no solían o no podían llegar.

⁵³ Jorge Polloni, “Relación de la Carretera Austral con el poblamiento de la Patagonia Occidental”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* 54 (1986): 131-212.

⁵⁴ Gonzalo Saavedra, “Pesca artesanal y salmonicultura en Aysén. Itinerario de una investigación crítica sobre el desarrollo en el sur austral de Chile”, *CUHSO* 22 (2012): 35-60. Chile es el segundo exportador de salmónes en el mundo. El 2021 concentraba el 28% de la producción mundial. Ese mismo año, la región de Aysén era la mayor productora nacional concentrando el 49,3% de la producción. Consejo del Salmón, “Principales datos de la industria”, <https://www.consejodelsalmon.cl/informacion-de-la-industria/principales-datos-de-la-industria/#:~:text=Durante%202021%20un%2099%2C7,Magallanes%20el%2015%2C1%25>. (consultado el 13 de julio de 2024).

⁵⁵ Hugo Romero, “Objetivos, realidades y contradicciones de la colonización de Aysén”, *Ambiente y Desarrollo* 2 (1986): 76-89.

⁵⁶ Guillermo Brinck y Cristián Morales, “De la Movilidad a la Sedentarización. Historia y Territorio entre los pescadores de Puerto Gala, Región de Aysén”, *Márgenes Espacio Arte y Sociedad* 10 (2013): 37-51.

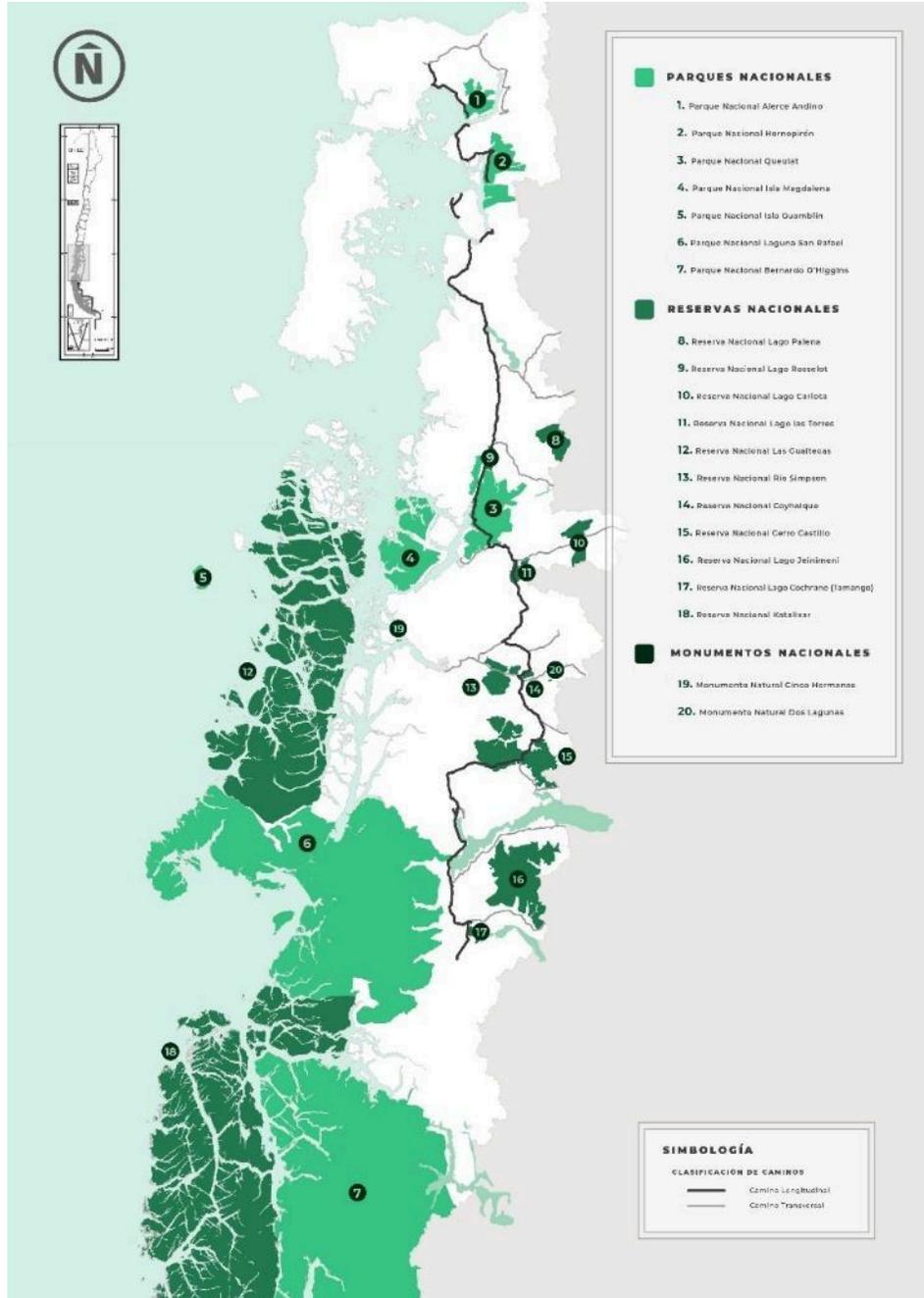
⁵⁷ Gabriela Álvarez, “El lugar de los parques nacionales en la representación de una Patagonia turística. Discusión y habilitación del paisaje patagónico durante el siglo XX”, *Magallania* 42 (2014): 53-76; Maano Ramutsindela et al., “The Geopolitics of Protected Areas”, *Geopolitics* 25 (2020): 1-27.

De hecho, durante la dictadura Aysén se convierte en la región con más áreas fiscales protegidas del país. Hacia fines de la década de 1980, en el área adyacente al CLA es posible contar 20 en total, categorizadas en 7 Parques Nacionales (PN), 11 Reservas Nacionales (RN) y 2 Monumentos Naturales (MN) (Figura 3)⁵⁸. Entre la región de Aysén y la de Magallanes (*sensu* Patagonia chilena), terminó concentrándose “prácticamente el 90% de la superficie” de las áreas fiscales protegidas del país, sumando “aproximadamente 11 millones de hectáreas”⁵⁹. De esta manera, profundizando la orientación dada a partir de la década de 1960, en dictadura tanto la infraestructura de conectividad como la creación de áreas protegidas fueron proyectadas como instrumentos geopolíticos destinados a producir una simetría de poder dentro de unas relaciones interestatales que a nivel local parecían históricamente desbalanceadas.

