

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

The San Rafael Lagoon Hotel, the Ofqui channel and the opening of the western patagonian borderland: city, architecture and landscape in the state discourse

Fulvio Rossetti*

Citar este artículo como: Rossetti, F. (2016). La apertura del Istmo de Ofqui y la frontera centro patagónica occidental: Ciudad, arquitectura y paisaje en el discurso estatal. *Revista nodo*, 11(21), 21-33.

Resumen

En este artículo se hace una aproximación a la relación entre arquitectura, ciudad y paisaje por medio del proceso de apertura de la frontera sur de Chile, haciendo énfasis en las ideas que intentaron convertir el entorno del Istmo de Ofqui en un nuevo centro de desarrollo, puerto principal de la Patagonia central. Se parte de reconocer el valor del paisaje, compuesto por el mar, fiordos, canales, laguna y glaciar San Rafael, que constituyen en su conjunto un potencial turístico de escala mundial. Allí, en el medio de centenares de kilómetros de costa inhabitada, terminando los años 30, se realizó un hotel, concebido como continuidad visual y cromática con el paisaje, y como

integración a partir de capas horizontales con el glaciar. La importancia de este último, más allá de su valor arquitectónico intrínseco, reside en la confianza con que el estado concibió su edificación como punta de lanza de la colonización de la costa austral, de la urbanización de su entorno inmediato y base para la resignificación de un territorio hasta entonces considerado inhóspito.

Palabras clave: Arquitectura, Ciudad, Paisaje, Frontera, Conectividad.

Abstract

This paper approaches the relationships between architecture, city and landscape through the process of opening the southern borderland of

Fecha de recepción: 30 de mayo de 2016 • Fecha de aceptación: 2 de agosto de 2016

* Arquitecto. Candidato a Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente en la misma Universidad. Correo Electrónico: frossett@uc.cl

¹ Es importante subrayar que, probablemente a raíz de la crisis del 1929, en 1931 se decidiría no prestar más atención a la zona sur mientras los fondos disponibles se destinarían a fomentar la colonización de los territorios al norte del Río Simpson-Aysén. De hecho, así lo señalaría el informe de Fernando Sepulveda Veloso, jefe de la oficina de la propiedad austral de Aysén, explicando que la colonización de zonas como los valles del Río Murta y del Río Bravo se debían dejar para un segundo momento, por no haberse aun iniciado la construcción de caminos que dieran una salida al mar (Sepulveda Veloso, 1932, pp. 140-141).

Chile, while emphasizing the ideas that tried to turn the environment of the Isthmus of Ofqui into a new center of development, as the main port of the central Patagonia. The paper starts recognizing the value of the landscape, composed by the sea, fjords, canals, lagoon and San Rafael glacier, which together constitutes tourism potential of a world scale. There, in the middle of hundreds of kilometers of uninhabited coast, ending the 30s, a hotel was built, conceived as visual and chromatic continuity with the environment and evocating the landscape of the glacier by the horizontal fringes of its faces. The importance of the hotel, beyond its intrinsic architectural value, lies in the confidence with which the state conceived its construction as the spearhead of the colonization of the whole southern coast, starting from the urbanization of its immediate environment and as the base for the resignification of a territory previously considered as inhospitable.

Keywords: Architecture, City, Landscape, Borderland, Connectivity.

Introducción

En 1940, en medio de la costa patagónica occidental, se inauguró el hotel de la Laguna San Rafael, una iniciativa con la que el gobierno chileno buscaba aprovechar el potencial turístico del glaciar homónimo ubicado un poco al norte del Istmo de Ofqui. Desde un punto de vista escénico, este entorno se presentaba como una localidad privilegiada del territorio austral por varias razones. La primera, obviamente, es la presencia del Glaciar San Rafael que, perteneciente al campo de hielo norte, precipita en las aguas de la laguna homónima, con un frente de algunos kilómetros y 70 metros de altura. Como parte normal de su proceso de avance, ese muro de hielo se va quebrando en un sinnúmero de témpanos de distintos tamaños que, desparrramados en la laguna, contribuyen a convertir el acto de acercarse en una experiencia memorable (imagen 1), así como memorable sería el viaje de algunos centenares de kilómetros a emprender

para llegar al destino: la laguna San Rafael se encuentra al sur de una secuencia de canales y fiordos delimitados por la fragmentada y montañosa costa patagónica y el sinnúmero de islas que, al oeste, conforman los archipiélagos de las Guaitecas y de los Chonos. Cruzar ese ambiente eminentemente acuático y montañoso en barco se presentaba como una experiencia sublime en sí misma que alcanzaría su climax llegando al glaciar.

El segundo aspecto que convierte este entorno en un lugar privilegiado, es que, si bien en la Patagonia, tanto en su lado argentino como en el chileno, existen varios glaciares similares, el San Rafael se destacaba sobre ellos por ser el más cercano, el más norteño, a las zonas más habitadas del País. Sobre todo, es el primero en su género a poder ser alcanzado desde Puerto Montt, la ciudad en que terminaba el ferrocarril longitudinal y al sur de la cual empezaba el paisaje marítimo de fiordos, islas, canales, esteros y glaciares de la costa patagónica chilena.

Terminando los años 30, estos dos factores, es decir, el carácter sublime del paisaje y la mayor cercanía del glaciar, contribuyeron a que se tomara la decisión de aprovechar el enorme potencial turístico de la Laguna San Rafael. El Gobierno de Pedro Aguirre Cerda se abocó a este objetivo planteando dos servicios turísticos. El primero consistió en organizar cruceros en barco a vapor. Estos empezaron a ser organizados para los meses de verano por los

Imagen 1. Glaciar San Rafael.



Fuente: Junge (1938). Realizada en una exploración en los años 30.

recién creados “Servicios Marítimos” de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Empezando sus viajes en Puerto Montt, los vapores estatales llegarían a la Laguna San Rafael en un par de días. La segunda acción fue la ejecución del mismo hotel, que debía servir como un refugio para que los turistas descansaran y aprovecharan del entorno con vista al glaciar durante unos días antes de emprender el viaje de vuelta a Puerto Montt. La tercera consistió en iniciar un proceso de publicidad con que el estado buscó integrar ese entorno al imaginario nacional a través de la *Revista en Viaje*.

