

Entre Trapananda e Hidroaysén Territorio y Nación en la conformación de las figuras culturales del paisaje de Aysén, Patagonia chilena. 1902-2018

Fulvio Rossetti

Artículo producido a partir de tesis doctoral

Profesor guía: Fernando Pérez

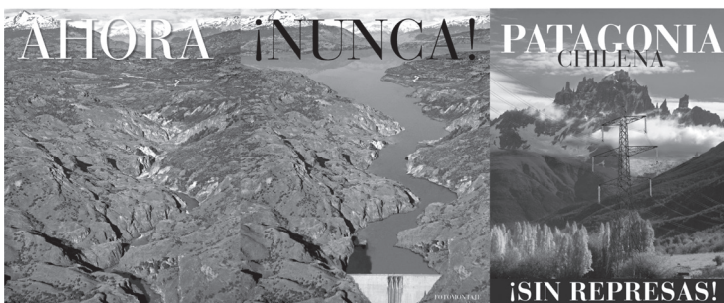
En los primeros años del siglo XXI, las vicisitudes de un proyecto de generación hidroeléctrica para Aysén, Patagonia centro-occidental, gatillaron el comienzo de un largo y prendido debate polarizado entre quienes sostenían la necesidad de implementar los recursos energéticos de Chile y quienes abocaban por mantener este territorio en su estado de inmensa reserva natural. Movimientos de protesta buscaron crear conciencia en contra del proyecto, denominado 'HidroAysén', entre otras cosas dando a conocer paisajes naturales cuyos sistemas hidrográficos se verían fuertemente afectados por su realización. La campaña de *Patagonia chilena ¡Sin Represas!*, sus libros¹ y su masiva difusión de distópicos fotomontajes [FIG. 01], son el ejemplo más elocuente de cómo estos lograron revertir un futuro que parecía ineludible – el de megarepresas, megainundaciones y megakilométricas líneas de alta tensión – en la idea de un futuro edénico: el que finalmente se cristalizó, además que con el definitivo abandono del proyecto, con un aumento considerable de áreas protegidas y con el replanteamiento de la carretera austral, en su origen concebida como motor del progreso material, en una conexión 'interparques' para gozar del paisaje virgen de la región.

La investigación que se resume en este artículo, ahonda en el proceso de resignificación de la Patagonia centro occidental para entender como dicha frontera, después de siglos en que fue considerada como territorio de potenciales productivos y extractivos a ser activados, se convirtió en lo que es actualmente: la metonimia de una imagen de país remoto, natural y a valorar como tal. El principal eje argumental que la estructura se desenvuelve en la búsqueda de articulaciones entre los distintos significados otorgados a la región en su historia y a la manera en que el entendimiento del mundo natural se fue entrelazando con el de las infraestructuras, entendidas como vehículos de valores territoriales antes que como proyectos ingenieriles. La investigación se basó sobre nociones de frontera, entendiendo Aysén como una región 'otra', aislada y que se fue integrando tanto en lo que concierne a su "acercamiento" infraestructural con el país, como en términos de una incorporación a sus imaginarios. En lo específico, la geografía accidentada de la región demostró que los proyectos de vías de comunicación fueron los más protagónicos entre los discursos sobre infraestructura. Asimismo, la indiscutible belleza que se origina en esta misma complejidad natural condujo a plantear que las representaciones paisajísticas se definieran como los imaginarios más protagónicos para vehicular valores territoriales.