⁵⁸ De norte a sur: PN Alerce Andino (1982); PN Hornopirén (1988); RN Lago Palena (1965); RN Lago Rosselot (1968); PN Queulat (1983); PN Isla Magdalena (1983); RN Las Guaitecas (1938); PN Isla Guamblin (1967); RN Lago Carlota (1965); RN Lago Las Torres (1982); MN Cinco Hermanas (1982); MN Dos Lagunas (1982); RN Coyhaique (1948; límites redefinidos en 1980); RN Río Simpson (1967; creado como Parque Nacional y reclasificado como Reserva Nacional en 1999); RN Cerro Castillo (1970; a partir de 2017 reclasificado como Parque Nacional); RN Lago Jeinimeni (1967); RN Lago Cochrane (Tamango) (1967); PN Laguna San Rafael (1959); RN Katalixar (1983); PN Bernardo O’Higgins (1969).

⁵⁹ Redacción, “Nuestro patrimonio silvestre”, Chile Forestal, agosto de 1985.

Figura 3



Fuente: elaboración personal

Pero la patrimonialización del territorio constituye una herramienta para construir soberanía (y hegemonía) no solo con relación al “enemigo externo”, sino también al “enemigo interno”. De hecho, en Chile las alusiones al paisaje han constituido históricamente un mecanismo para naturalizar el orden existente por parte de los grupos dirigentes, cuestión que se tornará todavía más evidente durante la dictadura⁶⁰. En ese marco, la apertura del CLA funcionó como una plataforma desde la que se configuró un paisaje patrimonializado y “pacificado” donde podrían encontrarse las supuestas raíces de un orden social que todavía no había sido disuelto por ideas “extranjeras” y “subversivas” con las que se asociaban a sectores opositores. Por lo mismo, y a pesar de que a Aysén llegaron numerosos relegados políticos escapando de la represión que era más férrea en las grandes ciudades de la zona central, las autoridades consideraron la región como la “puerta a un nuevo Chile”⁶¹. Es decir, un país sin conflictos ni antagonismos sociales donde fuese posible banalizar, mediante un culto despolitizado del paisaje, un nuevo orden que, lejos de ser “natural”, era el resultado de radicales transformaciones estructurales.

En tal contexto, la construcción del CLA comenzaba a producir un nuevo paisaje que apelaba a la importancia de su protección pero ya no solo por motivaciones geopolíticas, sino a partir de los argumentos ecológicos que comenzaron a ser institucionalizados internacionalmente en la década de 1970 (e.g. Conferencia de Estocolmo 1972) y localmente en la década de 1980 bajo el impulso del ingeniero a cargo de la Dirección de Vialidad y uno de los principales promotores del camino austral, Antonio Horvath. En su sección “tribuna ecológica” del periódico local, a través de la publicación de Trapananda (revista local centrada en temáticas regionales) y en la orientación técnica dada a la obra desde la directiva de la DV, Horvath promovió la visión de que “ante un mundo con contaminación y daño creciente (...) las características únicas de la zona con su variedad de ecosistemas” harán que el sector por donde pasaría el CLA sea cada vez más valorado, por lo que debería “tener el máximo de respeto por la naturaleza”⁶². De hecho, su propósito era que los márgenes del camino y otros “sectores de interés” fueran “considerados parques nacionales o reservas y se cuiden como tales”, ya que “prestarán mayores beneficios para el país como parques y áreas de estudio que lo pudiera dar su explotación”⁶³. La creación o reclasificación de áreas fiscales protegidas impulsadas con la construcción del CLA fue en ese sentido consistente siendo quizás el caso más paradigmático la creación del PN Queulat en octubre de 1983 cuya finalidad era explícitamente “preservar y proteger los recursos y lugares de belleza escénica existentes en torno a la Carretera Austral”⁶⁴. Según Horvath, lo que justificaba tal designación era que supuestamente la naturaleza del sector “se encuentra

⁶⁰ Isabel Jara, “Politizar el paisaje, ilustrar la patria: nacionalismo, dictadura chilena y proyecto editorial”, *Aiethesis* 50 (2011): 230-252.

⁶¹ Redacción, “S.E abre hoy puerta de un nuevo Chile austral”, *El Llanquihue*, 02 de marzo de 1988.

⁶² Antonio Horvath, “Aproximación a una posible tecnología alternativa: el camino austral”, *Trapananda* 5 (1985): 102-109.

⁶³ Horvath, “Aproximación a una posible tecnología alternativa”, 102-109.

⁶⁴ Ministerio de Bienes Nacionales, decreto n°640, 13 de octubre de 1983.

aún en general intocada”, lo que constituiría “sin duda alguna uno de los atractivos notables para el visitante de Aysén en el futuro”⁶⁵.

De esta manera, lo que durante buena parte del siglo XX bajo el modelo de desarrollo de explotación ganadera había sido considerada como un ambiente “agreste” que “parecía no ceder para dar paso a la vía y al progreso”⁶⁶ se fue convirtiendo en un paisaje plagado de lo que pasaron a considerarse “bellezas escénicas”. La Corporación Nacional Forestal (CONAF) encargada de administrar las áreas protegidas señalaba, en ese sentido, que “por tratarse de terrenos con suelos marginales” el CLA sería un gran aporte al permitir destinarlos “a la protección (suelos, cuencas, flora, fauna, belleza escénica, etc) y producción de servicios (agua, vida silvestre, turismo, etc)”⁶⁷. El CLA se transformaría así en un “eje integrador” que, según la prensa local, permitía “incorporar” a la oferta turística un “espacio natural libre de contaminación en el que se mezclan visiones de ríos, lagos, montañas, glaciares, islas, canales y fiordos, vida silvestre y exuberante vegetación”⁶⁸. De hecho, con la apertura del tramo Puerto Montt-Cochrane (1988), Aysén comienza a considerarse la “gran reserva turística de Chile”⁶⁹. Desde el punto de vista territorial, ello implicó que la proyección turística dejaba de estar circunscrita a la zona archipelágica como en el período anterior, ya que los bosques y ecosistemas continentales lejos de seguir siendo considerados como obstáculos improductivos comenzaron a ser valorizados por su belleza “escénica” y su “riqueza” en términos de biodiversidad. Así, la construcción del CLA allanará el terreno para el surgimiento de una nueva orientación económica, política y cultural de Aysén que tendrá como centro una revalorización de la naturaleza.