Una belleza única e incomparable

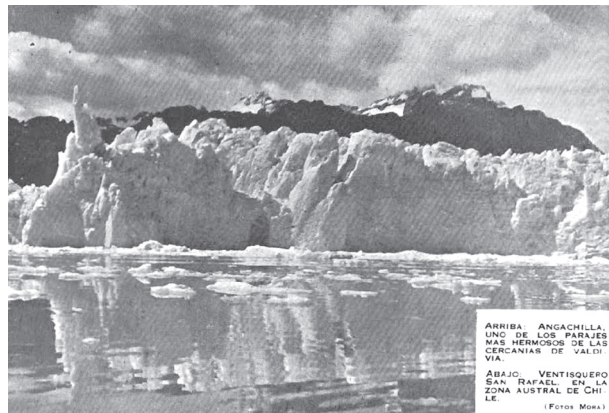
Por lo que concierne la incorporación del paisaje aisenino, *En Viaje* buscó consolidar la idea del paisaje marítimo como un ambiente sublime y, sobre todo, único en el mundo. En la revista, antes de la nacionalización de los transportes navales, el entorno austral había tenido muy escasa presencia. Antes de 1939, la revista presentó este territorio en muy pocas ocasiones¹, pero, iniciando el gobierno de Aguirre Cerda, empezó a otorgarle una importancia algo mayor, eligiendo su paisaje marítimo como el más representativo y presentando la región como un espacio virgen, sin habitantes. El mayor protagonismo se construyó alrededor de algunas fotografías de Enrique Mora² (imagen 2) y unos artículos encargados a escritores reconocidos en la escena nacional. Entre las imágenes de Mora, una que fue publicada en 1939 mostró el glaciar San Rafael, por primera vez protagonizando una

.....

1 Con algunas menciones *en passant*, con que se volvieron a enunciar ideas que reiteraban la imagen de un territorio misterioso y lleno de riquezas potenciales, con un artículo de Mariano Latorre, el único que mostró el interior continental y los habitantes locales, y con unas imágenes de los ríos y de la laguna San Rafael. Estas completaban algunas páginas en que se agrupaban varias instantáneas dedicadas a la belleza del sur, más que nada de la más consolidada Araucanía (Ver *Revista En Viaje*. N° 41, N° 46, N° 52).

2 Fotógrafo de Puerto Montt que después de haber pasado algunos años retratando los canales entre su ciudad y Punta Arenas, se trasladaría a Santiago. Sin embargo, las fotos no siempre fueron publicadas con el crédito de su autor.

Imagen 2. La laguna San Rafael



Fuente: fotografía de la sección “Fotos Mora” en la revista *En viaje*, 1939, número 63, p. 40.

Imagen 3. Estuario de Aysen - “Punta Tortuga”



ESTUARIO DE AISEN — “PUNTA TORTUGA”

UN PARAISO DESCONOCIDO PUERTO SLIGHT

Fuente: Ried (1939, p. 10).

página entera y anticipando la importancia que a este sitio se le otorgaría en el futuro inmediato.

Junto con estas fotos, los artículos, de escritores como Reid y Mendilaharsu, se orientaron a mostrar los lugares tocados por las líneas de navegación de Ferrocarriles del Estado. Aunque protagonizados por sitios distintos, estos compartían la voluntad de celebrar los canales por “*el paroxismo de extática belleza (...) que se aproxima al pavor*” (imagen 3) y la incomparabilidad de sus paisajes. Puerto Slight podría ser descrito como

un Río de Janeiro congelado entre innumerables picachos cubiertos de nieve y de una floresta que han vendado mil ventisqueros (...) sin gente ni barcos: era una localidad que no tenía nada que envidiar a la capital brasilera, a Hamburgo, Vigo,

Brujas, Valparaíso (...), forjado en millones de años de cataclismos inescrutables, se encontraba el panorama más bello del mundo (...) y toda esta belleza es de Chile. Sí, de Chile, señores! (Ried, 1939).

Fiordos, canales y glaciares catalizaron la consolidación de Aysén como un destino turístico en cuyas bellezas se podía vislumbrar la identidad nacional; la supuesta virginidad, el asombro, la diversidad paisajística y sobre todo la unicidad que ofrecía el paisaje marítimo, permitían distinguir la región como un lugar cuya incomparabilidad permitía superar clichés que vinculaban el sur con otros destinos ya consolidados en el imaginario mundial. Entre ellos, el que se construya alrededor del apelativo de “suiza chilena”, con que la revista, en estos mismos años, seguía definiendo la Araucanía y los sectores más al norte de la Patagonia. En este contexto, el espacio marítimo, connotado desde los códigos de lo sublime, único e incomparable, también se presentaba como vehículo de una idea de futuro porque sugería que, además de estar integrando nuevos territorios, vacíos y sin pasado, la acción del estado también estaba abriendo la ruta de la percepción de nuevos lugares y, sobre todo, nuevos tipos de paisajes, anteriormente ocultos y desconocidos.

Un refugio para reinventar el sur

La ubicación elegida para el hotel fue la ribera nororiental de la laguna. El volumen, compuesto por dos paralelepípedos, fue orientado de oriente a poniente, para que los huéspedes pudieran mirar hacia el glaciar desde la fachada sur. El conjunto constaba de dos volúmenes edificadas: el hotel propiamente tal, más un pequeño refugio que fue localizado (imágenes 4 y 5) cerca del muelle que debía recibir pasajeros y cruceros. Los dos edificios se ejecutaron con tabiquería de madera forrada con tablas de coigüe pintadas (Barros Valenzuela, 1973)³.

.....

³ Una copia del informe es conservada en la Municipalidad de Puerto Aysén; informaciones sobre materialidad también

Imagen 4. Muelle y refugio de pasajeros.



Fuente: Gerstmann (s.f.).

Imagen 5. Muelle y hotel.



Fuente: Gerstmann (s.f.).