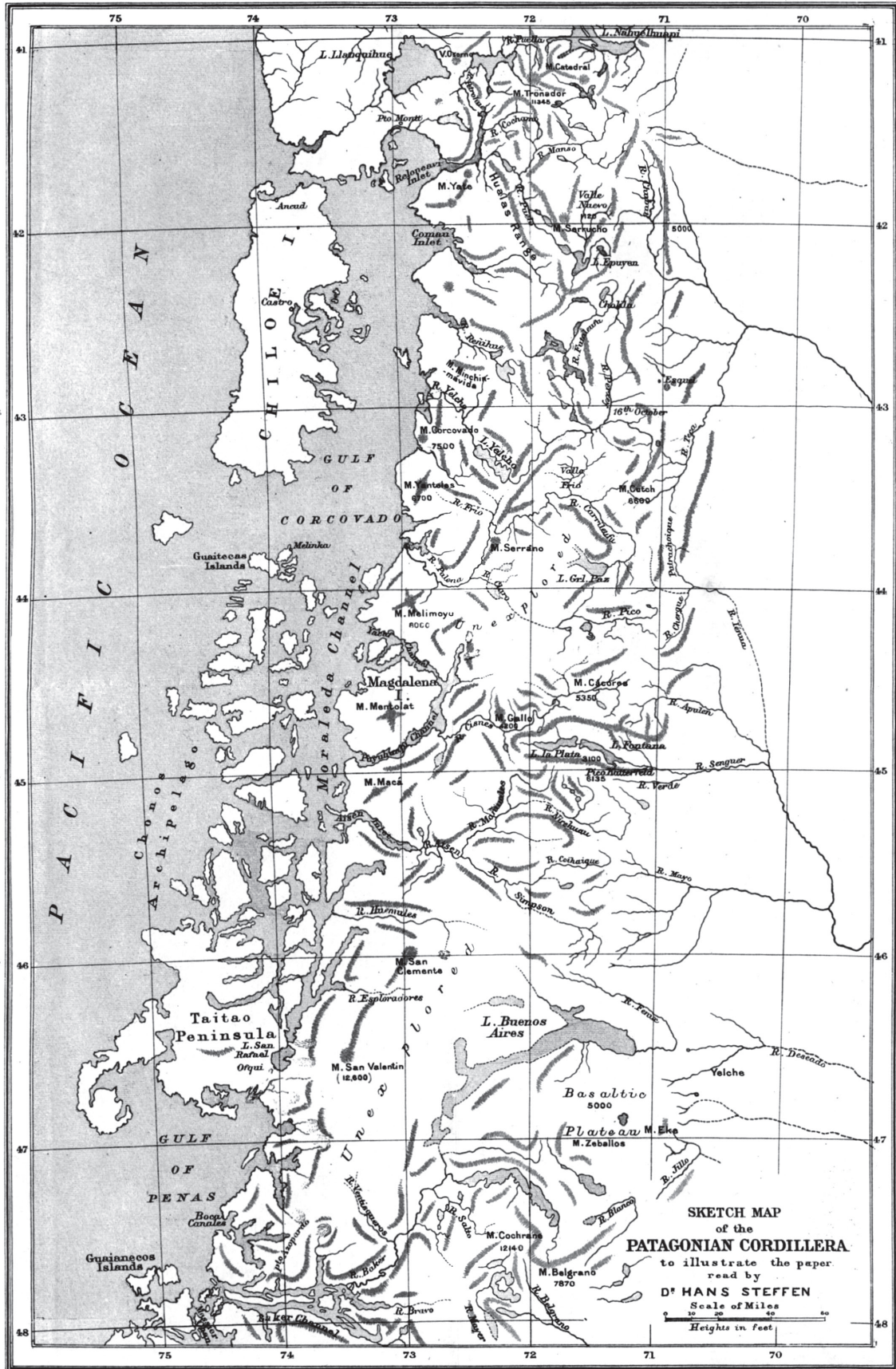
LA CONTINUIDAD MARÍTIMA (1902-AÑOS CUARENTA)

El periodo de estudio comienza en 1902 debido a que solo a partir de este entonces inició el proceso de ocupación efectiva², cuando un arbitraje británico estableció el trazado del límite para separar la Patagonia chilena de la argentina³. A partir de este momento, aproximadamente hasta los cuarenta, la voluntad de incorporar la actual región de Aysén a la nación chilena se manifestó con la idea de una continuidad longitudinal que debía estructurarse a partir de una línea de navegación marítima que, pasando por el mar interior, 'prolongaría' rumbo a Punta Arenas la troncal longitudinal de los ferrocarriles que desde comienzos del siglo XX terminaban en Puerto Montt. En el interior continental, este sistema debía articularse con caminos transversales entre puertos y planicies orientales y así fomentar el poblamiento. Se trataba de un esquema de ordenamiento que surgía como lógica consecuencia de exploraciones de fines del siglo XIX y de la geografía que, como se descubrió con su desarrollo, es muy distinta con respecto al resto del País. Como muestra un croquis del explorador alemán Hans Steffen [FIG. 02], aquí los Andes se desmiembran en una serie de cordones oriente-

FIG. 01: Fotomontajes de la campaña Patagonia chilena ¡Sin Represas!



THE ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY, MARCH 19TH 1900.



F. S. Waller, F.R.G.S., del.

FIG. 02: Esquema topografico de la cordillera patagonica presentdo por Hans Steffen para ilustrar una charla en la Royal Geographical Society en 1900.

poniente que dificultarían la construcción de líneas de transportes terrestres en dirección norte-sur. Con sus exploraciones, los científicos liderados por Steffen, encargados de estudiar topografía e hidrografía de la región, construyeron un palimpsesto inicial por haber estudiado las mejores vías de navegación y haber construido las sendas de penetración transversales que, por los valles de los ríos Simpson, Aysén, Cisnes y Baker, se pretendía convertir en las primeras rutas terrestres para afirmar soberanía⁴.