4. Los caminos del conservacionismo rentable: tramando geografías desiguales en Patagonia Aysén

El carácter controvertido y político de la infraestructura fue puesto de relieve mientras se debatía el proyecto HidroAysén (2005-2014) en el que la construcción de cinco centrales hidroeléctricas en el río Pascua (dos) y Baker (tres) parecía expresar de manera nítida un capitalismo predatorio movilizado por un modelo extractivista reproductor de desigualdades estructurales y con múltiples consecuencias socioambientales. Pero no ha sucedido lo mismo en torno a la infraestructura vial que, en gran medida, articula el modelo de apropiación de naturaleza y acumulación de capital que terminó siendo propiciado por el

⁶⁵ Antonio Horvath, “Ecología de la región antes que la ruta austral”, El Diario de Aysén, 29 de enero de 1982.

⁶⁶ Redacción, “Ruta austral es una realidad”, El Diario de Aysén, 04 de marzo de 1988.

⁶⁷ Redacción, “¿Qué representan nuestros parques nacionales?”, Chile Forestal, marzo de 1987.

⁶⁸ Redacción, “El despegue turístico de Aysén”, El Diario de Aysén, 1 de marzo de 1988.

⁶⁹ Según datos del Banco Central, entre 1980 y 1989 el ingreso anual de pasajeros a la región había aumentado de 5.000 a 10.000, en circunstancias en que todavía el acceso era deficiente y, en palabras de algunos entrevistados, había una preponderancia del turista extranjero. Banco Central de Chile, Indicadores económicos y sociales regionales, 1980-1989 (Santiago: Banco Central, 1991).

triunfo de la posición antagónica reunida en torno a la imagen, luego institucionalizada, de “Aysén, reserva de vida”.

En la Estrategia de Desarrollo 2010-2030 elaborada por el Gobierno Regional de Aysén se indica que “la calidad medioambiental de la región de Aysén constituye una *ventaja competitiva* que debe ser resguardada para sustentar la producción de bienes y servicios de todo tipo, pero en especial, de aquellos vinculados a la industria turística de intereses especiales” por lo que se “ha adoptado el eslogan Aysén Reserva de Vida”⁷⁰. Desde el punto de vista del “desarrollo de la infraestructura de conectividad”, el documento asegura la importancia de incorporar en su diseño, entre otras cuestiones, la creación de miradores, así como también “una señalética acorde con el entorno natural, de manera de conjugar el desarrollo de la conectividad con el desarrollo del turismo”⁷¹. De esta manera, en este nuevo contexto, se pone de relieve una relación solidaria o co-constitutiva entre la construcción de caminos y el despliegue de un renovado modelo de desarrollo basado en una reapropiación material y simbólica del ambiente. Sin embargo, este vínculo es expuesto a través de un consenso despolitizado que disimula las relaciones y trayectorias socioespaciales asimétricas que le subyacen. O, dicho de otra manera, sin mostrar cómo este aparentemente más sustentable modelo de desarrollo en el que la infraestructura vial articularía una relación más virtuosa y equilibrada de la sociedad con la naturaleza, puede dar lugar también a la producción de nuevas geografías desiguales⁷².

El extractivismo ha sido identificado como paroxismo del capitalismo y su racionalidad instrumental y, por tanto, como una de las principales explicaciones a la devastación ecológica actual⁷³. De ahí que tanto la crisis climática como la crítica cada vez más extendida al modelo extractivista sea comprendida como signo de una crisis del desarrollo capitalista. No obstante, diversas aproximaciones han mostrado que ante tal escenario el capital ha logrado convertir la “cuestión ambiental” en una rentable y expansiva actividad económica. En efecto, bajo la etiqueta de “capitalismo verde” la concentración y expansión del capital, en lugar de haber concluido, se ha orientado hacia nuevas áreas⁷⁴. Así, la economía verde pretende instalar la idea de un “desarrollo sustentable” a través de prácticas guiadas por mecanismos y lógicas de mercado que requieren la articulación de al menos tres factores muy presentes en nuestro caso: i) nuevas relaciones entre Estado y privados; ii) nuevos circuitos e infraestructuras para la transmisión y reproducción de capital y iii) nuevos sentidos socialmente compartidos o consensos que permitan la convergencia de

⁷⁰ Gobierno Regional de Aysén, Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén (Coyhaique: GORE, 2009), 15.

⁷¹ Gobierno Regional de Aysén, Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén, 150.

⁷² Swyngedouw, “El apocalipsis es decepcionante”, 6-23.

⁷³ Maristella Svampa, Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias (Bielefeld: CALAS, 2019).

⁷⁴ Ulrich Brand y Markus Wissen, Modo de vida imperial. Vida cotidiana y crisis ecológica del capitalismo (Buenos Aires: Tinta Limón, 2021).

diversos actores (e.g. autoridades, inversionistas, técnicos, activistas y sectores de la comunidad local) que en otros contextos pueden ocupar posiciones antagónicas⁷⁵.

El conservacionismo neoliberal o “rentable” constituye una de las expresiones más evidentes en Aysén de este viraje “verde” del capitalismo global⁷⁶. En términos generales, lo que busca esta actividad es conciliar el deseo de acumulación de capital con la idea de preservación bajo la lógica de que la conservación es realmente viable cuando a la naturaleza se le asigna valor económico y reditúa ganancia a quienes la “protegen”⁷⁷. La construcción del CLA en la década de 1980 y su consolidación durante la década siguiente corre en paralelo al proceso de cristalización del neoliberalismo como matriz de la vida social en Chile. Ambos constituyen la base (infra)estructural del capitalismo “verde” y conservacionismo “rentable” desplegado con claridad durante las últimas décadas en Patagonia Aysén. El proceso de privatización, mercantilización y patrimonialización del territorio operado por el camino austral desde su apertura, se verá acompañado por nuevas orientaciones económicas y un marco regulatorio *ad hoc* propiciado por un Estado que se instala así, al igual que la infraestructura, como una plataforma en el que lo local se comunica con lo global y lo “natural” con renovadas formas de acumulación de capital.

