

Arquitectura y fronteras oceánicas. Dos utopías en la costa de Aysén, Patagonia Chilena

Architecture and ocean borders.
Two utopias on the coast of Aysen, Chilean Patagonia

Fulvio Rosseti

Citar este artículo como: Rosseti, Fulvio (2015). Arquitectura y fronteras oceánicas. Dos utopías en la costa de Aysén, Patagonia Chilena. *Revista Nodo*, 9(19), pp. 9-24.

Resumen

Dos experiencias vinculadas con la colonización de la costa de Aysen, región central de la Patagonia chilena, muestran como un paisaje de rasgos sublime pudo catalizar utopías arquitectónicas orientadas a incorporar esa geografía aún deshabitada en el territorio y el imaginario chileno: una base pesquera en la península de San Quintin, proyecto de título de Emilio Duhart, y la embarcación Amereida, de la Escuela de Arquitectura UCV. La primera, desde la costa hacia el interior, proponía una lógica sistemática para ocupar el territorio desde el reuso de bosques quemados. La segunda concebía una forma de ocupación alrededor de los fiordos que penetran el territorio montañoso de la región. En ambos proyectos, uno utópicamente pragmático y otro pragmáticamente utópico, la geografía peculiar de la costa patagónica inspiraba ideas sobre cómo construir el futuro del Chile austral, tomando una postura crítica respecto a las políticas territoriales con que en su época respectiva época se estaba tratando de convertir la Patagonia central de "tierra" de nadie a espacio nacional. Reflexionar sobre estas experiencias ayuda a entender de qué manera el desarrollo de la arquitectura chilena puede

haberse articulado con la historia de la conquista de sus fronteras internas y los discursos políticos y culturales vinculados con ellas.

Palabras claves

Utopía, arquitectura, paisaje, fronteras nacionales.

Abstract

Two experiences related to the colonization off the coast of Aysen, central region of Patagonia Chilean, shown as a landscape features sublime architectural utopias could catalyze oriented incorporate that geography still uninhabited in the territory and the Chilean imaginary: A fisheries based on the peninsula of San Quintin, Project title Emilio Duhart, and the boat Amereida, School of Architecture UCV. The first, from the coast inland, proposed a systematic logic to fill the territory from the reuse of burned forests. The second envisaged a form of occupation around the fjords that penetrate the territory mountainous region. In both projects, pragmatic and utopian one another pragmatically utopian, the peculiar geography of the coast Patagonian inspired ideas on how to build the future of southern Chile, taking a stand

Fecha de recepción: 26 de febrero de 2015 Fecha de aceptación: 22 julio 2015

* Candidato a Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile y docente en esta misma escuela. frossett@uc.cl

critical of territorial policies that in their respective time period he was trying to turn the central Patagonia of “land” no national space. Reflect on these experiences helps to understand how the development of the Chilean architecture can He has articulated with the history of the conquest

of its internal borders and political speeches and culture associated with them.

Keywords

Utopia, architecture, landscape, national borders.



Figura 1. Archipiélago del mar interior (estuario del Rio Baker). Fotografía del autor.

Dos utopías en la arquitectura del siglo XX se han confrontado con el problema de la incorporación de Aysén, región central de la Patagonia chilena, al territorio y al imaginario nacional. La primera, de 1941, es la propuesta de una base pesquera en la península de San Quintiín, proyecto de título de Emilio Duhart. La segunda, desde fines de los '60, es la experiencia colectiva de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, que también encontraría en esta región un lugar de inspiración para sus teorías del propio norte y de los maritorios de la Patagonia occidental, así como para la ejecución de la embarcación Amereida y la realización de varias travesías posteriores.



Figura 2. Bahía acantilada, Estero Aysén. Foto del autor

Administrativamente Aysén es la penúltima región de Chile. Se ubica en el sur, entre Araucanía y Magallanes y es la última que fue involucrada en el proceso de colonización nacional; una frontera cuya incorporación ha presentado muchas dificultades, en primer lugar las que generan sus condiciones geográficas. La región es constituida por una sucesión de archipiélagos (figura 1), un mar interior, una costa definida por fiordos y ensenadas, un territorio continental esencialmente montañoso (figura 2) y algunas planicies ubicadas en las cercanías del límite con el territorio argentino. Esta configuración implica que estas últimas, consideradas históricamente como las zonas más productivas por su potencial ganadero, se comuniquen mucho más fácilmente con el territorio plano



Figura 3. Cartografía de la zona realizada en ocasión de una charla de 1900 en la Royal Geographical Society. Autor Hans Steffen. Legado Hans Steffen IAI - Ibero Amrikanisches Institut Berlin.



Figura 4.
Valle del Rio Simpson.
El “Queque inglés”.
Foto del autor

de la Patagonia argentina, pudiéndose de hecho considerar como su extensión geográfica, que con el resto del territorio montañoso de Chile.

Diversamente que en el resto del País, la orografía del territorio continental de Aysén se configura de manera transversal; en esta zona, Los Andes, en vez que generar una cordillera que de norte a sur separa claramente un oriente y un poniente, se genera como una secuencia de cadenas montañosas menores que *grosso modo* se desarrollan de oriente a poniente (figura 3). Ello ha históricamente dificultado la ejecución de infraestructuras longitudinales que comunicasen la región extendiendo hacia el sur ferrocarriles o carreteras como los que ya a principios del siglo XX unían Santiago con ciudades del sur como Puerto Montt. Además, las planicies fronterizas comunican con el Pacífico a través de ríos que corren entre laderas de fuertes pendientes (figura 4), encajonados en valles fluviales que, especialmente en la cercanía de la costa se vuelven aún más angostos. Las pocas zonas planas que en ellos se generan son por lo demás terrenos poco firmes, lo que también ha dificultado la posibilidad de ejecutar caminos en ellas¹.

.....
1 Este hecho ha sido registrado desde muy temprano. Un ejemplo de ello son las palabras de Thomas Holdich, arbitro del laudo de 1902, cuando, entre otras cosas, se debía definir el trazado del límite con la Patagonia argentina. En

La compleja geografía de Aysén genera paisajes de extrema belleza, pero a la vez, junto al aislamiento histórico que la entera Patagonia registró desde la época colonial, fue un factor que, por las razones antes mencionadas, retrasó el desarrollo de la región. La integración de esta región al territorio nacional solo podría comenzar tardíamente, iniciando el siglo XX, para seguir procediendo en forma lenta. Ello implica que Aysén se fue manteniendo en el imaginario nacional como “última frontera” de colonización, un territorio que se mantendría “virgen” no obstante variados intentos de incorporación que se siguen realizando hasta el día de hoy. Históricamente, la condición de aislamiento de Aysén implicaría la necesidad de excogitar estrategias de incorporación morfológica, es decir, orientadas a construir las condiciones de habitabilidad necesarias para la colonización y las comunicaciones. Junto a ello, sin embargo, la incorporación también ha sido vista como un problema intelectual, fomentando en el mundo de la cultura la elaboración de pensamientos orientados a investigar el significado de una frontera aún no conquistada para la vida del País.