De a poco, la red de vías de comunicación así planteada se convirtió en el principal vehículo de ideas de libertad y de un futuro promisorio, entendiendo su concreción como solución para paliar el descontento de pobladores chilenos y las tensiones derivadas del primer modelo de integración planteado a comienzo del siglo XX. Las primeras de estas dicen relación con situaciones localizadas en las pampas, las planicies orientales de mayor potencial agropecuario que se despliegan a lo largo del límite internacional. Por un lado, un territorio más plano y fácil de controlar permitió al gobierno vecino empezar la incorporación de la Patagonia argentina de manera más rápida que la chilena. Por otra parte, el proceso de integración y ocupación chileno procedió más lentamente, en parte debido a las mayores dificultades geográficas de un territorio extremadamente accidentado y eminentemente acuático y en parte debido a la indolencia de sociedades explotadoras extranjeras. El estado había delegado el proceso de ocupación e integración a estas últimas, entregándole integralmente el territorio fiscal y pidiéndoles, a cambio de su explotación, de atraer colonos en sus recintos e implementar carreteras y vías navales para uso de todos. Varios documentos de la época ⁵⁶ relatan como las ventajas del territorio argentino, junto con la negativa de estos privados en entregar lo comprometido para colonos libres chilenos, fomentó el asentamiento espontáneos de ciudadanos de este origen que se instalaron cerca del límite internacional, dependiendo del territorio trasandino y entrando finalmente en conflicto con los dueños de la estancias que confundían la noción de tierras fiscales concesionadas con la de propiedad privada.

Luego de la primera guerra mundial, las sociedades explotadoras fueron culpabilizadas oficialmente de la fragilidad geopolítica de la región y de los riesgos que esta implicaba. De esta convicción derivaron políticas territoriales que, desde fines de los años veinte, sobre todo en los gobiernos de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931) y Pedro Aguirre Cerda (1938-1941), se abocaron a reducir la hegemonía de las explotadoras y reforzar la presencia estatal. La nacionalización de los transportes fue concebida como principal detonante de la incorporación, de forma paralela a nuevas políticas de colonización orientadas a reducir las superficies de las sociedades explotadoras, maximizar el número de propiedades entregadas a familias de colonos y fundar poblados rurales que favorecieran el comercio entre ellas; ideas que, inspiradas en la *ruralizzazione* del fascismo italiano, se pensaba que



FIG. 03: Río Simpson. Robert Gerstmann 1932.

en Aysén podrían ser aplicadas con mayor facilidad y mejores resultados por ser aun enteramente una propiedad fiscal⁷: más allá de las problemáticas contingentes, el 'vacío' de Aysén presentaba a la región cual terreno fértil para imaginar un futuro país basado sobre ideologías de tercera vía⁸.

Ibáñez se concentró en la zona norte de la región, sobre todo con la delimitación de Aysén como provincia, con la fundación de poblados y la ejecución de su primera ruta automovilística transversal; el camino internacional que uniría la capital Puerto Aysén con la ciudad de Baquedano

(luego renombrada como Coyahique), el poblado de Balmaceda y, empalmando con la infraestructura argentina, con la costa Atlántica. Pedro Aguirre Cerda se enfocó en gatillar la colonización del sur de la región, concentrando su esfuerzo en la nacionalización de los transportes navales y, sobre todo, en la ejecución del canal de Ofqui; una obra de ingeniería hidráulica relativamente pequeña que debía unir el mar interior al norte y al sur del Istmo para evitar que barcos pequeños tuvieran que cruzar el Golfo de Penas⁹. Su fin era impulsar la instalación de las familias de colonos a que se pretendía entregar terrenos de su entorno inmediato y de las áreas