En efecto, aunque ya comenzaba a perfilarse con la apertura del CLA que ponía en escena un paisaje patrimonializado (y despolitizado), será a partir de la década de 1990 en que las características ambientales y paisajísticas de Aysén serán formalizadas como una “ventaja competitiva” de la región cuyo aprovechamiento dependerá, según el Ministerio de Bienes Nacionales (MBN), de la atracción de inversiones privadas (a través del mecanismo de la concesión a largo plazo) para el impulso de la actividad turística y conservacionista. De esta forma, oficialmente el Estado pasaba a desincentivar o anular el modo de ocupación y actividad ganadera que había guiado hasta entonces su política pública respecto de la región⁷⁸. En los hechos, desde fines de la década de 1990 pasa de una política de regularización de la propiedad de “colonos” o pobladores “pioneros” (particularmente potente, como vimos, con la expansión del CLA durante la década anterior) a una política de oferta de la tierra basada en la patrimonialización y mercantilización de la naturaleza. Esta nueva orientación pública pretende dar visibilidad a la región de Aysén en el circuito internacional de inversión de capital basada en la lógica de la “renta monopólica”, es decir, la captura de plusvalía a partir de ciertos atributos (“pureza”, “pristinidad”) considerados como únicos e irrepetibles en un contexto marcado por la crisis climática y el agotamiento de los “recursos naturales”. En definitiva, volviendo al ejemplo representativo de

⁷⁵ Catherine Corson et al., “Grabbing ‘Green’: markets, environmental governance and the materialization of natural capital”, *Human Geography* 6 (2013): 1-15.

⁷⁶ George Holmes y Connor Cavanagh, “A Review of the Social Impacts of Neoliberal Conservation: Formations, Inequalities, Contestations”, *Geoforum* 75 (2016): 199-209.

⁷⁷ Arun Agrawal y Kent Redford, “Conservation and Displacement: An Overview”, *Conservation and Society* 7 (2009): 1-10.

⁷⁸ Lily Álvarez, “Catastro de propiedad en Chile: orígenes y evolución” (Tesis de Doctorado, Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona, 2014).

Patagonia Sur citado al inicio, se trata de “comprar tierra para protegerla” pero generando “utilidades”⁷⁹ a través de un amplio rango de actividades tales como la creación de “servicios ecosistémicos” (e.g. la venta de bonos de carbono), la especulación a través de la concentración y/o fragmentación o “parcelación” de la tierra con atributos “verdes”, hasta la venta de experiencias como el “fin del mundo”, lo “prístino”, “salvaje y natural” a través del ecoturismo o de “intereses especiales” según la propia definición del Gobierno Regional.

4.1. Desplazamientos, fragmentación, concentración

En este nuevo escenario, los caminos se han tornado protagónicos y estructurantes. De hecho, en las entrevistas realizadas la idea de que tales transformaciones emergen “a medida que avanza la carretera”⁸⁰ es ampliamente compartida. Actualmente el CLA (provincia de Palena y región de Aysén), junto con la denominada “ruta de los canales patagónicos” (región de Aysén y de Magallanes) y la “ruta del fin del mundo” (región de Magallanes) conforman la Ruta de los Parques de la Patagonia que recorre 2.800 kms, 17 Parques Nacionales, 11.8 millones de hectáreas protegidas y constituye la mayor expresión infraestructural del “dinamismo económico como consecuencia de la conservación” impulsado en la Patagonia chilena⁸¹. Esta iniciativa responde a una alianza público-privada surgida como propuesta de la fundación Rewilding Chile (entonces Tompkins Conservation) con el propósito de posicionar a Chile como líder mundial en conservación, con la “ruta escénica más linda del mundo” que permita, a su vez, “impulsar la vitalidad económica” a través del turismo y la conservación.

Su proyección inició lentamente en torno a la fundación del PN Corcovado (2005) y fue madurando a partir de 2014 a través de diversas iniciativas orientadas a instalar la idea de que “la conservación es una inversión, no un gasto”, y tampoco un modo de “restarle tierras a la producción”⁸². A principios del año 2017 se firma un protocolo de acuerdo público-privado que va a dar forma definitiva a tal visión. La operación fue materializada a principios de 2018 con la donación de 403 mil hectáreas por parte de la compañía de Tompkins, más la incorporación de 985 mil hectáreas de terrenos fiscales junto con la reclasificación de 2,6 millones de hectáreas de Reservas a Parques Nacionales. Uno de los más emblemáticos (y controversiales) es el PN Patagonia (2018) que es el fruto de la unión de dos RN preexistentes (Lago Jeinimeni y Lago Cochrane) más las tierras donadas por

⁷⁹ Sabine Drysdale, “Warren Adams de Patagonia Sur. Un capitalista en la Patagonia”, Revista El Sábado, febrero 2012, 12.

⁸⁰ E. E, hombre, mayor de 40 años.

⁸¹ Ruta de los Parques de la Patagonia, “Qué es la Ruta”, <https://www.rutadelosparques.org/quienes-somos/> (consultado 11 de julio de 2024).

⁸² Según figura en la página de Rewilding Chile, “por cada dólar invertido en conservación, habría cinco de retorno para la economía” y “por cada dólar invertido en áreas protegidas, entre 8 a 10 dólares retornan a la economía local”. Fundación Rewilding Chile, “Una visión de conservación para el territorio”, <https://www.rewildingchile.org/proyectos/ruta-de-los-parques-de-la-patagonia/> (consultado 11 de julio de 2024).

Tompkins Conservation donde se encuentra uno de los hoteles más exclusivos de la región y el país. Estas tierras comprendían el predio de la ex Estancia Chacabuco, una de las estancias ganaderas más antiguas de la región que con el tiempo se había convertido en zona de pastaje de uso común para la población local. Así, las tensiones se suscitaron no solamente por la constricción de algunas pautas económicas y culturales (ganaderas) consideradas como base articuladora de la identidad local, sino también por el carácter excluyente del espacio reconfigurado⁸³.