Las experiencias de Duhart y de la UCV se insertan en este contexto temático, por un lado interpretando la idea de Aysén como un vacío desde el punto de vista de la inspiración poética que pudiera generar su geografía peculiar y por el otro proponiendo maneras alternativas de enfrentar en términos reales la conquista de un territorio arduo de vencer.

Una base pesquera en San Quintín

El proyecto de título de Emilio Duhart, defendido en la Pontificia Universidad Católica de Santiago a comienzos del año 1941, se ubicaba en la Bahía de San Quintín, en el Golfo de Penas. La península, en la extremidad sur del archipiélago de los Chonos, es constituida por una zona montañosa

.....
sus memorias, Holdich señalaba que en Aysén *no roads could readily be made*. Holdich, T. *The countries of the king's award*. Londres: Hurst and Blackett. 1904, p. 60.

y por el Istmo de Ofqui que, generado por tierras bajas que la unen con el territorio continental de la Patagonia, cierra una posible vía de comunicación marítima por el mar interior de los canales australes.

Obligando las embarcaciones a cruzar el Golfo de Penas y navegar en el océano antes de volver al mar interior, el Istmo de Ofqui ha históricamente significado que de todos los sectores de Aysén, sus zonas más australes siempre se han presentado como las más desfavorecidas en cuanto a desarrollo.

Al comienzo del siglo XX se elaboró un proyecto de canal navegable que debía abrir el Istmo y por lo tanto fomentar el desarrollo de las zonas meridionales de la región (figura 5). Sin embargo, la obra solo se empezaría a realizar a fines de los años '40². Duhart concebiría su proyecto de título cuando el canal se encontraba en plena faena, ubicándolo en una zona que, además de encontrarse en el que en este entonces se consideraba como uno de los mejores fondeaderos de la provincia³, también era la más cercana a la salida sur del canal (figura 6). Lo que fundamentaba la idea de trabajar ahí era la idea de querer aprovechar del desarrollo que la apertura del istmo debiera fomentar⁴.

La base pesquera se presentaba como un poblado que debía sustentarse sobre la pesca industrial. Debía acoger pescadores y obreros, junto con otros tipos de figuras administrativas. Para ellos, se debían realizar distintos tipos de edificios, residenciales, productivos, religiosos, comunitarios etc., a distribuir entre cerros boscosos y costa. La base se desarrollaría sobre un eje vial que

2 Monge, J. 1944. "Elistmo de Ofqui. El proyecto del Canal". en *Revista Chilena de Historia y Geografía* N°105-106-107 y 108. Santiago: La Sociedad.

3 Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile.1938. "Bahía San Quintín". En *Derrotero de la Costa de Chile. Vol. II. Desde el canal de Chacao al Golfo de Penas*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, p. 241.

4 La memoria con que Duhart explicó los fundamentos de su proyecto se encuentra publicada en Duhart, E. "Tesis de grado, 1940". En *ARQ* N°23. Santiago: Ediciones ARQ, pp. 8-11.

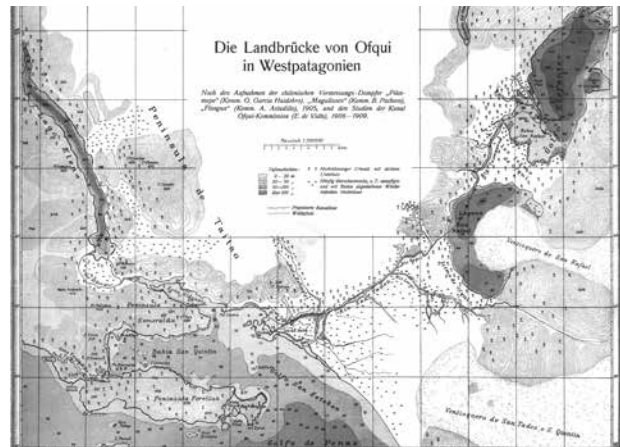


Figura 5. Plano del proyecto del Canal del Istmo de Ofqui, concebido por el ingeniero Emilio De Vidts en 1908. Elaboración grafica de Hans Steffen, Publicada en un artículo de 1913. En Steffen, H. "Die Landbrücke von Ofqui in Westpatagonien", en: *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft für Thüringen zu Jena*, Vol. 31, 1913, pp. 19-64. Original en Legado Steffen IAI, Iberoamerikanisches Institut Berlin.

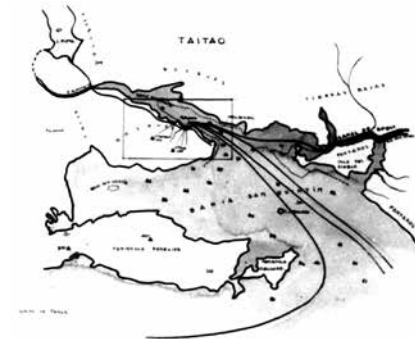


Figura 6. Plano Geográfico. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.



Figura 7. Plano de Urbanización. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

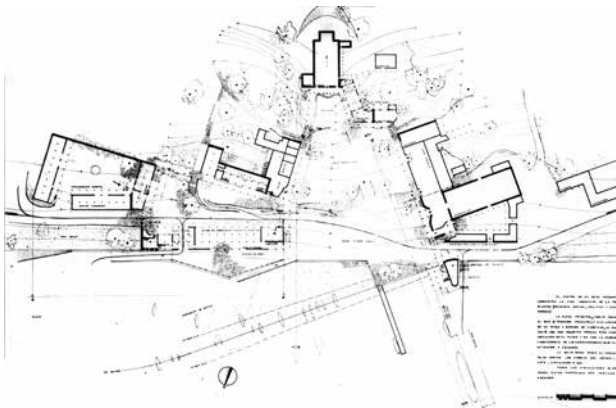


Figura 8. Plano Centro Base. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

conectaría la extremidad sur del Lago Elena con la sur-oriental de la Península Esmeralda (figura 5 y 6), identificados como atractivos paisajísticos secundarios. Se desarrollaría alrededor del “puerto Angamos”, aprovechando el agua de una quebrada, y en torno a una plaza comunal. Esta, aproximadamente en el centro de dicho eje, debía funcionar como un espacio de intermediación entre las zonas residenciales de las laderas boscosas y la zona productiva del borde costero (figura 7 y 8).

No obstante fuera alumno de Sergio Larrain, uno de los pocos profesores que en este momento estaba intentando integrar en la programación académica de la Universidad Católica los postulados de la arquitectura moderna, el proyecto de Duhart, desde el punto de vista formal, respondía esencialmente a los códigos de la enseñanza Beaux-arts: una composición que, como señalaba el mismo arquitecto, era definida por ejes y lógicas de *personificación* o *asimilación*⁵. En general, en la enseñanza de estos años, se concebía que las formas debiesen derivar de principios de asignación de ciertos estilos a determinados tipos de ambientes; la arquitectura moderna solo podía ser aceptada mientras fuera aplicada como uno

.....
 5 Duhart, E. 1941. Estudios de composición. Lamina N°3. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

de varios estilos, convincente quizás para espacios “descaracterizados” como ciudades o pampas y no en lugares en que, como en los alrededores de San Quintín, el encuentro entre el mar y la montaña daría lugar a paisajes “demasiado” pintorescos o sublimes.