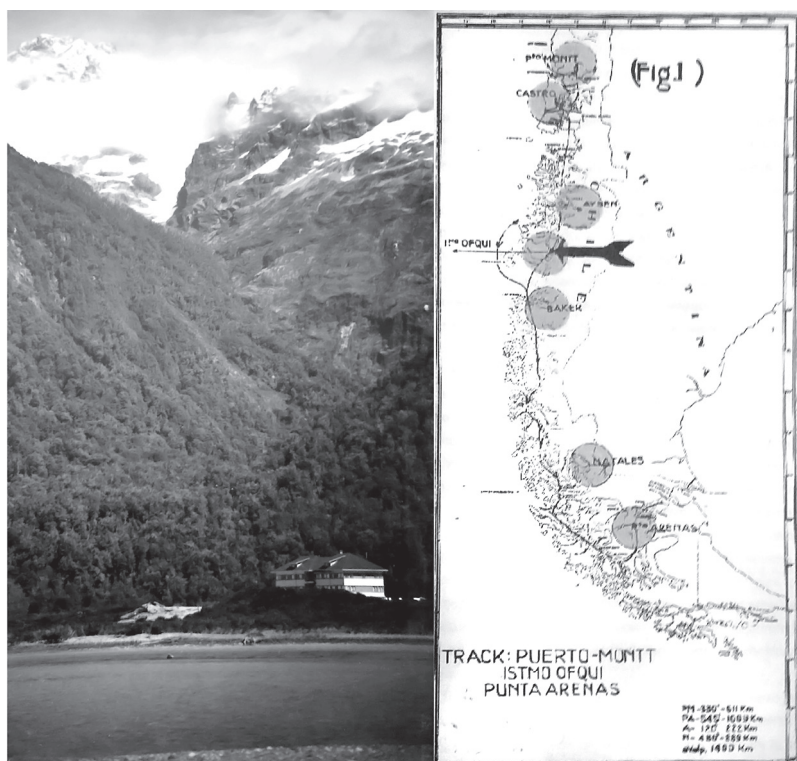


FIG. 04: derecho - plano de 1944 que muestra la navegación austral proyectada con el istmo de Ofqui El plano original se encuentra en el Archivo Nacional -Ministerio de Obras Públicas- Libro 4083 y fue publicado en el mismo año en la revista Mar, de la Liga Marítima de Chile, núm. 104. Izquierda: Hotel de la Laguna San Rafael. Foto Robert Gerstmann. Fuente: Archivo fotográfico Biblioteca UCN, Antofagasta.

dejadas libres por la reducción del espacio otorgado en concesión en el valle del Baker¹⁰.

Iniciando estos intentos de nacionalización, el 'vacío' de Aysén fue imaginado como un espacio de grandes riquezas potenciales, ganaderas, madereras o pesqueras¹¹ que fueran: un futuro prometedor celebrado en función de la densificación poblacional, de la afirmación de la soberanía y de una 'chilenización' a concretar transformando selvas indómitas en áreas productivas.

Ejemplares al respecto son las fotografías del primer libro sobre Chile del fotógrafo Robert Gerstmann¹² (1932), que recalcan como en Aysén se estuvieran produciendo fenómenos de britanización o de argentinización, similarmente a otros tipos de documentos que además denunciaban el acercamiento de obreros y campesinos descontentos a ideologías marxistas¹³ en la Patagonia entera. Con su serie de instantáneas, Gerstmann no sólo observaba el mantenimiento del estado de aislamiento, sino que la falta de cualquier tipo de expresión de chilenidad. Junto con la extraña presencia de gauchos, figuras culturales propias del folclor argentino, subrayaba la igualmente extraña presencia británica, la de los dueños de las estancias, pero no mostraba el rostro de los colonos. Al mismo tiempo, sin embargo, Gerstmann subrayaba las transformaciones incipientes que estaba propulsando el estado. Similarmente a la *Guía del Viajero* de 1931¹⁴, donde Aysén no estaba representada por sus magníficos paisajes, sino que por la carretera de Ibáñez en construcción, el fotógrafo le otorgaba a este espacio el significado de una región cuyo potencial altamente productivo estaba cerca de activarse. Enfatizando el rol activo de los incendios forestales para construir la misma ruta, una foto de bosques quemados en el valle del río Simpson glorificaba la acción de un estado proclive a transformar las selvas indómitas para acoger la vida nacional [FIG. 03].

Con acciones y discursos de este tipo, la aún poco conocida región de Aysén se re imaginó en base a sus supuestos potenciales productivos y futuro prometedor inclusive adonde se previera su mejor porvenir turístico. De hecho, aun surgiendo la posibilidad de aprovechar sus bellezas en estos términos, la laguna San Rafael, elegida a fines de los treinta como el destino más importante en la región¹⁵, sino uno de los más importantes en el mundo, no se presentó como un espacio a preservar, sino que como una suerte de monumento natural: un paisaje único, incomparable y sublime, pero fulcro de un discurso que apuntaba a la transformación radical de su entorno inmediato, de toda la costa patagónica y los archipiélagos occidentales¹⁶. Su belleza se estableció como vehículo de la voluntad con que se preveía que el canal de Ofqui - con las nuevas rutas marítimas, poblados y caminos que debería haber gatillado - convertiría este lugar en el tercer polo de desarrollo del territorio austral, a mitad entre Puerto Montt y Punta Arenas. El pequeño hotel que los recién creados Servicios Marítimos de Ferrocarriles del Estado construyeron en la Laguna [FIG. 04], un