Los volúmenes del conjunto eran extremadamente simples, unos paralelepípedos sin mayores ornamentaciones, pero concebidos para integrarse en el paisaje circundante. La composición de las fachadas, similar en el hotel propiamente tal y en el refugio del muelle, fue concebida alternando capas horizontales claras y oscuras. La primera era la del zócalo, construido en hormigón armado enchapado en piedra. Las siguientes correspondían a los niveles superiores, donde los entablados de madera fueron pintados en franjas oscuras,

.....

se encuentran en el acta con que Ferrocarriles entregó el hotel al Ministerio de Tierra y Colonización en agosto 1941 y en el informe del Ministerio de Obras Públicas y Vías de comunicación realizado de fecha 15 de septiembre de 1944. Los últimos dos informes se encuentran guardados en el Archivo Nacional de Chile, carpetas del Ministerio de Obras Públicas, libro 4083.

que albergaban los vanos de las ventanas, y franjas claras, ciegas. El techo, con buhardillas y cubierto de tejuelas de alerce, constituía una última franja oscura. La horizontalidad del volumen, reforzada por la composición cromática, definía una continuidad visual con el paisaje igualmente horizontal y contrastado del glaciar, un lecho inmenso de hielos blancos enmarcados por altas cumbres de oscuros bosques.

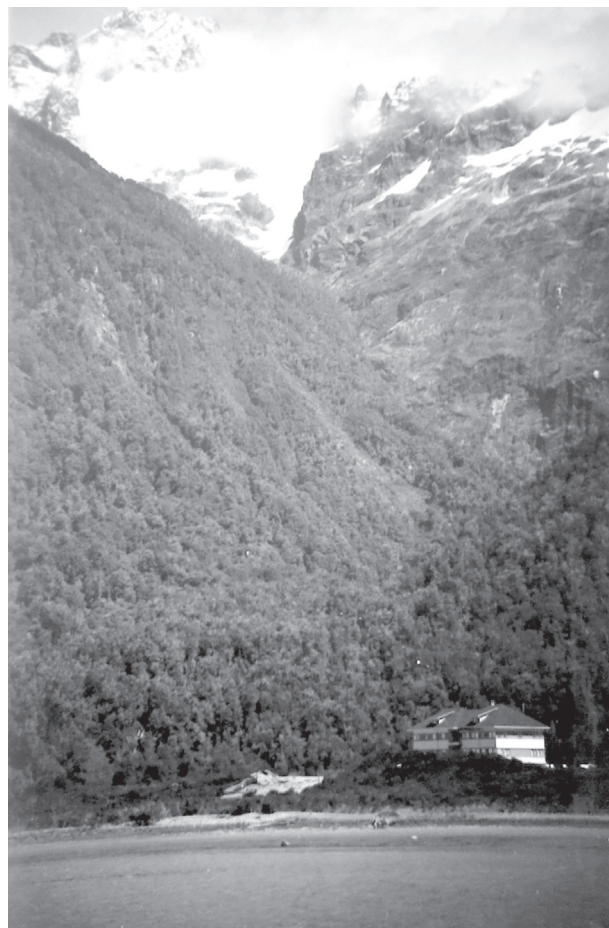
Integrar el hotel a su entorno natural no solo significó buscar una relación de continuidad visual con el paisaje circundante porque dicha integración también requería vincular el proyecto a la manera en que el estado quiso significar su entorno a través de la acción de Ferrocarriles y su *Revista En Viaje*. En un lugar que fue connotado como único e incomparable, no se podría recurrir a recursos lingüísticos y compositivos como los que fueron utilizados en el sur ya incorporado de Pucón, Puerto Varas o Bariloche, por nombrar su “equivalente” cordillerano trasandino: las composiciones eclécticas de estos últimos proyectos, beauxartianas, resueltas con simetrías axiales múltiples, arcos, mansardas y protagónicos techos de dobles aguas respondían a un discurso cultural en que su geografía se identificaba como análoga a la de los Alpes (Booth, 2013; Silvestri, 2011, pp. 370-382). En el Hotel de la Laguna San Rafael, sin embargo, la composición no fue concebida sobre la jerarquización de volúmenes por ejes de simetría y tampoco recurriendo a un lenguaje arquetípico: en vez que aludir al pasado que pudiera evocar alguna similitud geográfica, como en la idea de una supuesta “Suiza chilena”, los arquitectos buscaron la integración en el paisaje glacial intentando abstraer geométrica y cromáticamente la horizontalidad del entorno. En el fondo, aunque fuera titubeando, la forma arquitectónica buscaba presentarse bajo los códigos formales de la modernidad, léase descaracterizada, horizontal y austera, a pesar del techo de doble agua y la estructura de madera tradicional. Mientras que a través de la *Revista en Viaje*, la empresa de Ferrocarriles buscaba difundir la idea del espacio marítimo como lugar único e incomparable de la nación, la forma arquitectónica de su

hotel acogía la idea de futuro implícita tratando de reinterpretar el paisaje en la horizontalidad y la abstracción cromática.

El Hotel y el canal de Ofqui. El programa de colonización de Pedro Aguirre Cerda

Para entender la vinculación entre la ejecución del hotel y las ideas que el estado proyectaba sobre la costa patagónica, es importante recordar el carácter del territorio que ese abarcaba como una frontera aún por integrar al territorio y al imaginario del País. La incorporación del territorio al sur de Puerto Montt y de la Isla de Chiloé, ámbitos que tampoco fueron habitados por un poblamiento occidental durante la época colonial, inició de una