Duhart buscaría entender el carácter de este encuentro desde sus primeras acuarelas de estudio (figura 9) hasta definir una imagen que integrara el paisaje de mar y montaña en la lógica formal de su ciudad pesquera. Sin embargo, sería capaz de interpretar este encuentro también en otros sentidos en que sería posible entrever una actitud moderna.

Desde el punto de vista organizativo, la relación entre cerros y océano se podría leer desde las residencias de madera introducidas en el bosque, distribuidas según una lógica que permitiera a todos de mirar el océano entre los árboles, hasta la plaza central que con su forma trapezoidal alargada, entre puerto e iglesia, ponía un acento sobre



Figura 9. Acuarelas de la Bahía de San Quintín. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.



Figura 10. Perspectiva General del Centro Comunal. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

la topografía natural, remarcaba la perspectiva hacia los cerros de la península (figura 10) y abría la vista hacia el mar desde las terrazas proyectadas. Sin embargo, lo que más interesaba a Duhart era definir una lógica de intervención del territorio más amplia.

Una de las primeras variables a considerar para el proyecto era la forma de producción y de auto sustentación de la base. Por un lado, su economía se debía generar en torno al recurso pesquero, es decir con la exportación de conservas de productos marinos que, según los informes⁶ citados en la memoria de título, deberían interesar tanto el mercado nacional como el de otros países del continente sudamericano. En este sentido el proyecto se basaba calculando una población constituida principalmente por pescadores dedicados a la recolección en el mar y obreros para fabricar las conservas que habría que distribuir en dichos mercados. Por otra parte, serían necesarias fuentes de energía y materiales de construcción que, vista la lejanía, debían encontrarse entre los recursos locales; el proyecto propondría el uso la leña conseguida talando los bosques de los cerros de la propia bahía: mientras avanzara el tiempo, los recursos forestales vendrían utilizados para la producción industrial de conservas y a la vez su uso serviría para abrir espacios de nueva colonización, señalados en las laminas de proyecto como zonas de crecimiento.

Según los informes utilizados por Duhart, la madera, en este lugar, se presentaba *abundante gracias al notable crecimiento de los árboles, muy superior en esta zona al que manifiestan los canales de más al sur*⁷; por esta razón sería la

.....
6 Dirección General de Caza y Pesca del Ministerio de Fomento. *Industria Pesquera: Exposición de Motivos y Antecedentes del Proyecto de Ley sobre esta Materia, enviado por el Ejecutivo al Congreso Nacional*. Santiago: Emp. Ed. La Bandera. 1937.

7 Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile. "Bahía de San Quintín". En *Derrotero de la Costa de Chile. Vol. II. Desde el canal de Chacao al Golfo de Penas*. Valparaíso: Imprenta de la Armada. 1938, p. 243.

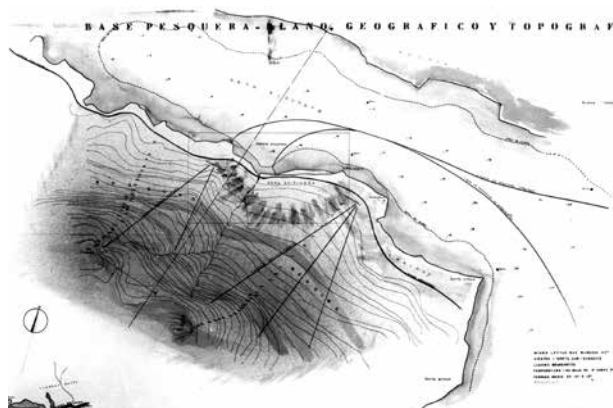


Figura 11. Plano topográfico. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

materia prima de la base. Además que combustible para las fábricas, con esta se debían construir tanto los barcos que los edificios; dos líneas de canoas, previstas para las bajadas de la madera talada desde los cerros, definían aproximadamente la extensión de las zonas residenciales (figura 11), entre un aserradero al oriente y otro al poniente. En el que estaba situado al oriente, la madera debía ser elaborada como soporte del puerto, donde se encontrarían los astilleros para la fabricación y reparación de botes; en el del poniente, la madera debía convertirse en leña para alimentar las fábricas. Entre los dos aserraderos se divisaban varios muelles, alrededor de los cuales se organizaban las distintas actividades pesqueras precedentes al envío de los productos frescos a la fabrica; a lo largo de la costa, se debía desarrollar el sistema productivo propiamente tal de la base pesquera, generando un paisaje básicamente industrial.

Entre la lógica de una construcción sistemática del borde portuario y la complementariedad del sistema de aprovisionamiento de la madera de los cerros, Duhart buscaba articular un discurso productivo apropiado a partir de la misma interpretación de la geografía que estaba en el origen de los conceptos artísticos que habían inspirado la forma: la idea de que una nueva ciudad industrial se definiera a partir del encuentro entre océano y cumbres trascendería el simple carácter esté-

tico y compositivo para convertirse a la lógica que subyace a la producción y a la expansión de la urbanización hacia el interior continental. En este sentido, la base pesquera, con su propuesta de un movimiento colonizador entre la costa y el interior, podía considerarse como una ciudad-prototipo que reinterpretaba en clave moderna la más antigua idea de las colonias penales con que se pretendía andar desboscando el territorio patagónico para abrir espacio a la colonización nacional. De hecho, Duhart había ocultado en su memoria que una de sus fuentes sostenía que, antes de construir el canal, sería útil construir en San Quintín *una colonia de penados a quienes no faltaría jamás amplio y fructífero trabajo en la corta de bosques y elaboración de maderas*⁸. El informe había sido realizado por Baldomero Pacheco y se sustentaba en la idea de que, no obstante *la conveniencia de establecer ahí una colonia (...) la falta de campos de cultivos o de pastoreo hace difícil, casi imposible la fundación de colonias con colonos voluntarios, nacionales o extranjeros*⁹.

La analogía entre las ideas colonizadora de Duhart y Pacheco, ambas orientadas en pensar en cómo empezar la colonización al sur del canal de Ofqui, abre una duda sobre cuál sería el verdadero destino de la base pesquera. Su concepción, más allá de presentarse como la “modernización” de la idea preexistente de las colonias de trabajos forzados, replicaba en nuevas formas “dignificadas” un esquema de funcionamiento ya consolidado en las latitudes patagónicas: un territorio donde, a raíz del aislamiento y del consecuentemente difícil control estatal, bien pocas oportunidades de desarrollo habían tenido los colonizadores individuales o los peones de las estancias frente a los monopolios de los grandes empresarios.