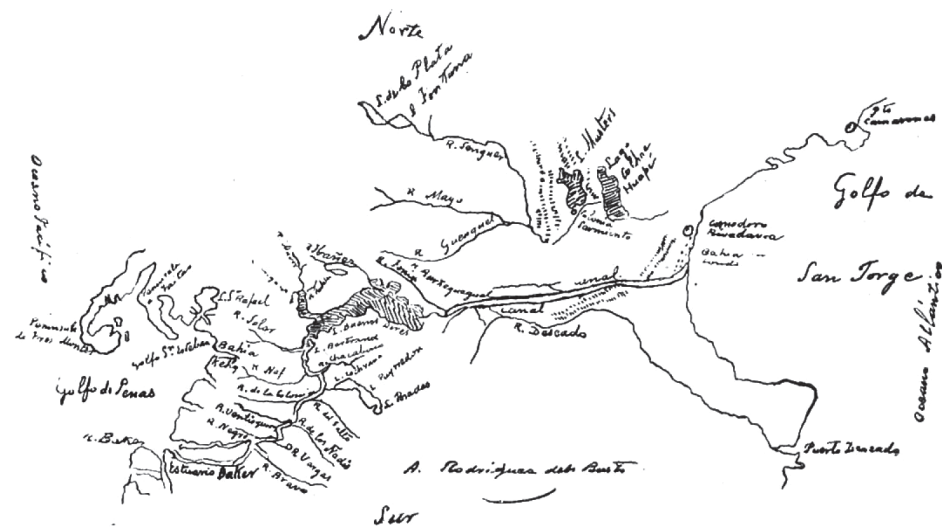


FIG. 05: Trazado general del canal interoceánico de Rodríguez del Busto.



FIG. 06: secuencia de fotos nuevas publicadas en el segundo libro de Gerstmann sobre Chile.

dispositivo para aprovechar su belleza natural fue la primera y única obra ejecutada entre varias que no se realizaron o fracasaron antes de que terminara su ejecución. Cual punta de lanza de la colonización entre los aun inhabitados costa y archipiélagos, se estableció como principal vehículo de resignificación, chispa inicial del desarrollo del más aislado sur de la región y cristalización de la confianza en un futuro altamente productivo que la fracasada obra del canal debería haber gatillado⁷.

Otro aspecto destacable de la resignificación de esta primera época se encuentra en la cultura alemana de los treinta. La reconocida cercanía de Ibáñez con ella puede en parte explicar cómo Aysén, iniciando a aparecer en guías turísticas¹⁸ y en otros tipos de representaciones del país, como el catálogo del pabellón de Chile en Sevilla '29¹⁹ se mostró como parte de un País frío, con una resignificación geo climática en que se mostraban los avances de incorporación y los potenciales de la región, se celebraba la pronta desaparición de los pocos indios canoeros aun en vida y Aysén se comparaba con el norte de Europa. Ello, enfatizando el carácter de un clima no tan extremo como aquello²⁰. En los cuentos permeados de propaganda nazi del explorador Max Yunge²¹, encargado durante el gobierno Ibáñez de explorar las rutas donde ejecutar nuevos caminos, el colono de origen alemana se presentaba como el mejor candidato para la colonización de un territorio descrito como inhóspito y sublime; sus libros, publicados en la Alemania de Hitler, construyeron discursos que fácilmente se pueden vincular con ideas que circulaban en el mundo de alemanes asentados en Chile. Entre ellos, los de intelectuales como Carlos Keller, quien afirmaba la necesidad de una suerte de germanización del país entero²² y

que finalmente, aunque en un nivel bastante menos ambicioso, aterrizaron en Aysén con el asentamiento de las tres o cuatro familias de colonos de este origen que, con la ayuda del primer ayudante de Yunge, el explorador alemán Augusto Grosse, dieron vida al poblado de Puyuhuapi²³. El ímpetu de las ideas que circulaban alrededor de construir caminos y abrir espacio "entre selvas y pampas"²⁴, pasando por las descripciones paisajísticas de los relatos nazi-románticos de Yunge, a su vez integrante de una familia de pioneros alemanes de fines del siglo XIX, también abrió la pregunta sobre quienes debiesen ser los mejores candidatos para la colonización.