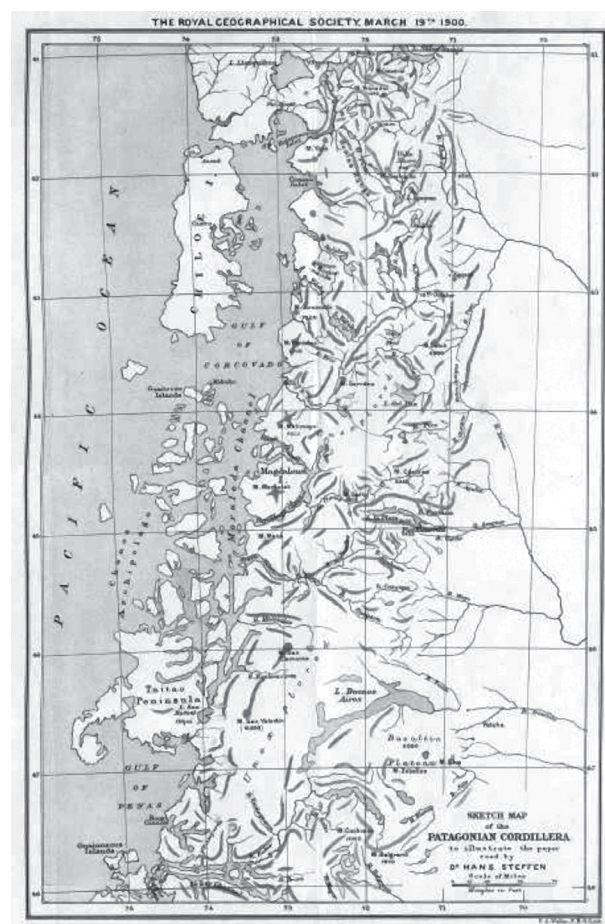
Imagen 6. Relación del hotel con el canal.



Fuente: Gerstmann (s.f.)

forma muy tardía solo al comienzo del siglo XX y después de consolidada la colonización de la Araucanía y del enclave más austral de Punta Arenas y la Región de Magallanes. Desde el comienzo, aunque fuera con políticas de distintos ídoles, los gobiernos que antecedieron a Aguirre Cerda compartieron la idea de que la integración del territorio aun por incorporar entre estas dos zonas, o Patagonia central, debiese estructurarse alrededor de una línea de navegación marítima que atravesara el mar interior, distribuyendo los eventuales puertos que debían instalarse en archipiélagos y costa continental. En el interior continental, debido a una conformación orográfica de cordones cordilleranos transversales, orientados aproximadamente en la dirección oriente-poniente (Figura 7), la colonización se habría estructurado alrededor de rutas terrestres a construir a lo largo de los valles fluviales transversales. Sin embargo, a pesar de esta voluntad, el estado no logró orientar la colonización y el poblamiento en este rumbo, encontrándose esencialmente frente a dos tipos de dificultades. Las primeras dicen relación con el poblamiento espontáneo: iniciando el proceso de colonización, varios grupos de pioneros, en su mayoría chilenos provenientes de Araucanía, Magallanes y Argentina, se fueron instalando a lo largo de la línea divisoria internacional, donde se encontraban los mejores terrenos, pampeanos, aptos para cultivo y sobre todo ganadería. No contando con rutas terrestres que los comunicaran con el Pacífico, estos pobladores vivían en realidad como ciudadanos argentinos, dependiendo de las infraestructuras viales y de los centros de comercios trasandinos, generando preocupaciones geopolíticas mayores para ambos estados. La segunda gran dificultad con que se encontró el estado chileno dice relación con la ejecución de las líneas de transportes. Por un lado, ejecutar rutas terrestres por los valles fluviales demandaba grandes esfuerzos debido a la orografía, de cualquier manera muy accidentada del territorio, y a la gran presencia de agua (mallines) en los terrenos planos. Por otro, también la posibilidad de definir una ruta de transportes navales por el mar interior,

Imagen 7. Mapa que ilustra la orientación de los principales cordones montañosos de la Patagonia central y su red hidrográfica.

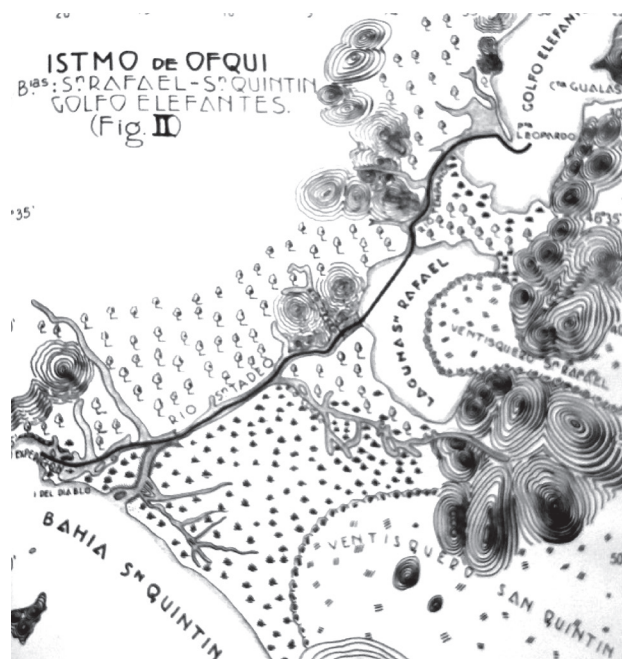


Fuente: Steffen (1900).

se enfrentaba con la interrupción que generaba el Istmo de Ofqui, el que obligaba cualquier embarcación a circunnavegar la península de Tres Montes y cruzar las peligrosas corrientes del Golfo de Penas para volver a ingresar al sistema de fiordos y canales más al sur antes de poder alcanzar el territorio magallánico.

Antes de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941), un gobierno que enfrentó estas problemáticas con mejores resultados fue el de Carlos Ibañez del Campo (1927-1931). Sin embargo, este último se concentró mayoritariamente en el desarrollo del territorio continental del Valle Simpson, al norte del Istmo de Ofqui, donde fundó la capital provincial, en el Puerto Aysén, la ciudad de Coyahique en

Imagen 8. Canal Istmo de Ofqui.



Fuente: Archivo Nacional.

las pampas y otros centros menores. Sin embargo, a pesar de la importancia de sus acciones, priorizar ese territorio también significó enfrentar las problemáticas de la integración solamente de una manera parcial, dejando el territorio al sur del Istmo de Ofqui en el abandono y dejando la costa como un espacio que, a lo largo de varios centenares de kilómetros, salvo muy pocas excepciones, seguía siendo prácticamente inhabitada.

A raíz de ello, en los años posteriores a Ibáñez, la problemática de la incorporación austral fue enfrentada tratando de fomentar el desarrollo de la navegación y de la colonización de la costa, con especial énfasis en el territorio al sur del Golfo de Penas. Lo que se pretendía generar era la continuidad del territorio nacional: una que se debía establecer sobre un territorio homogéneamente conectado y colonizado.