Si el CLA y su conversión en Ruta de los Parques ha posicionado mundialmente a Aysén como destino para el turismo y el conservacionismo, la construcción de caminos adyacentes a esta estructura central viene movilizándolo y ramificando diversos procesos socioespaciales impulsados también por la escenificación y mercantilización de la naturaleza regional. En el sector del Valle Exploradores, por ejemplo, es posible evidenciar que la apertura de la ruta x-728 en 2010 (que implicó una mejora en la conectividad con el sector norte del PN Laguna San Rafael, así como con el destino turístico Glaciar Exploradores) ha funcionado como resorte de salida de los antiguos pobladores y el ingreso de nuevos sujetos que ven en el sector grandes oportunidades de inversión y capitalización⁸⁴. Así, según la percepción de algunos pobladores de la zona, el camino ha perjudicado o beneficiado dependiendo del punto de vista desde donde se interpreten sus efectos⁸⁵. En efecto, es posible constatar en este como en otras localidades que, si bien la construcción de caminos ha facilitado en diversos aspectos la vida de la población local, también ha alterado y desplazado algunas prácticas tradicionales con el arribo de nuevos actores junto con nuevos patrones productivos y simbólicos. En concreto, la construcción de caminos como la ruta x-728 ha permitido la incorporación a circuitos turísticos y al mercado del suelo de áreas antiguamente desconectadas y escasamente habitadas. Lo anterior ha servido de base para la llegada a esos sectores de emprendimientos “verdes” que, muchas veces, entran en tensión con las prácticas tradicionales preexistentes.

De hecho, se evidencia un sostenido desplazamiento de la economía ganadera de subsistencia por diversas actividades desde donde se fomenta un nuevo estilo de vida “en contacto con la naturaleza”⁸⁶. Al igual que en otras regiones del sur de Chile este proceso revela ciertas fricciones socioespaciales que giran en torno a i) la presencia de un grupo social preexistente con prácticas (re)productivas campesinas “tradicionales” que son presionadas por el ingreso de nuevos sujetos y formas productivas; ii) un evidente componente de clase en el que el “nuevo” grupo posee mayor capital económico y social

⁸³ Según la plataforma Booking.com, a mediados de 2024, la empresa hotelera Explora ofrece en el Valle Chacabuco un alojamiento en suite de 37mts² por 2 noches por un valor de US 7,500, (consultado 11 de julio de 2024).

⁸⁴ Andrés Núñez et al., “¿Gentrificación rural “verde”? Desplazamientos y eco-colonización en Patagonia-Aysén, Chile”, Cuadernos de Geografía 33 (2024): 198-213.

⁸⁵ A.B, mujer, mayor de 50 años.

⁸⁶ “Descifrando paisajes: la ruta hacia Bahía Exploradores”, Ladera Sur, <https://laderasur.com/destino/descifrando-paisajes-la-ruta-hacia-bahia-exploradores/> (Consultado 20 de julio de 2024).

respecto de la población original y, por último, iii) distintas representaciones o significados asignados a la naturaleza⁸⁷. Este cuadro reconfigura las relaciones sociedad-naturaleza y estructura nuevas relaciones de poder cuya asimetría es agravada cuando se articulan con una política pública que estimula el viraje “verde” del desarrollo local, la desregulación y el aumento del valor del suelo que dificulta la base (re)productiva y, en definitiva, lleva a parte de la población original a desplazarse o “salir” de sus tierras en búsqueda de mejores oportunidades⁸⁸ como ha venido sucediendo en diversos sectores de Aysén.

Tal fenómeno se encuentra estrechamente vinculado al denominado “parcelamiento” o los “megaloteos” impulsados por la intensificación de proyectos inmobiliarios publicitados como ecológicos. Los “megaloteos” en Aysén reflejan una de las tantas paradojas del capitalismo “verde” en el que numerosas personas escapan de las ciudades con el propósito de evitar la contaminación, la vida turbulenta y estar en mayor contacto con el ambiente, acarreando con ello procesos de fragmentación, (neo)urbanización y especulación sobre lo poco que queda de naturaleza. El emprendimiento “Lomas del Valle” en el sector de Valle Simpson (ubicado aproximadamente a 20 km de Coyhaique, la capital regional), por ejemplo, vende parcelas de aproximadamente 0,5 hectáreas bajo la promesa de llevar adelante una “vida de campo”, aunque esta dista mucho de cómo se comprende localmente la vida y actividad campesina. Desde el tamaño de la propiedad a su caracterización como “exclusivas agroparcelas de gran belleza escénica y una localización privilegiada” (accesible a través del CLA y la ruta x-674), donde será posible vivir “libre del estrés y la contaminación de la ciudad, rodeado de la naturaleza”, es claro que este tipo de emprendimiento está orientado hacia grupos sociales atraídos por un estilo de vida distinto de las formas rurales tradicionales⁸⁹. Mientras tanto, la fragmentación territorial que implican estos impulsos inmobiliarios (y la construcción de vías de acceso que traen aparejados) supone una presión sobre la infraestructura rural básica (e.g. de agua potable), así como la deforestación, la contaminación del agua y el suelo por concentración de residuos, junto con otro tipo de externalidades que son sufridas mayoritariamente por las poblaciones preexistentes más vulnerables⁹⁰ (Figura 4).

Figura 4

⁸⁷ Luis De Matheus et al., “El negocio de la conservación ambiental: cómo la naturaleza se ha convertido en una nueva estrategia de acumulación capitalista en la zona andino-lacustre de Los Ríos, sur de Chile”, *Scripta Nova* 22 (2018): 1-25.

⁸⁸ F.P, hombre, mayor de 50 años.

⁸⁹ El sueño de vivir en el campo”, <https://www.viveaysen.com/lomas-del-valle-simpson/> (Consultado 13 de julio de 2024).

⁹⁰ Patricio Segura, “Conservación, turismo y megaloteos: Jugando al Monopoly verde en la Patagonia”, *Patagon Journal*, 09 de marzo de 2022.



Fuente: <https://www.viveaysen.com/lomas-del-valle-simpson/> (consultado 25 de julio de 2024).

En paralelo a este fenómeno de fragmentación socioespacial, la articulación entre construcción de caminos y conservacionismo neoliberal viene impulsando también un proceso de concentración de tierras y centralización del poder a escala local que puede ser evidenciado de manera paradigmática en la localidad de Villa O'Higgins. Hacia el extremo sur de Aysén, en las cercanías de los Campos de Hielo Sur, este sector se instala como un importante destino ecoturístico y foco de inversión por constituir la “capital de los glaciares” y el “fin de la Carretera Austral”. Como en otros sectores, si bien se considera que la apertura del camino longitudinal implicó una mayor y mejor conectividad (que facilita, por ejemplo, el acceso a servicios básicos como salud o educación), se le objeta también “hacer pedazos todo lo que teníamos”⁹¹. De manera similar a lo observado en Valle Exploradores o Valle Simpson, buena parte de los pobladores “antiguos” asignan a la aparición y consolidación de caminos diversos efectos tales como la transformación de las pautas productivas, la aparición de nuevas prácticas y discursos vinculados a la naturaleza, la alteración de las relaciones sociales y las trayectorias socioespaciales, así como una notable modificación en cuanto a la propiedad de la tierra. Así, según nos han informado

⁹¹ E, hombre, mayor 50 años.