.....
8 Pacheco, B. “Expedición de la Bahía de San Quintín e Istmo de Ofqui, por el Capitán Pacheco”. En *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile*. Tomo 27. Valparaíso: Talleres Graficos de la Armada. 1912.

9 Op. cit.

La base pesquera se presentaba como un prototipo de sistematización de los recursos para la colonización futura, pero necesitaba de una industria para funcionar y probablemente no recibiría muchos controles de parte del estado: no obstante su apariencia idílica, correría el riesgo de convertirse en una “company town” y cabe preguntarse si su organización confluiría en las formas de la comunidad armónica presentada por las laminas de Duhart o si daría lugar a una situación extrema de aplastamiento de los pescadores y sus familias.

Una alternativa política

Aun siendo un ejercicio académico, el proyecto de Duhart se planteaba como una toma de posición crítica con respecto a las políticas territoriales que se estaban aplicando para el desarrollo de Aysén y sus costas. Desde el comienzo de la colonización hasta este entonces, los gobiernos locales y centrales, aunque no existiera un plan preciso, habían imaginado el futuro provincial como basado esencialmente sobre el potencial ganadero de las planicies fronterizas, es decir, los espacios más conflictivos debido a su cercanía con la vecina Argentina; los puertos en el Pacífico, juntos con sendas y caminos de conexión por los valles transversales, no habían sido considerado que como infraestructuras para las conexiones con el resto del País. Análogamente, a la costa y al mar interior de Aysén se le atribuya el rol de una vía de comunicación que había que mejorar con infraestructuras como los puertos que se planteaban en las desembocaduras de los principales ríos, como Puerto Cisnes, Puyuhuapi y Puerto Aysén, y sobre todo con la canalización del Istmo de Ofqui. Además, justo a fines de los '30, los canales australes también se estaban consolidando como una importante meta turística. De hecho, aunque su viaje sería realizado en condiciones más precarias¹⁰, Duhart llegaría

.....
10 En la memoria del proyecto, Duhart relata el viaje que emprendió por Aysén para llegar a la Bahía de San Quintín, contando cómo se desplazaría gracias a la ayuda de algunos

a la región contemporáneamente a los primeros cruceros que la Dirección de Ferrocarriles del Estado empezaría a realizar en los meses de verano. Estos, al igual que hoy día, empezaban atravesando los canales del mar interior para alcanzar el glaciar San Rafael y la laguna homónima, ubicada en la extremidad norte del Istmo de Ofqui. En este mismo lugar, en 1941, mientras aun se encontraba realizando el canal de Ofqui, la misma empresa inauguraría el Hotel de la Laguna San Rafael¹¹ para que los turistas pudieran pernoctar disfrutando del glaciar antes de retomar sus viajes.

Cuando Duhart se interesaría en la Bahía de San Quintín, entrando en conocimiento de su potencial, el canal de Ofqui era considerado en sede gubernamental como una meta prioritaria para el desarrollo del territorio austral: debía servir para mejorar las conexiones navales, abrir nuevas zonas de colonización que aún no se habían podido desarrollar y fomentar el turismo nacional. Sin embargo, otra de las fuentes utilizadas por Duhart, el informe de la dirección de Caza y Pesca del ministerio de Fomento, demostraba que, aún llegando los años '40, la explotación de los recursos marinos no venía considerada como algo a implementar en las costas aiseninas: a finales de los años '30 se estaba elaborando una nueva ley de pesca, con la que se establecía un financiamiento de 15.000.000 de pesos para que al respecto se pudiesen implementar infraestructuras portuarias, industriales, educativas y recolectoras, e incluso estaciones experimentales del país; sin embargo, Aysén no figuraba como una zona beneficiada.

.....
pescadores. Duhart, E. "Tesis de grado, 1940". En ARQ N° 23. Santiago: Ediciones ARQ, pp. 8-11.

11 El hotel solo funcionaría durante un año: el departamento de ferrocarriles estableció no atracar en su muelle y por lo tanto, no pudiendo recibir turistas, fracasó de inmediato. La historia de este abandono y de las decisiones posteriores se encuentra relatada en actas del senado de la época. Véase el informe N. 43 de la Comisión de constitución, legislación y justicia, publicado en Acta de la cámara de diputados de Chile, Sesión 45.a Ordinaria, en Martes 16 de Septiembre de 1947. Disponible en http://historiapolitica.bcn.cl/historia_legislativa/visorPdf?id=10221.3/15982#f=2,p=1,t= el 25/07/2015.

Proponiendo una base para la pesca industrial justo en una de las extremidades del canal, Duhart ponía de relieve como en la sede del Ministerio de Fomento, a la acción de la dirección de ferrocarriles, fuertemente y de distintas maneras concentrada en torno a Ofqui, no correspondería ni el menor interés de parte de otra dependencia, la de la dirección de Caza y Pesca. En este sentido, el proyecto conllevaba una crítica implícita hacia el quehacer gubernamental, mostrando cómo las políticas territoriales hacia Aysén no trabajaran de una manera coherente y coordinada. Asimismo, se proponía una alternativa a las que hasta el momento se habían demostrado como poco fructíferas explotaciones agrícolas, ganaderas y forestales que contemporáneamente venían siendo criticadas por personajes del porte de Alberto María de Agostini¹².

La base pesquera se enfrentaba al mundo de las decisiones políticas con una actitud más ambiciosa de la que se puede apreciar a simple vista. Concebida para una población de tres mil colonos y en esa posición estratégica, cuando la capital actual solo registraba unos dos mil habitantes, revolucionaría el funcionamiento territorial de todo el espacio austral.

La primera lámina del proyecto (figura 12) muestra el nuevo centro poblado en una escala territorial que abarca el territorio austral desde Puerto Montt hasta la Antártica. La Base pesquera se encontraba en su entro, en el cruce de dos líneas de navegación, una exterior y otra por el mar interior. Pasando por las bases se comunicaban las ciudades de Puerto Aysén y seguía hasta Punta Arenas, volviendo a proponer el fundamento sobre que un funcionario público como Joaquín Monge había basado su defensa acerca de la necesidad de ejecutar el canal

.....
12 Es importante recordar que, con las exploraciones realizadas alrededor de 1937 a las zonas limítrofes entre el Río Baker, el Cerro San Lorenzo y el Lago San Martín (actualmente llamado Lago O' Higgins en el lado chileno), De Agostini estaba elaborando una crítica negativa hacia los escasos resultados de las políticas territoriales en la Patagonia chilena.

La pesca en la zona austral. Base en Sn. Quintín. Estudio para una arquitectura popular en Chile. Proyecto de título Prof. S. Larraín G.M. Al. E. Duhart H.