El anhelo de esta continuidad nacional se proyectó en el entorno del Istmo de Ofqui y de la Laguna San Rafael. Además del Hotel y de los cruceros turísticos, en este entorno se plantearon otras ideas que, si bien no conformaron un verdadero

Imagen 9. Muelle en boca norte del Canal de Ofqui.



Fuente: Gerstmann (s.f.).

proyecto, permiten entender que este se estaba concibiendo como un nuevo centro de desarrollo para todo el territorio austral.

El proyecto emblemático en este contexto fue sin duda el canal del Istmo de Ofqui, una obra en realidad de extensión muy reducida. En su conjunto, esta abarcaba el canal propiamente tal, de unos dos kilómetros de largo, más el dragado de los ríos Negro y San Tadeo, que el canal uniría con la laguna San Rafael de manera de tener una conexión fluvial entre esta y el mar interior al sur del Golfo de Penas (Figuras 8 y 9).

Si bien el canal solo se empezó a ejecutar en los años 30, la idea de atravesar el Istmo de Ofqui para evitar el Golfo de Penas era una aspiración que, tan antigua como la república chilena⁴, se había vuelto

4 En sus últimos años de vida, el General había concebido una manera de iniciar la incorporación austral a partir del

a presentar en distintas ocasiones, por lo general en conjunto con la idea de iniciar en el mismo entorno nuevas colonias. En 1907, la armada encargó el primer proyecto del canal al ingeniero belga Emilio de Vidts, recomendando la ejecución y sugiriendo de empezar la colonización de los archipiélagos y de la costa a partir de una nueva colonia penal que planteaban en la Bahía de San Quintín, en su entorno inmediato. Sin embargo, la decisión definitiva se tomó en 1934, gracias a la opinión positiva de una comisión⁵ conformada por miembros de la armada y de la Dirección de Obras Públicas. Los miembros de esta analizaron nuevamente la factibilidad técnica, los costos y los beneficios y establecieron modificar el proyecto. Este fue encargado al ingeniero Joaquín Monge, funcionario de Obras Públicas, que esencialmente buscó reducir el costo de las obras. Las faenas iniciaron en 1937, aunque las obras se ejecutaron esencialmente durante el mandato de Pedro Aguirre Cerda, en paralelo con la nacionaliza-

.....
 Estrecho de Magallanes y de la Península de Tres Montes. En el estrecho, en 1836, O'Higgins había propuesto de instalar dos o tres polos de colonización y de implementar un sistema de remolcadores a vapor que ayudarían el transporte de las embarcaciones a vela que se aventuraban en los canales, otorgándoles a estas una mayor seguridad. En el segundo, en 1842, el general propuso la constitución de colonias en las cercanías de la laguna San Rafael y el Río San Tadeo. O'Higgins había imaginado una línea de navegación necesaria para una colonización de lo austral que se estructuraría empezando alrededor del Estrecho de Magallanes y del entorno del Istmo de Ofqui. Cuando ni siquiera se había inaugurado el proceso de la incorporación del extremo sur, estos dos grupos de colonias se habían concebido como los centros iniciales de la incorporación de la costa austral. El resto de la colonización debía ser catalizada por una navegación norte-sur que se imaginaba deber tener lugar por fiordos y canales. La comunicación naval debía pasar por el mar interior, sirviendo tanto archipiélagos como costa continental, y para ello requería de "un buen camino" en el Istmo de Ofqui. Véase Pereira de la Cruz (1844, pp. 231 y 222).

5 Decreto N° 2677 de 8 de septiembre de 1934. La comisión era conformada por el Director General de Obras Públicas, Teodoro Schmidt, por el director general de la Armada, Olegario Reyes del Río, y por el Capitán de navío en retiro, Guillermo García Huidobro: el mismo que había realizado los estudios hidrográficos que llevaron a la elaboración del primer proyecto del canal a comienzos del siglo.

ción de los transportes navales, el comienzo de actividades turísticas en la zona, una política de redistribución de tierras aplicada por el mismo gobierno al Valle del Baker (al sur de Ofqui) y la elaboración de algunas nuevas ideas acerca de la colonización de su entorno inmediato.

Las razones que motivaron el comienzo de las obras fueron esencialmente de carácter geopolítico y se encuentran resumidas en un informe que Joaquín Monge publicó algunos años después (Monge, 1944). En síntesis, se consideraba que el canal habría aportado varias mejoras en la navegación, gatillando la activación productiva del ambiente marítimo, fomentando su colonización y afirmando la soberanía sobre todo al sur del Golfo de Penas. Ello, fomentado la colonización de toda la costa, porque en el entender de sus fautores, habría mejorado las condiciones y los tiempos de navegación de las embarcaciones más pequeñas, es decir la de los colonos libres que se pretendía atraer a la zona.

Según Monge, en este entonces la navegación austral aún se estructuraba con rutas operadas por las mismas sociedades a que, a comienzos de siglo, se le había entregado gran parte del territorio patagónico. Estas trabajaban con embarcaciones de gran tonelaje y realizaban las conexiones principales como Puerto Montt-Punta Arenas o Puerto Montt-Puerto Aysén. Junto con estas, existían otras empresas particulares más pequeñas que, utilizando embarcaciones menores, operaban cabotajes en los canales, alrededor de Punta Arenas y de los puertos que se desarrollaban ente Chiloé y el territorio norte de Aysén. Con este esquema de funcionamiento, sin embargo, no existían líneas de navegación que estuvieran interesadas o capacitadas para cubrir de una forma más adecuada el territorio al sur del Golfo de Penas. Las grandes sociedades no tenían interés en esta zona, registrándose una sola recalada al año en el Puerto de Bajo Pisagua, en el estuario del Baker. Los más pequeños operadores particulares no podrían extender sus servicios en este rumbo: los que rodeaban

el Estrecho de Magallanes se encontraban a una distancia demasiado elevada, mientras que los que operaban al norte de Aysén, entre Puerto Montt, Chiloé, Guaitecas y costa continental, no podrían extender sus cabotajes hacia al sur debido a que sus embarcaciones pequeñas no estaban en condiciones de cruzar el Golfo de Penas. El canal debía ayudar este tipo de navegación, definida como “vecinal”, ayudando a los pequeños operadores a cubrir un territorio más extenso, evitando el Golfo de Penas y por lo tanto fomentando la instalación de nuevos colonos en la costa meridional desde Puerto Montt hasta Punta Arenas sin interrupciones. Ello significaría incorporar los abandonados puerto de Bajo Pisagua y el estuario del Baker al territorio nacional, pero no ejecutarlo implicaba renunciar a la ocupación y la afirmación de soberanía en este rumbo porque el Istmo “imposibilita el establecimiento de núcleos de colonización, pues solo embarcaciones de este tipo, por su bajo costo de explotación, pueden atender con provecho de las necesidades de estos grupos de colonos desde la época inicial de su desarrollo” (Monge, 1944).