“la carretera transformó el destino y transformó las tradiciones, las costumbres, el lenguaje. Abrió todo y cambió a los dueños y pobladores de la tierra”⁹².

En efecto, tras la llegada del camino austral al poblado en 1999 es posible notar no solamente la sostenida consolidación de Villa O’Higgins como destino turístico, sino también el traspaso de propiedad y concentración de la tierra con fines conservacionistas. En particular, destaca la presencia de la Sociedad Anónima Las Margaritas, vinculada al grupo empresarial Luksic, que en el transcurso de diez años (2002-2012) había acumulado más de 35.000 hectáreas fruto de la transacción directa con antiguos colonos ganaderos⁹³. Además de constituirse en la gran propietaria del sector, Las Margaritas S.A se ha hecho notoria por las tensiones que ha provocado algunas de sus iniciativas de conservación como la orientada a la preservación del huemul en que solicitó al gobierno de Chile 12.000 hectáreas en terrenos fiscales tradicionalmente de uso común para la ganadería local⁹⁴. En el fondo, las fricciones no se suscitan en torno al carácter “conservacionista” de este tipo de iniciativas, sino en torno a la apreciación de que algunas de estas arrastran ciertos perjuicios para la mayoría de la población local en favor de unos pocos (en su mayoría considerados de “afuera”).

Al igual que el “parcelamiento” o “megaloteo” este proceso de concentración puede ser interpretado en términos de un colonialismo “verde”⁹⁵ que tiende no solamente a modificar la posesión de la tierra, sino también la apropiación material y simbólica de la naturaleza en Patagonia Aysén⁹⁶. Más concretamente estas nuevas prácticas socioespaciales impulsadas en el marco del conservacionismo neoliberal transforman la base (re)productiva de la población preexistente por cuanto la tradicional actividad ganadera se ve afectada ya sea porque la multiplicación de cercas y tranqueras restringen la libre circulación y reproducción del ganado, o porque en aquellas zonas donde la nueva propiedad está destinada a la conservación se visualizan ciertas tensiones entre antiguos pobladores ganaderos y “nuevos colonos” que prohíben la caza de animales (“depredadores”, según la percepción local) como el puma o la extracción libre de madera⁹⁷. Así, la impresión por parte de antiguos pobladores es que la proliferación de caminos en este y otros sectores

⁹² H.S., hombre, mayor 40 años.

⁹³ Andrés Núñez et al., “Interrogatin green discourses in Patagonia Aysen (Chile): Green grabbing and ecoextractivism as a new strategy of capitalism?”, *Geographical Review* 0: 1-19.

⁹⁴ María José López, “El otro acuerdo en Aysén”, *Qué Pasa*, 1 de marzo de 2012.

⁹⁵ Felix Malte, “Green colonialism in Latin America? Towards a new research agenda for the global energy transition”, *European Review of Latin American and Caribbean Studies* 114 (2022): 137-146.

⁹⁶ “El boom de la Patagonia: crece demanda por invertir en tiempos de crisis”, <https://www.treslineas.com.ar/boom-patagonia-crece-demanda-invertir-tiempos-crisis-n-1626010.html> (consultado 13 de julio de 2024).

⁹⁷ Según se pudo constatar en trabajo de campo, si bien antes de este proceso de recambio existía el reconocimiento de la propiedad de los colonos, en la práctica la misma no era contraria al uso común ya sea para permitir la circulación y pastoreo del ganado como para extraer leña.

aledaños corre en paralelo a la aparición de “tranqueras que se ven con candados”⁹⁸ que modifican las relaciones y trayectorias socioespaciales locales.

Desvinculadas poco a poco de sus prácticas de reproducción que se vuelven cada vez menos rentables, numerosas familias ganaderas se han visto ante la necesidad de vender sus tierras a estos nuevos emprendimientos, y en algunos casos hasta convertirse en sus trabajadores asalariados: “nietos de pioneros, trabajando en la tierra de sus abuelos por un sueldo”⁹⁹ como nos señaló una de las personas entrevistadas. En este caso particular, el proceso de acumulación de tierra y proletarización ha ido de la mano también con la concentración de algunas funciones sociales en el ámbito privado (e.g. provisión de empleos, servicio de internet o viajes escolares por parte de Las Margaritas) reconfigurando lentamente la estructura social, las relaciones de poder y la figura del Estado a nivel local¹⁰⁰.

De esta manera, a través de diversos emprendimientos y dispositivos “verdes”, el conservacionismo neoliberal en Aysén puede despojar de la tierra y sus dinámicas reproductivas a la población local de manera tan eficaz como ciertas actividades extractivistas. Estos desplazamientos y otras transformaciones socioespaciales no ocurren bajo formas explícitamente violentas, sino a través de mecanismos más sofisticados como, por ejemplo, la compra/venta de tierras o el ecoturismo con los cuales, como hemos visto, la construcción de caminos se encuentra directa o indirectamente ligada. En otras palabras, la conectividad proyectada como plataforma para impulsar un “desarrollo sustentable” basado en bellos paisajes y ricos ecosistemas parece estar catalizando diversas problemáticas y fricciones ya que, dentro de la nueva dinámica de acumulación “verde”, estos caminos movilizan impactos sociales, económicos y espaciales desigualmente distribuidos entre sectores más favorecidos y otros que parecen no estar incluidos de la misma manera en estas renovadas promesas de desarrollo.

Reflexiones finales

En este trabajo se ha mostrado que la naturaleza no es un ámbito que se encuentra por fuera de las relaciones socioespaciales y contextos históricos de producción y valorización en que se inscribe. Para el caso particular de Patagonia Aysén sostenemos que los caminos han participado de su cofabricación a partir de la articulación de procesos de transformación material y resignificación del paisaje con la estructuración de diferentes relaciones sociedad-naturaleza. De lo anterior se deduce que las cuestiones ambientales deben abordarse considerando sus múltiples vínculos con diferentes dinámicas sociales y

⁹⁸ E., hombre, mayor 50 años.

⁹⁹ H.S., hombre, mayor 40 años.