Figura 12. Emplazamiento territorial. Lamina N°1. Fondo documental Emilio Duhart. Archivo originales SLGM, FADEU UC.

de Istmo de Ofqui pocos años antes. Este había propuesto la división de los flujos marítimos, para embarcaciones de bajo y gran calado, como el punto de partida de un desarrollo que de esta manera se definiría como democrático y antimonopolico¹³. A la vez, Monge había propuesto el Puerto De Vidts, en la Laguna San Rafael, como el nuevo gran puerto que, en el medio del viaje entre Punta Arenas y Puerto Montt; ese debía ser el punto de partida para una colonización bien

.....
 13 La defensa de parte del Monge se fundamentaba en el hecho que la economía austral se encontraba estancada. Uno de los elementos que atrasaba el desarrollo era el monopolio de la navegación de parte de las empresas de las grandes estancias patagónicas (anteriormente a la nacionalización). Según Monge la apertura del canal era importante porque ayudaría el desarrollo de colonos y pequeñas empresas, ya que permitiría la navegación de barcos de pequeños calados que de otra manera se vería demasiado obstaculizada por las corrientes del Golfo de Penas. Monge, J. "El istmo de Ofqui. El proyecto del Canal". en *Revista Chilena de Historia y Geografía* N°105-106-107 y 108. Santiago: La Sociedad. 1944.

planteada del territorio austral. Duhart tampoco se alejaba de este tipo de pensamiento; proponía su puerto apenas un poco más al sur, en la otra extremidad del Canal, pero demostraba la misma ambición de Monge con respecto a poder cambiar las suertes del sur a través de la mejor organización de los transportes marítimos que la base debía poder generar. En este sentido, es posible considerar que más que de un pequeño, romántico y remoto pueblo de pescadores, su base pesquera se planteaba como un plan mucho más ambicioso que pretendía reconfigurar de una manera racional el entero sistema sobre que se había organizado toda la Patagonia.

Los maritorios de la Patagonia Occidental¹⁴

El interés que la Escuela de Arquitectura de la UCV otorgaría a Aysén es más tardío que el de Duhart y más prolongado en el tiempo, manifestándose durante alrededor de tres décadas y a partir de los años '60.

De hecho, aunque no se refiriera específicamente a Aysén, la primera travesía del grupo de Amereida, en 1965 partiría de Tierra del Fuego rumbo al norte, considerando la Patagonia como el comienzo de una experiencia poética que debía encontrar la esencia de América. Este interés volvería a inspirar el Poema *Amereida*¹⁵ en 1967.

Posteriormente al primer interés de la travesía de Amereida, en 1970 un grupo de alumnos de distintas facultades, liderados por la FEUC-V, federación estudiantil de la Universidad, realizaría un trabajo de verano cuyos resultados serían relatados en la publicación de *Estudiantes presentan Aysén*:

.....
 14 Salvo distinta indicación, las imágenes de la experiencia de la UCV en la Patagonia Occidental pertenecen al Archivo Histórico José Vial Armstrong de dicha Escuela.

15 Véase Iommi, G. 1974. *Introducción al primer poema de "Amereida"*. Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso.

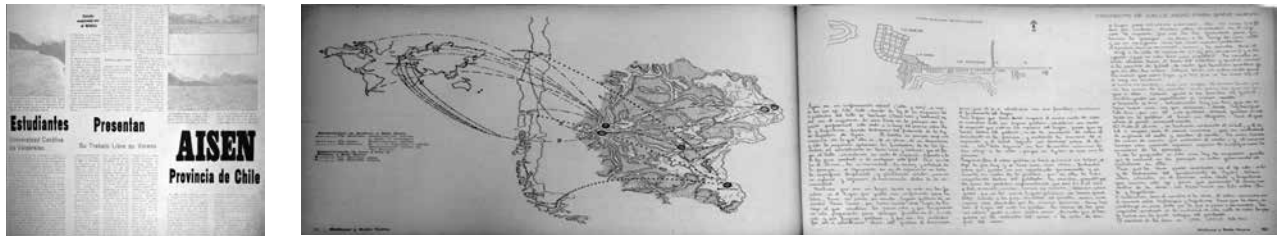


Figura 13. *Estudiantes presentan Aysén: Provincia de Chile*. Portada del libro y un ejemplo de estudios realizados.

*Provincias de Chile*¹⁶ (figura 13). El trabajo consistía en analizar en forma multidisciplinaria distintos poblados de la provincia para proponer soluciones que permitieran mejorar sus condiciones de vida. Los estudiantes se repartirían el territorio entero de manera de poder tener una visión completa de él, elaborando tanto planos de análisis de gran escala como estudios más profundizados de situaciones particulares. Entre otras cosas, se estudiaban el poblamiento, los potenciales productivos y de exportación, las vías de comunicación y las posibilidades de realizar proyectos de espacios públicos, sistemas productivos, infraestructuras, edificios comunitarios etc.

El trabajo fue financiado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y, aunque solo fuera un ejercicio académico, estaba planteado en los términos pragmático de una planificación que abarcaba por completo los límites administrativos de la región. Sin embargo, en las circunstancias en que se realizaba, también se podrían ver algunos otros aspectos significativos por lo que concierne el valor atribuido a la región. Con el apoyo otorgado por Alberto Cruz, el trabajo de verano había sido coordinado por la propia federación de estudiantes, representando un intento de co-gobierno vinculado a la reforma universitaria de 1967¹⁷. A partir de la experiencia en Aysén, la Federación, recién instalada, pretendía cambiar la antigua lógica de

los trabajos de verano, cuando los estudiantes se convertían, *en el mejor de los casos y durante un mes, en mano de obra, construyendo escuelas, casas etc*¹⁸. Según lo propuesto por los estudiantes, en los trabajos de verano no debían haber exámenes de admisión sino que simplemente podían inscribirse los estudiantes que quisieran y el trabajo de verano debía ser reconocido con créditos universitarios no obstante no se realizara con docentes. Ello implicaba que lo que verdaderamente debía importar no fueran asuntos administrativos, sino que los contenidos: los trabajos debían ir *abriendo verdaderamente una nueva posibilidad para la Universidad y transparentando, a través de sus palabras, colores, formas y cifras, algo de la realidad chilena y americana*¹⁹. Este razonamiento planteaba la necesidad de encontrar un espacio de características especiales y capaz de definir el nuevo trabajo como acto fundativo de un nuevo tipo de experiencia universitaria. Aysén sería considerada apta para tal fin. Como señalaba Ignacio Balcells, vicepresidente de la Feuc, era una tierra *abierto, lucida de su propio misterio y por lo tanto ávida de nuevas voces, de nuevas manos, de nuevos ojos y oídos que lo reconozcan y lo circunden*²⁰.

En la misma época del trabajo de la FEUC, también algunos estudiantes, guiados por el profesor Luis Jorge Sanchez dedicarían sus tesis de título a las

.....
16 Universidad Católica de Valparaíso. Federación de Estudiantes. *Estudiantes presentan Aisen, Provincia de Chile*. Edición del Curso de Diseño Grafico de la Escuela de Diseño de la Universidad Católica de Valparaíso. 1970.