El inicio de la ejecución del proyecto del canal estaba derechamente planteado como una manera de enfrentar un problema del monopolio de la navegación austral a que se atribuya la responsabilidad de retrasar si no obstaculizar la colonización. En este sentido su ejecución debe ser visto como parte de un proyecto más amplio que también se jugaba sobre la nacionalización de los transportes marítimos y la inauguración de los nuevos cabotajes iniciados en 1939 por la empresa marítima de los Ferrocarriles del Estado.

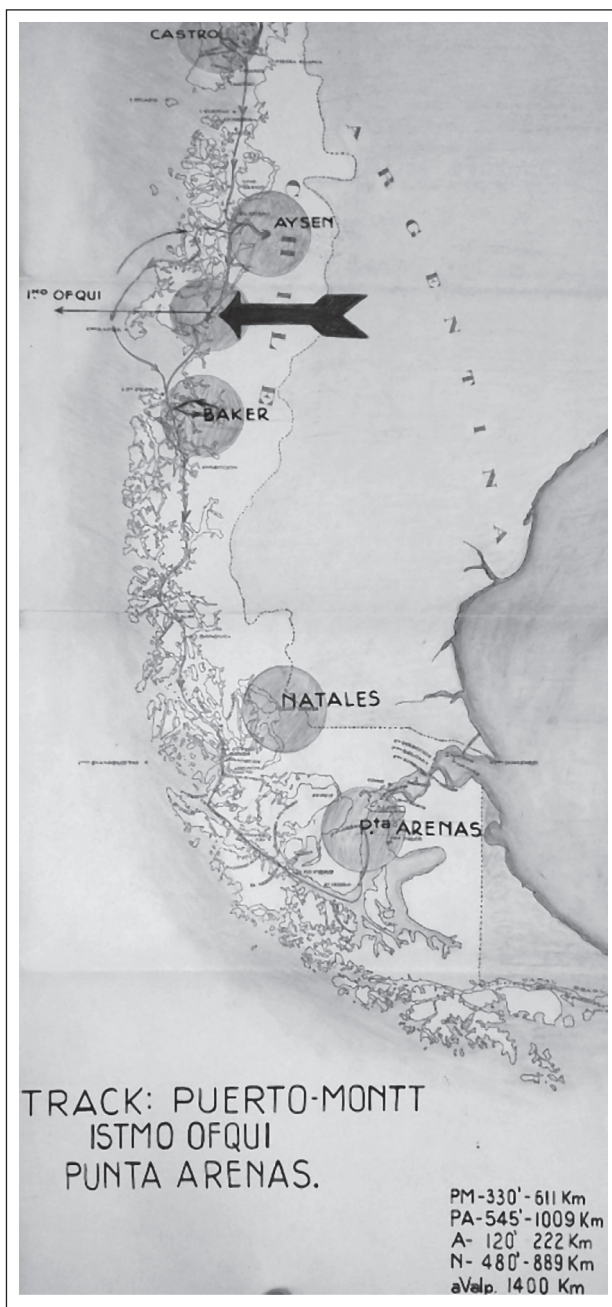
A pesar de su tamaño reducido y más allá de las simples mejoras en los tiempos y en la seguridad de la navegación marítima, las políticas territoriales que pivotaron alrededor de Ofqui, el canal y la nacionalización de los transportes pueden ser entendidas como acciones concebidas para alcances geopolíticos más amplios. Por un lado, estas se plantearon con la idea de aumentar la productividad nacional, ampliando la soberanía

chilena sobre una zona extensa que aún no se podía considerar integrada y resultaba ser la más aislada de Aysén, es decir, el territorio al sur del Golfo de Penas. Por otro, enfrentaba riesgos geopolíticos que derivaban del menor desarrollo de esta zona con respecto al territorio argentino.

Las obras más importantes del Canal del Istmo de Ofqui medían apenas unos dos kilómetros. Sin embargo, aun con su tamaño reducido, su concepción puede ser asociada con ideas panamericanistas de esta época. Las razones que fundamentaron el encargo del proyecto pueden ser fácilmente reconducidas a las políticas infraestructurales y colonizadoras de los primeros años del siglo XX, cuando se estaban terminando tanto el ferrocarril trasandino como el último tramo austral del ferrocarril longitudinal. En este sentido, considerando el mar interior austral como la extensión natural de valle central que acompañaba el ferrocarril longitudinal, su navegación debía entenderse como la extensión del viaje norte sur en ferrocarril. Como recuerda de Vidts, el canal *formaría un camino continuo desde Santiago a Punta Arenas...*

Junto con ello, más allá de unir y homogeneizar el sur, un segundo aspecto del canal descansa en las mejoras que debería haber generado en el equilibrio geopolítico internacional. Según Monge, el canal, contribuyendo a reforzar la longitudinalidad marítima, sería el principal catalizador de la concreción de una de esas rutas “creadoras y conservadoras de Estados” (Febvre, 1922). Una ruta en que, sin embargo, crear Estado también implicaba definir la navegación longitudinal como una forma de independizar el territorio nacional del vecino porque de no intervenir, este “buscará, fatalmente, su progreso aumentando sus vinculaciones con la República Argentina” (Monge, 1994). En la complejidad y la ambición de los logros que se proponía alcanzar, el canal de Ofqui se había definido como el elemento esencial de una vía de navegación cuya implementación se presentaba como el instrumento principal para enfrentar un desequilibrio geopolítico que, de no

Imagen 10. Plano de 1944 que muestra el entorno del hotel de la laguna San Rafael como un foco central para a colonización austral, junto al cambio de la navegación que debía permitir el canal del Istmo de Ofqui.