En lo que concierne vínculos internacionales, otro aspecto a destacar es que el problema de la argentinización de las pampas no se presentó solamente desde el punto de vista de la necesidad de integrar Aysén al territorio chileno y reafirmar la identidad nacional a causa de la dependencia de sus pobladores de lugares ajenos. El problema también residía en el interés que el mundo trasandino, de distintas maneras y en distintas épocas, demostró con respecto a la voluntad de una integración transversal a realizar conectando su territorio con el Pacífico. En *La Patagonia y sus problemas*²⁵, Sarobe observa que proyectos de este tipo fueron propuestos para generar beneficios mutuos, pero no podrían interesar a los gobiernos chilenos porque si se hubiesen realizado antes de que la Patagonia occidental alcanzara su propia conectividad, habrían aumentado la dependencia y los riesgos geopolíticos implícitos. Estos proyectos revelan una tensión entre visiones transversales y longitudinales que se expresó desde ideas como el ferrocarril Calmán²⁶ y el visionario canal interoceánico²⁷ entre Comodoro Rivadavia y el estuario del Baker [FIG. 05] hasta la literatura

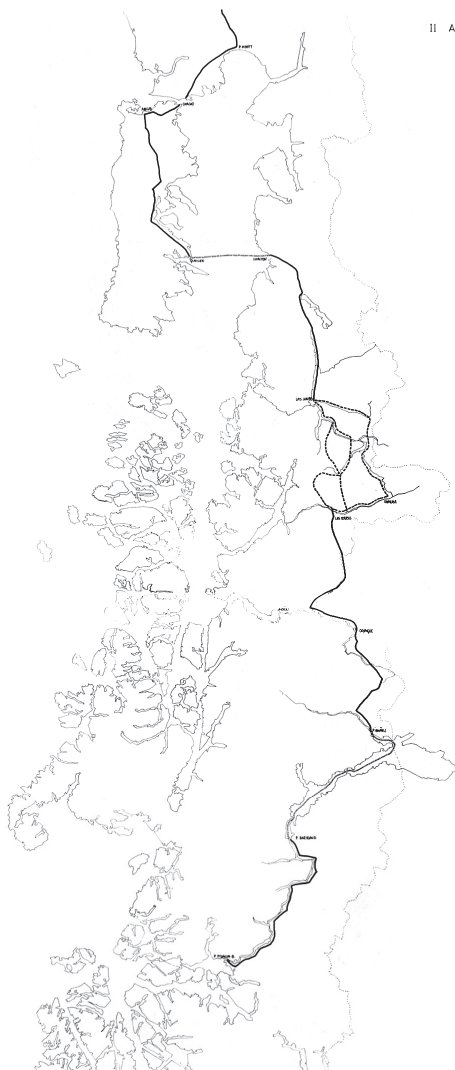
intertextual y metafórica con que este mismo cuerpo fluvial protagonizó cuentos fantásticos del chileno Francisco Coloane²⁸ y del argentino Lobodón Garra (1936), donde la naturaleza 'más' primitiva del valle de este río se presentó como metáfora de la dificultad de parte de los estados interesados en comprender el rol de la región y de las relaciones de integración.

De cualquier modo, y a pesar de la ley de bosques con que se crearon las primeras reservas de la región, la manera en que la naturaleza aisenina se integró en los distintos tipos de discursos, revela como constante una actitud de dominio en que su supuesta virginidad no se apreciaba como un valor *per se*, sino que en los términos de la capacidad de transformarla de parte de uno u otro actor del proceso de integración: en uno u otro caso la virginidad natural legitimaba las pretensiones de apoderamiento de quienes fueran, supuestamente, más aptos para ello.

LA CONTINUIDAD TERRESTRE (AÑOS CINCUENTA – OCHENTA)