17 Con respecto a ello, es importante recordar que la escuela de arquitectura, en la UCV, había tenido un rol protagónico.

.....
18 Universidad Católica de Valparaíso. Federación de Estudiantes. "Presentación del trabajo". En *Estudiantes presentan Aisen, Provincia de Chile*. Edición del Curso de Diseño Grafico de la Escuela de Diseño de la Universidad Católica de Valparaíso. 1970.

19 Op. cit.

20 Op. cit.

condiciones de comunicabilidad de la región²¹ desde lo que definían como *maritorios*: neologismo con que similarmente a Duhart décadas antes, pretendían reconocer el carácter de un territorio eminentemente acuático. En 1971, parte de estos estudios serían en parte publicados en los *Fundamentos de la escuela de Arquitectura*²², junto al capítulo dedicado a la *Situación de América en el Pacífico*²³. En este, el grupo de profesores entendía explicar el sustrato conceptual que subyacía a algunos proyectos concebidos recientemente en la costa chilena y revelando la importancia que para América se le debía otorgar a la conquista de su “propio norte”, del “mar interior” continental y del “mar interior” patagónico²⁴.

El razonamiento del grupo partía por observar la “carencia” del Océano Pacífico; apuntaba a demostrar que a través de este, con el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, América apareció frente a la humanidad: sería gracias a esta aparición y al descubrimiento del Pacífico que *el mundo terráqueo asume por primera vez en su historia la conciencia de su globalidad*²⁵; sin embargo, no obstante su importancia histórica, una extensión

.....
21 Zunino, J. 1972. *Maritorio de la Patagonia occidental. Comunicaciones terrestres*. Vicente Molina, Antonio; Meyer Riveros, Octavio. 1970. *Estudio de la comunicación marítima de las provincias de Chiloé, Aysén y Magallanes. Estudio sobre maritorio austral*. Cartier Roviroso, Enrique. 1971. *Catastro del espacio aéreo en la zona de Chiloé, Aisén y Magallanes*. Tesis de título inéditas, conservadas en el Archivo Histórico José Vial Armstrong.

22 AAVV. 1971. *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago.

23 AAVV 1971. “Para una Situación de América en el Pacífico”. En *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago, p. 3-40.

24 Op. cit.

25 Cruz, A. “Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poética para una Visión de América: Amereida”. En *Revista Ciudad y Arquitectura* N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985, p. 12.

que cubre la mitad del globo y además define a Chile como un país marítimo, el Pacífico aún no habría sido incorporado en la definición del destino de América, ni menos el de la Nación chilena: como señalaban los profesores, *su reconocimiento abre un campo que plantea su urgencia, y su oculta vocación (llamado) – oculta por incumplida (...). Si hoy tomamos Chile y revisamos su tráfico marítimo en barcos de bandera chilena, constatamos que su navegación continúa siendo atlántica y solo utiliza el Pacífico en una ruta litoral en la búsqueda del canal de Panamá o del Estrecho de Magallanes*²⁶.

El relato también indicaba que la costa occidental de América solo había sido incorporada por los Estados Unidos (figura 14), la única Nación que había podido concebirse por completo entre un océano y otro. Tal observación implicaba entender que por lo tanto, para que el Pacífico deje de existir solamente como un espacio norteamericano, también el resto de América debería hacerse cargo de su inmenso territorio continental aún no conquistado, es decir, de lo que en los libros de la escuela se define como su mar interior (Figura 15).



Figura 14. Estados Unidos y los mares interiores en el pacífico. Imagen de AAVV, 1971. “Para una Situación de América en el Pacífico”. En *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago. 37.

.....
26 Cruz, A. “Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poética para una Visión de América: Amereida”. En *Revista Ciudad y Arquitectura* N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985, p. 13.



Figura 15. Mar interior de América. Imagen de AAVV 1971. “Para una Situación de América en el Pacífico”. En *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago. 27.

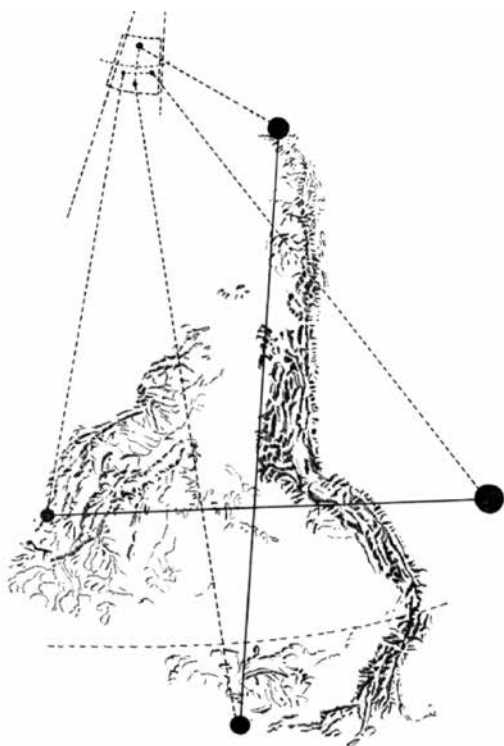


Figura 16. Tesis del propio norte. Imagen de AAVV 1971. “Para una Situación de América en el Pacífico”. En *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago. 27.

Con este tipo de razonamiento, en el pensamiento de la UCV, la que se definía como carencia del Pacífico se articularía a la vez con la idea de la urgencia de habitar el interior del continente. La consecuencia lógica de este tipo de pensamiento sería definir la Patagonia como una doble carencia: doble porque en ella el mar interior continental se une con el del Pacífico. Por lo demás, como un lugar en que “nace” el continente americano, se manifestaba como expresión máxima de americanidad. Considerada de esta manera, el valor protagónico que la escuela otorgaba a la Patagonia se articulaba con la idea de que para darle un destino al Pacífico, y por lo tanto a América, habría que considerar como “propio norte” el territorio austral (figura 16).

Las ideas de los maritorios, de la embarcación Amereida y de las travesías patagónicas surgieron de la misma zona teórica descrita por los Fundamentos en 1971. A las tres experiencias, desarrolladas entre comienzos de los '70 y la actualidad, subyace la idea de que para dar lugar a la épica americana ya sugerida por el poema Amereida en 1967, fueran necesarios actos de fundación del “pacífico interior”: había que encontrar una manera de habitar el “maritorio” definido por el encuentro del continente con el mar en el espacio eminentemente acuático de canales, fiordos y archipiélagos de la entera Patagonia occidental.

Los Fundamentos, aún señalando que el concepto de maritorio se había elaborado a partir de un razonamiento más general sobre la costa chilena, no obstante la importancia entregada al pacífico interior en todo el sur y a pesar del protagonismo conceptual de la “cumbre” del Cabo Froward, proponían como primer maritorio patagónico a desarrollar el que habían estudiado los alumnos de Jorge Luis Sanchez en Aysén.