Fuente: Archivo Nacional.

actuar, estaría destinado a exacerbarse aún más. Mientras que en Chile no hubiese un “equivalente”, ya sea por la vía de la navegación marítima o terrestre, la ruta 40, o cualquier otro proyecto orientado a mejorar el desarrollo de la Patagonia

argentina, atraería hacia este rumbo los beneficios de la colonización del territorio chileno. Finalmente, el canal, como estructurador de soberanía, se había afirmado como vehículo de una imagen de país unido y homogenizado por la navegación marítima. Contra la imagen de una Patagonia transversal, reflejada por la dependencia de los colonos y expresada por proyectos infraestructurales, la fragilidad geopolítica había catalizado la imagen de una Patagonia longitudinal cuya construcción, a través del canal de Ofqui, se estaba estableciendo como prioridad nacional.

En este sentido, en términos geopolíticos, los procesos que se suponía catalizar la implementación de la ruta de navegación estaban entendidos en la lógica de crear simetrías geopolíticas. En un sentido continental, la afirmación de una continuidad nacional a construir a lo largo de una ruta naval longitudinal, estaba planteada para compensar el mayor desarrollo que registraba la Patagonia argentina en esta misma época. En un sentido nacional, la construcción del canal, junto con la nacionalización de los transportes marítimos se habían concebido como una manera de compensar el mayor desarrollo que registraba la región al norte del Istmo con respecto a la que se desarrollaba entre este y la región de Magallanes. En esta lógica de equilibrios geopolíticos, el entorno inmediato de Ofqui adquiriría sin embargo una importancia mayor porque se situaba como un polo de desarrollo central tanto con respecto a los dos grandes ríos que liderarían la colonización, el Simpson y el Baker, como con respecto a la escala patagónica general porque se presentaba como el centro de toda la costa patagónica (imagen 10).

En este contexto, no es de menor importancia observar que si en términos generales la visión del estado suponía la colonización costera en gran escala, el primer proyecto colonizador concreto que estaba realizando al respecto se encontraba justo parapetando la boca norte del canal y al frente del glaciar y del hotel de la Laguna San Rafael, en la península de Tres Montes (Barros

Valenzuela, 1973)⁶. En ese momento, este se encontraba en fase de elaboración en el Ministerio de Tierras y Colonización, la misma institución a que perteneció el Hotel de la Laguna San Rafael⁷ luego de su ejecución de parte de Ferrocarriles. Al mismo tiempo, cabe mencionar que durante los años 30, esta misma institución se encontraba estudiando otras posibilidades de colonización en las aéreas cercanas, junto al trazado de caminos que debiesen facilitar la comunicación terrestre entre este y el Lago Buenos Aires, rumbo a la línea divisoria internacional⁸. Sin embargo, aún más importante es observar que en 1937, poco antes de que se empezaran las obras del hotel, un decreto del Ministerio de Tierras y Colonización declaraba que “el Supremo Gobierno tiene el propósito de efectuar reconocimientos para la construcción de caminos en los diversos valles y regiones agrícolas aptas para la colonización, inmediatas a la zona en que se efectuarán los trabajos de apertura del Istmo de Ofqui”⁹. Por esta razón, ese mismo decreto suspendía la entrega de terrenos a posibles colonos, para permitir una mejor planificación. Ello, sin embargo, no aplicaba para el Hotel de la Laguna San Rafael, que se empezó a ejecutar de cualquier manera, presentándose de hecho como la primera y única obra realizada del conjunto de trabajos concebidos para su entorno. En el fondo,

.....
6 Una copia del informe es conservada en la Municipalidad de Puerto Aysén.

7 Al respecto, es importante recordar que el sitio le fue otorgado por ferrocarriles después de que este lo había construido y diseñado. Acta con que Ferrocarriles entregó el hotel al Ministerio de Tierra y Colonización en agosto 1941. el Archivo Nacional de Chile, carpetas del Ministerio de Obras Publicas, libro 4083.

8 Al respecto, es importante recordar que entre las expediciones realizadas por Max Junge, hubo algunas que fueron realizadas con el fin de conectar el entorno de la laguna San Rafael con caminos transversales hacia la divisoria internacional. Inclusive, una de estas fue a lo largo del borde septentrional del glaciar con la idea de poder trazar por este lado un camino (Junge, 1938).

9 Decreto Ministerio de Tierra y Colonización, N 2736 del 1° de diciembre de 1937.

la voluntad con que se impulsó el Hotel, indica que ese, más que una pequeña obra turística, se presentaba como expresión inicial de una voluntad de colonización mucho más ambiciosa que guiaba el gobierno de Pedro Aguirre Cerda: la punta de lanza con que se pretendía empezar una transformación radical del territorio; en primer lugar, la de urbanización de su entorno inmediato y, posteriormente, la del resto del litoral, gracias a las dinámicas que, según el gobierno, debía gatillar el canal del Istmo de Ofqui.

Conclusión

El hotel como iniciación colonizadora y principio de resignificación territorial

En términos generales, la ejecución del hotel se vincula con las políticas emprendidas por Ferrocarriles para reconfigurar espacios de colonización del sur como destinos turísticos. Pocos años antes, la misma empresa había ejecutado proyectos como los “grandes hoteles”, de Puerto Varas y Pucón (Cortés, 2015), fomentando la colonización y la definición de una imagen del país como destino turístico. El de la Laguna San Rafael, aún sin ser un “grand hotel” por su tamaño reducido¹⁰, también participaba de este proceso: al igual que los antes mencionados era parte integral del proyecto unificador con que el estado pretendía conectar el país entero a través del turismo y de los transportes modernos. Sin embargo, aun compartiendo estos criterios, el hotel de la laguna San Rafael jugaba un rol diferente porque con su ejecución no se planteaba agregar un nuevo valor y una nueva industria productiva a una zona de colonización ya consolidada, sino que, diversamente que en la Araucanía, estaba concebido en el medio de un territorio aún “inhabitado”. Se constituyó como la única obra construida a lo largo de centenares de kilómetros archipiélagos, fiordos y canales, entre las Guaitecas y las primeras urbanizaciones en las islas de Magallanes.