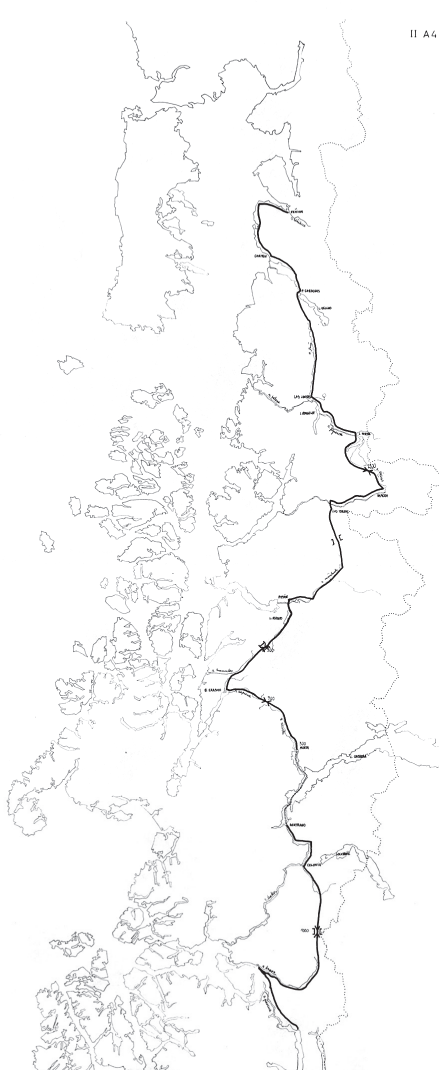
Entre los años cincuenta y ochenta, las tensiones entre Chile y Argentina dejaron de expresarse como simples 'divergencias de opiniones' y se agudizaron hasta llegar al borde de una guerra bajo las contemporáneas dictaduras que vivieron ambos países entre fines de los setenta y comienzos de los ochenta. En Chile este clima de sospechas recíprocas fomentó nuevos intentos de integración que tuvieron su máxima expresión en el comienzo de la ejecución de la carretera longitudinal austral, es decir concretándose en la idea de que la conexión de Aysén con el resto del País debía realizarse por medio de una ruta terrestre norte sur a realizar a pesar de las dificultades geográficas.

PROPOSICION LONGITUDINAL EN CHILOE Y AYSEN

fuente :
raul donoso
MOPnom.
/ camino longitudinal
/ alternativas
/ transbordador

II A

PROPOSICION PARA LONGITUDINAL AYSEN

a. grosse
explorador MOP

II A4

ANTEPROYECTOS DEL MOP Y CAMINOS ACTUALES
EN CHILOE CONTINENTAL Y AYSENfuente:
emilio isakson
dic. 1969
MOPnom.:
ante-proyectos
caminos actuales

II A1

FIG. 07: Alternativas de trazado de Carretera Austral en discusión en el MOP antes de la dictadura. Levantada sobre la base de entrevistas con funcionarios del ministerio de parte de Zunino, J. 1972. *Maritorio de la Patagonia Occidental. Comunicaciones Terrestres*. Tesis de título citada.

Primeras expresiones de la agudización de estas inquietudes se encuentran en la segunda mitad de los cuarenta, en la manera en que desde Argentina los pobladores chilenos fueron discriminados²⁹ y acusados, entre otras cosas, de desfigurar las bellezas cordilleranas a raíz del descontrol de los incendios realizados para abrirse espacios libres para el pastoreo. Su culpabilización se registra en documentos oficiales, algunos más diplomáticos y otros más despreciables. Entre ellos destacan los estudios de Alberto María de Agostini³⁰ y los que realizó el Servicio de Parques Nacionales Argentinos (1937)³¹ para delimitar áreas protegidas en conjunto con una serie de decisiones que se vinculaban tanto con la voluntad de proteger las bellezas nacionales cuanto con un clima de sospechas y políticas antichilenas. En Chile la delimitación de parques nacionales y reservas forestales se consolidó años después, sobre todo bajo el gobierno Frei Montalva, aplicando ideas

difundidas por su asesor Rafael Elizalde. Entre el 64 y el setenta, la Patagonia occidental se convirtió en la porción de territorio con mayor porcentaje de áreas protegidas, distribuidas de manera distinta entre ambiente marítimo e interior continental. Costas y archipiélagos se convirtieron en una inmensa sucesión de parques y reservas, dejando poco espacio a posibles áreas de nuevas colonizaciones. Por lo contrario, en el interior pampeano estas, de tamaño más reducidos, se localizaron de manera más fragmentada para que, en conjunto con otra política de reforestación, la protección de dichas áreas contribuyera a recuperar la productividad de grandes extensiones de suelo, degradado a causa de los incendios y de la vida trashumante de los pobladores chilenos. Debían ofrecer oportunidades de trabajo que ayudaran a consolidar la soberanía y fomentar así la repatriación de colonos chilenos en las tan conflictivas pampas limítrofes³².

Esta política consolidaba una situación de facto: renunciaba a la idea de una integración a partir de la costa que había protagonizado, fracasando, los años anteriores. Más que plantear su poblamiento, el desarrollo de las costas resultó congelado y los pueblos costeros más desconectados, como Puerto Edén y Caleta Tortel solo recibieron un apoyo asistencialista, de parte de la armada. Por lo contrario, la urgencia originada en las tensiones limítrofes condujo a enfocarse mayormente en el fomento del desarrollo del interior continental y pampeano, que se pudo priorizar también gracias al desarrollo de la aviación regional. La implementación de los vuelos australes, fracasada en los treinta, resultó viable en los cincuenta, contribuyendo a fortalecer la confianza de que este medio de transporte permitiría lograr la independencia de las pampas obviando la navegación. A fines de los sesenta prácticamente cada poblado tenía su propio aeródromo³³. En términos culturales, los vuelos