Los planos de maritorios publicados en esta primera ocasión eran laminas de análisis realizadas utilizando como base unas cartas náuticas de Aysén ejecutadas por la Armada. Con estas, los alumnos de Sanchez habían realizado un estudio que pragmáticamente analizaba el potencial de la región

en cuanto a comunicaciones aéreas, terrestres y acuáticas; demostraban una actitud pragmática no obstante la introducción publicada en los Fundamentos presentara una visión más conceptual que se desarrollaría mayormente mucho más tarde y sería publicada en revistas como la CA N°40 de 1985²⁷. Con este último artículo se quería explicar el sentido de las travesías que desde el año anterior habían sido institucionalizadas como una experiencia compartida entre profesores y alumnos y parte del curriculum académico de estos últimos. Las travesías venían explicadas como la forma operativa de aplicar el razonamiento lógico de la “Situación de América en el Pacífico”: surgieron como viajes al mar interior de América o al Pacífico Interior, aunque interesaron sobre todo a la Patagonia chilena y sus costas.

Durante los viajes de travesías, profesores y alumnos realizaban los actos poéticos propios del quehacer de la escuela de arquitectura de la UCV²⁸, definidos como “falenas”, y ejecutaban pequeñas obras cuyo fin no debía ser necesariamente simbólico ni práctico. Más bien parafraseando los mismos profesores, se trataba de “abrir” espacios de difícil accesibilidad, poco conocidos y que por lo general han sido considerados inhabitables, inclusive desde tiempos antiguos. Ejemplificando el discurso, el fin de la travesía podría considerarse como el de demostrar que esta condición de inhabitabilidad de las costas patagónicas y del mar interior continental, solo es un lugar común: puede revertirse en la medida en que se realicen obras que intervengan en el territorio permitiendo acoger al

.....
 27 Cruz, A. “Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poética para una Visión de América: Amereida”. En Revista Ciudad y Arquitectura N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985.

28 Para más informaciones sobre el quehacer de la Corporación Amereida y de la Escuela de Arquitectura de Valparaíso, se pueden leer varias publicaciones estudios. Entre ellos:

Pérez de Arce A., R; Pérez Oyarzun, F. *Escuela de Valparaíso: grupo ciudad abierta*. Santiago, Chile: Editorial Contrapunto, 2003; Alfieri, M. *La ciudad abierta*. Roma: Librerie Dedalo. 2000. Además, mucho material se encuentra digitalizado en la página web <http://www.ead.pucv.cl/>



Figura 17. Una de las primeras obras de travesías a la Patagonia occidental, realizada en 1988 en San Ignacio de Huinay. Archivo historico José Vial Armstrong PUCV.



Figura 18. Embarcación Amereida en actividad. Archivo historico José Vial Armstrong PUCV.

ser humano. El rol de la arquitectura y de los actos poéticos en los mares interiores del continente o del Pacífico, consistía entonces en elaborar actos de fundación ahí donde se considerara necesario “abrir” la tierra y demostrar al resto del mundo, a través del oficio de la arquitectura, que lo desfavorable puede convertirse en favorable²⁹: *si la tierra se abre a nosotros se abrirá también a otros*³⁰.

.....
 29 Con respecto a ello, es importante observar que en su discurso, la teoría de maritorios de la Patagonia occidental también insistía en observar que en otras partes del mundo, territorios igualmente desfavorables por su geografía, han sido incorporados a la vida nacional gracias a la intervención humana. El ejemplo más claro es el de los fiordos de Suecia.

30 Cruz, A. “Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poética para una Visión de América: Amereida”. En Revista Ciudad y Arquitectura N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985, p. 13.



Figura 19. Embarcación Amereida en obra. Archivo histórico José Vial Armstrong PUCV.

Finalmente, las travesías se seguirían realizando hasta el día de hoy, tratando inclusive de sistematizarlas, por lo que concierne a los canales patagónicos, con el uso de la Embarcación Amereida: una obra *experimental para la investigación y colonización del mar interior*³¹. Esta fue concebida por el profesor Boris Ivelic posteriormente a una travesía con que en 1989 la escuela de arquitectura había trabajado en el puerto aisenino de Marín Balmaceda. El grupo de la travesía caería en cuenta de la dificultad de asentarse en el bosque, con la carencia de terrenos planos y la lluvia que anegó todas las carpas: una embarcación aparecería como *el único medio de acceso a una región gigantesca en extensión y potencialidad*³².

La experiencia de la UCV en la Patagonia occidental se desarrolló paralelamente a un proceso político en que tanto los gobiernos anteriores al golpe de 1973, como el posterior gobierno militar, habían definitivamente optado por la idea de incorporar la Patagonia Chilena a través del interior

.....
31 Balcells, I. Embarcación para la región austral. Diseño experimental para la investigación y colonización del mar interior. En Revista *Arq* N°29. Santiago: Editorial ARQ. 1995, pp. 40-47.

32 Op. cit., p. 41.

continental. Ello, implementado la construcción de la entonces denominada *Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet* y declinando definitivamente la voluntad de incorporación de la Patagonia a través de la continuidad marítima; una idea que, tan antigua como el mismo descubrimiento de Magallanes, se había consolidado con los proyectos más recientes hasta el final fracaso de la construcción del Canal del Istmo de Ofqui, definitivamente abandonado en 1943³³.

Con la experiencia de la escuela de la UCV, la idea de la continuidad marítima había vuelto a presentarse bajo un nuevo aspecto conceptual, originándose en un momento en que el pragmatismo de la FEUC-V y de los alumnos de Sánchez podría coexistir con la lógica conceptual de Amereida, pudiéndose considerar ambas actitudes como una expresión de la voluntad reformista del mundo académico de fines de los años '60. Sin embargo, el enfrentamiento operativo iniciado con las travesías de los '80 no ofrecía una alternativa real de planificación territorial: después de las primeras experiencias de comienzos de los '70, los problemas territoriales habían dejado de existir como parte del discurso.

Sin embargo, a pesar de todo, la experiencia de la UCV puede ser interpretada como una toma de posición con que, cuestionando el abandono de la idea de colonizar a través de la costa, la escuela buscaba sutilmente de volver a poner un acento sobre los maritorios de la Patagonia occidental, olvidados por la acción gubernamental. En este sentido, no obstante la apariencia, la idea de futuro que proponía la escuela no se separaba de la acción política real, sino que pretendía participar de ella de una manera no convencional; proponiendo intervenir lo desfavorable para convertirlo en favorable, la escuela pretendía poner en duda el lugar común de la que frente a todos aparecía como una evidente imposibilidad de habitar las costas patagónicas a raíz de sus álgidas condiciones

.....
33 En este año se realizó el último intento de terminar con el canal, luego de que, por un incidente, las obras quedaron paralizadas.