.....
10 1000 m² app.

El hotel, terminado en 1940, podía considerarse como la primera entre varias ideas que, catalizadas por la ejecución del canal de Ofqui, apuntaban a transformar su entorno a lo largo del ambiente marítimo. Inicialmente debía albergar a los turistas de los cruceros organizados por Servicios Marítimos de Ferrocarriles a la Laguna. Les ofrecería un descanso de una o dos noches con vista al glaciar antes de volver a Puerto Montt, donde iniciaban los cruceros. Posiblemente el negocio se habría ampliado luego de que el proyecto de la colonización costera se hubiese concretado o al menos luego de que el canal de Ofqui entrara en función y la laguna dejara de ser el término de un viaje turístico para convertirse en un lugar de tránsito de la navegación austral. En sí mismo, el hotel no se presentaba como un gran negocio: con sus dimensiones reducidas, podía albergar poco más que unos treinta viajeros y solo durante unos meses de verano: por lo menos en el corto plazo, no podría asegurar los mismos recursos de la tipología del “grand hotel” ya ejecutadas en los más accesibles territorios continentales de la Araucanía. Sin embargo, de todos los proyectos concebidos para la Laguna San Rafael y la costa austral, fue la obra que se inició con más urgencia y, de hecho, fue la única que se llevó a cabo. En este sentido, la voluntad con que se impulsó y finalizó su ejecución permite entender que, en el contexto de la visión general de los gobiernos de esta época, el hotel fue concebido como la piedra fundacional de una transformación mucho más radical del territorio. En el corto plazo, la de su entorno inmediato, cuya ocupación se estaba concibiendo en los mismos años en la península del Taitao, en las áreas cercanas del Istmo, en la costa continental y en los valles transversales entre esta y la divisoria limítrofe¹¹. En un plazo

.....
 11 Si ya el informe publicado por el ingeniero Monge daba cuenta de una voluntad de colonizar la península a partir de la orilla occidental de la Laguna San Rafael, en 1937, en razón de planificar la colonización de una manera más eficiente, el ministerio de Tierras y Colonización había suspendido la entrega de tierras en este entorno debido a que *el Supremo Gobierno tiene el propósito de efectuar reconocimientos para*

más largo, el hotel anticipaba la colonización del resto del litoral y las dinámicas de poblamiento gradual que, según el gobierno, el canal del Istmo de Ofqui debía gatillar sobre todo entre el Golfo de Penas y Magallanes. Así como su composición buscaba relacionarse con la idea de futuro implícita en el imaginario estatal, su ejecución se planteaba como piedra fundacional de la imagen con que el estado pretendía cambiar el futuro del paisaje marítimo.

Referencias bibliográficas

Barros, A. (1973). *Informe técnico*. Servicio nacional de Turismo, subdirección de Desarrollo, Departamento de Planificación.

Booth, R; Lavin C. 2013. “Un hotel para contener el sur”. En: *Revista Arq.* N. 83, pp. 56-61. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962013000100009&lng=es&nrm=iso] [consultado: 4 agosto 2015).

Cortés, M. (ed.). 2015. *Turismo y Arquitectura Moderna en Chile*. Santiago: Editorial ARQ. 22.

Febvre, L. (1922). *La Terre et l'Evolution humaine*. Paris: La Renaissance du Livre. 407. Citado por Monge. J. 1944. “El istmo de Ofqui”. en *Revista Chilena de Historia y Geografía* N°105. Santiago: La Sociedad, pp. 8-9.

Gerstmann, R. (s.f.). *Archivo Gerstmann*. Chile: Biblioteca Pontificia Universidad Católica de Antofagasta.

Grosse, A. (1955). *Visión de Aysén. Expediciones del Explorador Don Augusto Grosse I*. Santiago: Editorial IGM.

.....
la construcción de caminos en los diversos valles y regiones agrícolas aptas para la colonización, inmediatas a la zona en que se efectuarán los trabajos de apertura del Istmo de Ofqui (Decreto Ministerio de Tierra y Colonización, N 2736 del 1° de diciembre de 1937).

La idea de colonizar y construir caminos para llegar a dicho lugar se mantuvo vigente por varios años: entre 1943 y 1945, Augusto Grosse realizó varias exploraciones para estudiar los caminos posibles y el potencial productivo y colonizadores del Taitao y de los valles fluviales que unen el Lago Buenos Aires con el Pacífico en las cercanías del Istmo (Grosse, 1955, pp. 26-30 y 71-76).

- Junge, M. (1938). *Papageien und Eiseberge. Meine Erlebnisse in den patagonischen Kordilleren*. Berlín: Editorial Deutscher Verlag.
- Oyarzún Moreno, D. (1937). "Los chilenos aún no conocen su País". En: *Revista En Viaje* N°46, agosto.
- Monge, J. (1944). "El istmo de Ofqui. II. El proyecto del Canal". en *Revista Chilena de Historia y Geografía* N°106. Santiago: La Sociedad. p. 98.
- Latorre, M. (1938). "Los Puertos de Chile: Aysén y Magallanes". En: *Revista En Viaje*. N. 52, febrero.
- Pereira de la Cruz, A.C. (1844). *Memoria del Excmo. Señor Don Bernardo O'Higgins*. Santiago: Imprenta de la Opinión.
- Ried, A. (1939). "Un paraíso desconocido". *Revista En Viaje*, (74). Recuperado de: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0014436.pdf>
- Silvestri, G. (2011). "La arquitectura del paisaje natural". En: *El lugar Común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Editorial Edhasa.
- Steffen, H. (1900). Esquema topográfico para ilustrar una charla en la Royal Geographical Society. Archivo de originales IAI, Berlín: Iberoamericanisches Institut.
- VV.AA. (1937). "The extreme south of Chile". En: *Revista En Viaje*. N°41, marzo.