



Carretera Austral: 50 años abriendo Chile hacia el Sur

Andrés Montero J *

La Carretera Austral no es solamente una carretera. Es una historia de integración, de sacrificio, de soberanía y, ahora también, de una enorme oportunidad para el futuro turístico y económico de la Patagonia chilena.



Hay obras públicas que se miden en kilómetros, en toneladas de cemento o en millones de dólares. Y hay otras que deben medirse de una manera diferente: por la cantidad de territorio que incorporaron efectivamente a una nación. **La Carretera Austral pertenece a esta segunda categoría.**

Este año se cumplen 50 años desde que, en 1976, comenzó el gran proyecto que terminaría transformando la conectividad del sur de Chile. Fue una iniciativa impulsada durante el gobierno de las Fuerzas Armadas y bajo la conducción del general Augusto Pinochet Ugarte, quien otorgó a esta obra una importancia que no era solamente vial, sino también territorial y estratégica. Los



estudios técnicos fueron encargados al **Cuerpo Militar del Trabajo y a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.**

Lo que entonces podía parecer una empresa desmesurada, terminó siendo **una de las grandes obras de infraestructura de la historia de Chile.** La razón es sencilla de comprender, pero difícil de imaginar para quien nunca ha recorrido esos territorios.

Al sur de Puerto Montt, Chile se encontraba con una geografía extraordinaria: bosques prácticamente impenetrables, ríos caudalosos, montañas, glaciares, fiordos, lluvias persistentes, nieve y enormes distancias sin caminos. **Aysén**, en buena medida, estaba conectado con el resto del país por vía marítima o aérea y, para desplazarse entre distintos puntos de la región, muchas veces era necesario atravesar territorio argentino.

La Carretera Austral comenzó a cambiar esa realidad.

Y lo hizo con hombres que debieron trabajar en condiciones que hoy cuesta imaginar.

Una parte fundamental de esa tarea correspondió al Cuerpo Militar del Trabajo, organismo del Ejército de Chile que, desde 1953, ha participado en la construcción de caminos y otras obras en lugares donde las dificultades geográficas, climáticas y de acceso hacen extraordinariamente compleja la presencia de empresas convencionales. **En la Carretera Austral, sus hombres debieron abrir caminos con herramientas y maquinaria muy inferiores a las disponibles actualmente, instalar campamentos en lugares aislados y convivir durante largos períodos con el frío, la lluvia, la nieve y el aislamiento.**

El costo humano fue enorme.

Los antecedentes disponibles señalan 45 fallecidos en actos de servicio del Cuerpo Militar del Trabajo relacionados con la construcción de la Carretera Austral entre 1969 y 2011, entre ellos 20 conscriptos. Son cifras que permiten dimensionar que detrás de cada kilómetro hubo hombres que arriesgaron y, en algunos casos, entregaron sus vidas.

Conviene recordarlos y valorar su entrega la Patria.



Porque cuando hoy recorremos la Carretera Austral en un automóvil moderno, cruzamos puentes y contemplamos paisajes que se han convertido en un atractivo turístico mundial, corremos el riesgo de olvidar que muchos de esos lugares fueron abiertos al país a costa de enormes sacrificios.

Pero la importancia de la Carretera Austral no se reduce al turismo. Su significado más profundo es estratégico.

Chile es un país extraordinariamente largo y angosto, cuya soberanía no se ejerce solamente desde Santiago. Se ejerce también allí donde hay chilenos viviendo, trabajando y produciendo; donde existen fronteras; donde hay recursos naturales; donde una emergencia exige que el Estado pueda llegar; y donde, simplemente, la geografía parece decir que el hombre no debería intentar pasar.

La Carretera Austral permitió precisamente eso: **que Chile pudiera llegar por tierra a territorios que durante siglos habían permanecido prácticamente aislados.**

Por eso, **más que una carretera, fue y sigue siendo una política de integración territorial.** Pero 50 años después existe otra dimensión que adquiere cada vez mayor importancia: el **turismo.**

La Carretera Austral se ha convertido en uno de los grandes atractivos de la Patagonia chilena. Para miles de visitantes nacionales y extranjeros, recorrerla es en sí mismo el motivo del viaje. Sus paisajes, parques nacionales, glaciares, lagos, ríos, fiordos y montañas han transformado una antigua obra de integración territorial en una extraordinaria plataforma para el desarrollo turístico.

Esto abre una perspectiva económica de enorme importancia.

La **Patagonia chilena** posee condiciones excepcionales para el turismo de naturaleza, aventura, pesca, trekking, navegación y observación de fauna. Y todavía existe un enorme espacio para desarrollar infraestructura, servicios, alojamiento, gastronomía y emprendimientos locales.



La naturaleza que durante décadas fue un obstáculo para llegar al extremo sur puede convertirse, paradójicamente, en uno de los principales activos económicos de Chile.

Por eso la Carretera Austral puede terminar siendo mucho más que una ruta de integración. Puede transformarse en uno de los ejes de una industria turística de alcance mundial, siempre que ese desarrollo sea acompañado por infraestructura, servicios, conectividad y una adecuada protección del patrimonio natural.

Y esa historia todavía no ha terminado. El mejor ejemplo se encuentra mucho más al sur, en **Tierra del Fuego**.

Mientras la Carretera Austral avanzaba por Aysén, Chile comenzó también a imaginar una penetración terrestre hacia las zonas más australes de la Isla Grande de Tierra del Fuego. **El camino Estancia Vicuña-Yendegaia** representa hoy la continuación de esa misma lógica: abrir una ruta donde prácticamente no existía camino y conectar por tierra dos sectores que durante décadas permanecieron aislados.