¹⁰⁰ Según nos informaron “Él [Luksic] hace algunas intervenciones en las escuelas, por ejemplo, entrega recursos para que los niños de cuarto medio salgan a recorrer las universidades (...) Eso anteriormente, lo hacía el alcalde anterior (...) Lo otro es que mantiene a muchos trabajadores. Da mucho trabajo”. E.E., hombre, mayor 40 años.

territoriales. En ese sentido, la atención en el desenvolvimiento histórico de la infraestructura vial ha tenido como propósito no solamente conocer el proceso de producción de naturaleza, sino también comprender cómo la articulación entre caminos y concepciones despolitizadas (y ahistóricas) del ambiente pueden movilizar ciertos efectos socioespaciales (marginación, segregación, desplazamiento, entre otros) en detrimento de poblaciones más vulnerables. El develamiento de tales procesos, así como de las fricciones y contradicciones que los atraviesan constituye, según estimamos, un primer paso para superar lo que hemos denominado consenso conservacionista y avanzar hacia escenarios socio-ecológicos menos desiguales y con mayores beneficios colectivos.

En particular, hay tres elementos que parecen importantes para comprender la (infra)estructuración del consenso conservacionista en Aysén. En primer lugar, el proceso de reorganización socioespacial impulsado durante la dictadura, pero profundizado a través de la consolidación del modelo neoliberal en el período postdictatorial. En segundo lugar, el rol que juegan los caminos en la producción del territorio y el revestimiento de las relaciones socioespaciales que lo atraviesan. Por último, la dinámica del capital que articula la producción y apropiación de naturaleza y su incorporación en los circuitos globales del conservacionismo rentable. En tal marco, la aproximación histórica a la trama sociopolítica de los caminos de Aysén permite poner de relieve algunas paradojas que merecen ser atendidas. Por un lado, al mismo tiempo que hace posible el acceso a experiencias en principio más cercanas y sustentables con la naturaleza, bajo las coordenadas del conservacionismo neoliberal la infraestructura vial tiende a confirmar un vínculo instrumental con el ambiente en el que algunos obtienen rentabilidad y beneficios mientras que otros daños y perjuicios. Por otro, proyectada originalmente como plataforma para el impulso de actividades basadas en la explotación y extracción de recursos que permitieran el arraigo de la población, la infraestructura vial terminó por consolidar un modelo de desarrollo no solo relativamente imprevisto en los planes originales, sino que bajo ciertas condiciones ha servido como plataforma de desarraigo y desplazamiento de los sectores con menos recursos.

Así, si el consenso conservacionista tiende a naturalizar ciertas asimetrías estructurales y desigualdades socioespaciales en Aysén, creemos que la aproximación crítica a la infraestructura puede ser una forma en que tales efectos sean no solamente visibilizados, sino también discutidos y reorientados. En ese sentido vale la pena subrayar que, como se ha intentado mostrar a lo largo de este trabajo, los caminos intervienen de múltiples formas en la producción del espacio y de relaciones socioespaciales. De esta manera, estimamos que la infraestructura vial constituye no solamente un lugar privilegiado para comprender la dinámica (histórica) de nuestros entornos, sino que también puede proporcionar un medio concreto para producir escenarios y políticas con alcances y significados configurados más colectivamente.

Referencias bibliográficas

- Agrawal, Arun y Kent Redford. 2009. Conservation and Displacement: An Overview. *Conservation and Society* 7: 1-10.
- Alderman, Jonathan y Geof Goodwin, eds. 2022. *The social and political life of Latin American infrastructures*. London: University of London Press.
- Aliste, Enrique, Mauricio Folchi y Andrés Núñez. 2018. Discourses of Nature in New Perceptions of the Natural Landscape in Southern Chile. *Frontiers in Psychology* 9: 1-16.
- Álvarez, Gabriela. 2014. El lugar de los parques nacionales en la representación de una Patagonia turística. Discusión y habilitación del paisaje patagónico durante el siglo XX. *Magallania* 42: 53-76.
- Álvarez, Lily. 2014. *Catastro de propiedad en Chile: orígenes y evolución*. Tesis de Doctorado, Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona.
- Bachmann, Pamela, Chris van Koppen y Machiel Lamers. 2024. Protecting Wilderness or Cultural and Natural Heritage? Insights from Northern Patagonia, Chile. *Conservation and Society* 22: 25-36.
- Banco Central de Chile. 1991. *Indicadores económicos y sociales regionales, 1980-1989*. Santiago: Banco Central.
- Beer, Clare. 2023. 'A cold, hard asset': Conservation resource spectacle in Chilean Patagonia. *Geoforum* 143: 1-11.
- Benjamin, Walter. 2005. París, capital del siglo XIX. En *El libro de los pasajes*, 37-59. Madrid: Akal, 2005.
- Brand, Ulrich y Markus Wissen. 2021. *Modo de vida imperial. Vida cotidiana y crisis ecológica del capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Brinck, Guillermo y Cristián Morales. 2013. De la movilidad a la sedentarización. Historia y territorio entre los pescadores de Puerto Gala, región de Aysén. *Márgenes Espacio Arte y Sociedad* 10: 37-51.
- Corson, Catherine, Kenneth MacDonald y Benjamin Neimark. 2013. Grabbing 'Green': markets, environmental governance and the materialization of natural capital. *Human Geography* 6: 1-15.
- De Matheus, Luis, Hugo Zunino y Viviana Huiliñir. 2018. El negocio de la conservación ambiental: cómo la naturaleza se ha convertido en una nueva estrategia de acumulación capitalista en la zona andino-lacustre de Los Ríos, sur de Chile. *Scripta Nova* 22: 1-25.
- Dirección de Vialidad. 1968. *Carretera Longitudinal Austral. Puerto Montt – Aysén. Antecedentes del Proyecto*. Santiago: Dirección de Vialidad.
- Drysdale, Sabine. 2012. Warren Adams de Patagonia Sur. Un capitalista en la Patagonia. *Revista El Sábado*, febrero.
- Edwards, Alberto. 1928. El Territorio de Aysén. *Revista Chilena de Historia y Geografía* 61: 39-43.
- Folchi, Mauricio. 2015. Historia de las áreas protegidas en Chile. En *Conservando el patrimonio natural de Chile. El aporte de las áreas protegidas*, eds. Gabriela Simonetti, Javier Simonetti y Guillermo Espinoza, 31-57. Santiago: Gráfika.
- García, Germán. 1989. Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío. *Revista Chilena de Geopolítica* 5: 51-69.
- Gobierno Regional de Aysén. 2009. *Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén*. Coyhaique: GORE.
- Grosse, Augusto. 1974. *Visión de Aysén*. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- Harambour, Alberto. 2017. Soberanía y corrupción. La construcción del Estado y la propiedad en Patagonia austral (Argentina y Chile, 1840-1920). *Historia* 50: 555-596.
- Harvey, David. 2004. El nuevo imperialismo. Acumulación por desposesión. *Socialist Register*: 99-129.
- Harvey, Penny, Casper Jensen y Atsuro Morita, eds. 2016. *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*. London: Routledge.
- Hauser, Arturo. 1993. Aspectos geológicos y geotécnicos relacionados con el proyecto y construcción del camino longitudinal austral: regiones X y XI. Santiago: SERNAGEOMIN.
- Holmes, George y Connor Cavanagh. 2016. A Review of the Social Impacts of Neoliberal Conservation: Formations, Inequalities, Contestations. *Geoforum* 75: 199-209.
- Horvath, Antonio. 1985. Aproximación a una posible tecnología alternativa: el camino austral. *Trapananda* 5: 102-109.