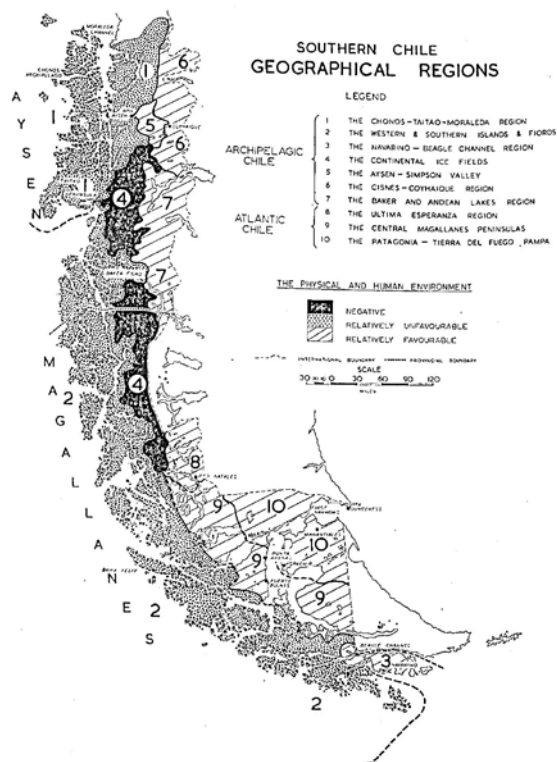


Figura 20. Gráfico de Butland que señala el territorio costero de Aysén como desfavorable para la colonización. Butland, Gilbert J. 1957. *The Human Geography of Southern Chile*. Londres: the Insitut of British Geographers. 128.

geo-climáticas³⁴. Ello, sobre todo cuestionando las opiniones del geógrafo Gilbert Butland³⁵ que en 1957 indicó este territorio como un espacio relativamente inhabitable (figura 20).

Los actos poéticos de apertura debían probar lo contrario y demostrar que sí la costa podía ser incorporada a la vida nacional si que se generaban las condiciones de cobijo que la arquitectura pudiera ofrecer en todos sentidos, no solamente los prácticos. Más allá de un método poético, en que el lenguaje antecedía la forma, lógica conceptual y

34 Ivelic, B. 2005 "La Patagonia occidental". En *Embarcación Amereida y la épica de fundar el mar patagonico*. Ediciones Universitarias de Valparaíso, p. 15

35 Butland, Gilbert J. 1957. *The Human Geography of Southern Chile*. Londres: the Insitut of British Geographers, p. 128.

acción proyectual atribuyan a la escuela el rol de una guía espiritual que debía develar al continente su verdadero espíritu americano: el que se hacía coincidir con el Pacífico y la costa Patagónica.

El carácter utópico de la embarcación Amereida no residía tanto en la idea de fundar el Pacífico sino que consistía en la convicción de que, una vez demostrado que en ese se expresaba la verdadera esencia del continente, fuera posible influenciar la acción política. Los actos poéticos, o *falenas*³⁶, cumpliendo con la tarea de incorporar el Pacífico a la vida americana, debían provocar un cambio sustancial en la orientación de las políticas territoriales del estado.

Un territorio, dos utopías

El proyecto de título de Duhart y la experiencia de la UCV son dos enfrentamientos que de distintas maneras buscaron articular el mundo de la experimentación arquitectónica y territorial con el de una geografía tan caracterizada y a la vez deshabitada que no podría que inspirar visiones utópicas; de una u otra manera reinterpretaban la fricción entre el mar y la montaña del territorio aisenino para proponer de forma satisfactoria como incorporar lo inhabitado a la vida nacional. En términos culturales, ya sea con las lógicas beauxartianas de Duhart o las teorías fundacionales de Amereida, ambos proyectos reconocían la costa de Aysén como un espacio clave para consolidar la imagen de Chile como País marítimo. En términos morfológicos y de políticas territoriales, ambos tomaban posturas críticas con respecto al quehacer estatal y es en estas que se revela su carácter utópico.

En la base pesquera de San Quintín, concebida unos treinta años antes de las primeras menciones de la Patagonia en el poema de Amereida, la utopía tenía un significado opuesto al que le otorgaría más tarde la UCV. Aún tratándose de un ejercicio académico, la actitud proyectual de Duhart respondía a una lógica de pensamiento en que

36 Nombre atribuido a los actos poéticos de la escuela.

las políticas regionales se cuestionaban a través de proyectos que si bien se presentaban como alternativas a la acción gubernamental, buscaban influir en ella ocupando su mismo lenguaje: el de la planificación y de la satisfacción de necesidades reales vinculadas con el proceso de incorporación del sur, su infraestructuralización y el uso de sus recursos naturales. El sentido utópico del proyecto residía en pretender generar, en la aislación de San Quintín, una comunidad social organizada, autónoma, armónica y sin padrones y a través de ella cambiar el rumbo del destino del territorio austral.

El de Duhart, en la primera mitad del siglo XX, era un proyecto utópico y pragmático concebido en un momento en que las costas patagónicas estaban de cualquier manera en el centro de la atención gubernamental, estructurándose estas sobre la idea de comunicar el territorio austral a través de una continuidad marítima longitudinal en fase de edificación. En este sentido, la base pesquera podía considerarse como una manifestación de las ideas que otorgaban a la costa de Aysén y a sus recursos el valor de un potencial productivo aún por explotar para el beneficio del País.

Diversamente, en el caso de la UCV, la utopía no solo se configuraba con la voluntad de cambiar el rumbo de decisiones que optaron por abandonar el mar y dedicarse a construir la continuidad longitudinal a través del interior continental³⁷, sino que

.....

37 Es importante observar que en los '80, el gobierno, especialmente motivado por el conflicto limítrofe que nuevamente se estaba exacerbando con la republica Argentina,

con la convicción de que ello fuera posible a través de la acción poética, con iniciativas que mezclaban arte, arquitectura, diseño y poesía, evitando cualquier discurso abiertamente político; no obstante las apariencias, no se trataba de dar la espalda al mundo de las decisiones gubernamentales, sino de vincularse a través de una suerte de meta política de carácter territorial que reflejaba su acercamiento a las ideas filosóficas de Heidegger.

Duhart y la UCV hablan de cómo el mundo de la arquitectura participó en el discurso sobre la incorporación, morfológica y cultural, de este territorio de frontera. Buscaban orientar su futuro a la vez de inspirarse en la geografía peculiar de Aysén, catalizadora de sus utopías territoriales. A la vez, son testigos de cómo la desconexión, la lejanía, el carácter geográfico y el estado virginal del paisaje marítimo contribuyeron al desarrollo de la historia de la arquitectura chilena en el siglo XX: ya fuera la modernidad de Duhart o el conceptualismo de Amereida, las costas de la Patagonia central condensaron ideas en que se atribuya a la provincia de Aysén el valor de una tierra que, aún por descubrir y en la que experimentar, traía consigo las suertes de un futuro mejor para Chile y el resto de América.

.....

había optado por tratar de afirmar la presencia chilena en el sur a través de la que en este entonces fue bautizada como la *Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet*: un camino para autos que, cruzando las montañas de norte a sur, fue finalmente uniendo Puerto Montt con la extremidad austral de la región.