Aquí aparece una particularidad que merece destacarse. La obra se está construyendo simultáneamente desde **dos frentes**.

Uno avanza desde el norte, desde el sector del **lago Fagnano**, mientras el otro lo hace desde el sur, desde Caleta 2 de Mayo, en el extremo del **Parque Nacional Yendegaia**. Ambos frentes avanzan hacia un mismo objetivo: encontrarse en algún punto de la **Cordillera Darwin** y completar así una de las conexiones terrestres más australes y difíciles que haya emprendido Chile.

Es una imagen poderosa. Dos grupos de hombres abriendo simultáneamente el camino desde extremos opuestos de una geografía prácticamente inaccesible, con la expectativa de que algún día ambos trabajos se encuentren.

El frente sur, en Caleta 2 de Mayo, contempla una senda de penetración de gran belleza escénica y tiene, además de su objetivo de integración territorial, un evidente potencial turístico.



Pero existe todavía una dimensión más profunda de esta obra. **La apertura del camino hacia Yendegaia y el acceso terrestre al canal Beagle pueden crear condiciones nuevas para el poblamiento de Tierra del Fuego chilena.**

La diferencia demográfica con el territorio argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego es significativa. Mientras el sector argentino concentra una población considerablemente mayor y ciudades que han experimentado un fuerte crecimiento, el territorio chileno continúa teniendo una población muy reducida y grandes extensiones prácticamente despobladas.

La **conectividad** es una condición indispensable para modificar esa realidad. Un territorio al que se puede llegar por tierra, en el que es posible transportar personas, alimentos, maquinaria y materiales con mayor facilidad y donde pueden desarrollarse actividades productivas, turísticas y de servicios, ofrece condiciones muy diferentes para atraer nuevos habitantes.

Por eso, llegar hasta el **Beagle** no significa solamente construir un camino. Significa crear las condiciones para que Chile pueda poblar mejor su propio territorio austral.

Y esto adquiere una importancia adicional en el escenario geopolítico que se está configurando en el extremo sur de América y en la Antártica. En una zona donde convergen los intereses de Chile y Argentina, las rutas marítimas australes, el canal Beagle, el cabo de Hornos y la proyección hacia la Antártica, la presencia efectiva de población e infraestructura adquiere un valor que trasciende largamente el ámbito local.

La historia demuestra que la soberanía no se sostiene únicamente mediante declaraciones o mapas. También se construye con caminos, puertos, aeropuertos, servicios, actividad económica y, sobre todo, con personas que viven y trabajan permanentemente en el territorio.

En ese sentido, la obra que hoy desarrolla el Cuerpo Militar del Trabajo hacia Yendegaia puede terminar teniendo una significación mucho mayor que la de una simple conexión vial. Puede contribuir a que la Tierra del Fuego chilena deje de ser uno de los territorios más escasamente poblados del país y se transforme progresivamente en un espacio de mayor actividad, integración y presencia nacional.



Es difícil encontrar una mejor imagen de la continuidad histórica de este proyecto. Hace 50 años, hombres del Cuerpo Militar del Trabajo abrían caminos en Aysén enfrentando selvas, montañas, ríos y lluvias. Hoy otros hombres trabajan en la Cordillera Darwin, abriendo una ruta donde prácticamente no existía camino alguno.

La tecnología cambió. Las máquinas son mucho más modernas. Los procedimientos de seguridad son diferentes. Pero la idea esencial permanece: **llevar la presencia efectiva de Chile hasta los lugares más apartados de su territorio.**

Y ahora se agrega una nueva dimensión: convertir esa conectividad en desarrollo. Por eso resulta justo reconocer el origen de esta gigantesca empresa. La Carretera Austral tuvo antecedentes y trabajos anteriores, pero el proyecto de gran escala que conocemos actualmente comenzó en 1976, durante el gobierno de las Fuerzas Armadas y bajo el impulso del general Augusto Pinochet. Fue concebida como una obra de integración territorial, desarrollo económico y fortalecimiento de la presencia chilena en la Patagonia.

Es perfectamente posible discrepar de un gobierno, de una época histórica o de muchas de sus decisiones y, al mismo tiempo, reconocer una obra pública de enorme trascendencia. La historia no debiera escribirse seleccionando solamente aquello que nos acomoda recordar.

Cincuenta años después, la Carretera Austral está allí. Está en Puerto Montt, en Hornopirén, en Chaitén, en Puyuhuapi, en Coyhaique, en Cerro Castillo, en Puerto Río Tranquilo, en Cochrane y en Villa O'Higgins. Está en cada puente, en cada campamento y en cada kilómetro que permitió que el Chile continental dejara de estar separado por la geografía.

Y ahora vuelve a avanzar hacia el extremo sur.

Dos frentes avanzan simultáneamente en Tierra del Fuego, desde el lago Fagnano y desde Caleta 2 de Mayo, para encontrarse algún día en medio de la Cordillera Darwin.

Quizás esa sea la mejor manera de celebrar los 50 años de la Carretera Austral: no solamente mirando hacia atrás, sino entendiendo que **la tarea iniciada en**



1976 todavía no concluye. Mientras exista un territorio chileno al que todavía no pueda llegarse por tierra, habrá un nuevo camino por abrir.

Y en ese desafío, la Carretera Austral no es solamente una carretera. Es una historia de integración, de sacrificio, de soberanía y, ahora también, de una enorme oportunidad para el futuro turístico y económico de la Patagonia chilena. **En el extremo sur, abrir un camino también es una forma de abrir futuro.**



❖ **Andrés Montero J. columnista, empresario y consejero chileno. Extracto ELibero.cl**