- Ibáñez, Adolfo. 1972. La incorporación de Aysén a la vida nacional 1902-1936. *Historia* 11: 259-378.
- Intendencia XI Región. 1983. Poblamiento de Aysén. Coyhaique: Intendencia
- Jara, Isabel. 2011. Politizar el paisaje, ilustrar la patria: nacionalismo, dictadura chilena y proyecto editorial. *Aisthesis* 50: 230-252.
- Jones, Rhys y Peter Merriman. 2012. Network nation. *Environment and Planning A* 44: 937-953.
- Larkin, Brian. 2013. The Politics and Poetics of Infrastructures. *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343.
- Lefebvre, Henri. 2013. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.
- Libuy, Macarena. 2019. Los habitantes del monte en Puyuhuapi y Cerro Castillo: Prácticas locales en bosques prohibidos y ajenos. *Revista Austral de Ciencias Sociales* 35: 115-131.
- Malte, Felix. 2022. Green colonialism in Latin America? Towards a new research agenda for the global energy transition. *European Review of Latin American and Caribbean Studies* 114: 137-146.
- Mansilla, Antonio. 1946. Chile Austral: Aysén. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- Martinic, Mateo. 2014. De la Trapananda al Aysén. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la Prehistoria hasta nuestros días. Santiago: Fundación Río Baker.
- Martins, César y Martha Ruffini. 2022. Dictadura, poder estatal y grandes proyectos en regiones marginales. La Amazonia brasileña y la Patagonia argentina durante la década de 1960 y 1970. *Folia Histórica* 43: 81-106.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). 1988. Ministerio de Obras Públicas: factor de integración nacional: 15 años de progreso sostenido: 1973 – 1988. Santiago: El Ministerio.
- Núñez, Andrés, Enrique Aliste y Matthew Benwell. 2020. Interrogating green discourses in Patagonia Aysen (Chile): Green grabbing and ecoextractivism as a new strategy of capitalism? *Geographical Review* 0: 1-19.
- Núñez, Andrés, Santiago Urrutia, Enrique Aliste, Alex Mayne y Alejandro Salazar. 2024. ¿Gentrificación rural “verde”? Desplazamientos y eco-colonización en Patagonia-Aysén, Chile. *Cuadernos de Geografía* 33: 198-213.
- Otero, Luis. 2006. La huella del fuego. Historia de los bosques nativos. Poblamiento y cambios en el paisaje del sur de Chile. Santiago: Pehuén.
- Polloni, Jorge. 1986. Relación de la Carretera Austral con el poblamiento de la Patagonia Occidental. *Revista Chilena de Historia y Geografía* 54: 131-212.
- Pomar, José. 1923. La concesión del Aysén y el valle Simpson. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Ramutsindela, Maano, Sylvain Guyot, Sébastien Boillat, Frederic Giraut y Patrick Bottazzi. 2020. The Geopolitics of Protected Areas. *Geopolitics* 25: 1-27.
- Ranciere, Jacques. 2014. El reparto de lo sensible. Estética y política. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Redacción. 1970. Problemas australes. *Revista Rutas*, enero.
- Rodgers, Dennis y Bruce O'Neill. 2012. Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography* 13: 401-412.
- Rodríguez, Juan, Janett Vallejo y Nicolás Gissi. 2021. Patagonia Chilena: conflictos territoriales y procesos de conservación ambiental en el siglo XXI. *Desenvolvimento e Meio Ambiente* 58: 233-254.
- Román, Álvaro. 2020. Integración territorial como marginación: obstáculos para las zonas aisladas en Aysén y Magallanes, Chile. *LIDER* 37: 77-99.
- Romero, Hugo. 1986. Objetivos, realidades y contradicciones de la colonización de Aysén. *Ambiente y Desarrollo* 2: 76-89.
- Rossetti, Fulvio. 2021. El Hotel de la Laguna San Rafael, el canal de Ofqui y la apertura de la frontera centro patagónica occidental: Ciudad, arquitectura y paisaje en el discurso estatal. *NODO* 11: 21-33.
- Rossetti, Fulvio. 2023. Una frontera permanente. Historia cultural del paisaje de Aysén, Patagonia chilena 1902-2017. Santiago: Ediciones ARQ.
- Saavedra, Gonzalo. 2012. Pesca artesanal y salmonicultura en Aysén. Itinerario de una investigación crítica sobre el desarrollo en el sur austral de Chile. *CUHSO* 22: 35-60.
- Saavedra, Sebastián. 2021. Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén. Coyhaique: Ñire Negro.
- Salamanca, Carlos. 2022. La violencia en el espacio. Una propuesta de lectura crítica sobre las violencias del pasado reciente en América Latina. *Millars* 53: 145-167.

- Santana, Roberto. 2013. Control del espacio y control social en el Estado militar chileno. *Revista de Geografía Espacios* 36: 13-28.
- Sassen, Saskia. 2015. *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz.
- Springer, Simon y Phillippe Le Billon. 2016. Violence and space. An introduction to the geographies of violence. *Political Geography* 52: 1-3.
- Svampa, Maristella. 2019. *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Bielefeld: CALAS.
- Swyngedouw, Erik. 2021. El apocalipsis es decepcionante: el punto muerto despolitizado del consenso sobre el cambio climático. *Revista Punto Sur* 5: 6-23.