australes permitieron percibir a la región de una manera nueva y desde sus rasgos virginales más sobresalientes, como los de sus paisajes glaciales y de su ambiente marítimo, ya consolidado como “área silvestre” en casi la totalidad de su extensión. En 1959, el mismo año en que empezaron las políticas de delimitación de áreas protegidas con la declaración del entorno de la laguna San Rafael y de las Torres del Paine como Parques Nacionales, Robert Gerstmann los integró en su nuevo libro sobre Chile mostrándolo de esta manera: Aysén, a través de sus hielos eternos y fotos aéreas, ya no aparecía desde los rasgos de una imagen pastoral, como en su libro de 1932, sino que como tierra virgen [FIG. 06].

Por otra parte, desde fines de los setenta, los transportes aéreos adquirieron nuevas connotaciones, constituyéndose como el principal motor para la ejecución de los terrestres. Con la exacerbación de los conflictos limítrofes durante las contemporáneas dictaduras de Chile y Argentina, el gobierno militar decidió emprender la tarea de ejecutar una red vial estructurada por una troncal norte-sur a pesar de las dificultades que comportaba la complicada geografía de la región. Además de posibilitar el transporte de materiales y víveres a los distintos campamentos que se instalaron en las selvas para su infraestructuralización, sobrevolar el territorio posibilitó su reconocimiento en zonas tan accidentadas, desconectadas y boscosas que serían difícil de alcanzar o levantar con otros medios. Los sobrevuelos añadieron información fundamental al primer levantamiento aerofotogramétrico, de 1971, gracias al cual fue posible iniciar a dibujar los primeros trazados tentativos de la red [FIG. 07]. A partir de otras alternativas de rutas terrestres ya estudiadas anteriormente³⁴, el cuerpo militar del trabajo, junto con el Ministerio de Obras Públicas e incluso con la ayuda voluntaria de algunos habitantes, inició las obras, cuyo primer tramo se inauguró en 1982.

La carretera se concibió para dar un golpe inicial, como una senda ripiada y angosta a ensanchar en años posteriores³⁵, al igual que posibles puentes para cruzar ríos y fiordos. Su trazado se planteó de manera curvilínea para reducir costos respetando la topografía. De esta manera se podrían enfrentar las múltiples dificultades geográficas sin deber reducir la extensión longitudinal por razones de presupuesto. Sin embargo, más allá de la exacerbación de las relaciones limítrofes que la catalizaron, la ejecución de la ruta también cristalizaba ideas geopolíticas que circulaban en la academia militar a partir del proceso de reclamaciones Antárticas y junto a la consolidación de la idea de Chile como un País oceánico, dominante sobre la cuenca del Pacífico debido a su larga costa³⁶. Esta imagen subyace a la voluntad de revertir la idea del ambiente marítimo de Aysén afirmada en los sesenta: este ya no debía ser considerado como improductivo, sino que como un espacio cuya productividad potencial debía ser activada con acciones radicales. La red vial austral, con sus tramos costeros y sus vías transversales se podía concebir como parte de esta lógica, siendo la ejecución de su primer tramo seguida por una política de desafectación de las áreas protegidas

anteriormente. Junto con esta se previeron proyectos de colonización que, aunque solo iniciaron en el sector norte de la costa regional, en el entendido del gobierno militar, debían de a poco seguir colonizando el espacio marítimo y copar el territorio insular desde Puerto Montt hasta Cabo de Hornos.

A pesar de su impulso pragmáticamente productivista, la lógica del pensamiento geopolítico-militar inició un proceso de resignificación del ambiente marítimo que por otra parte también puede ser vinculado con algunas experiencias de arquitectura de madera que se fueron desarrollando a construir en su largo, participando entre los años ochenta y noventa en los debates que en estos años se produjeron acerca de la que debía ser una arquitectura apropiada para el país. Entre ellas, la experiencia más experimental es evidentemente la de Ameréida y los profesores de la Escuela de arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso. Desde las primeras experiencias más pragmáticas publicadas en el libro de *Fundamentos de la Escuela* (1971)³⁷, hasta las más utópicas y poéticas vinculadas con la embarcación Ameréida³⁸, en esta larga y colectiva experiencia, desarrollada entre los años setenta y ochenta, la resignificación del mar y de los archipiélagos de la Patagonia occidental fue central. Aunque alineados con las políticas de los tiempos de la dictadura, en el sentido de devolverle protagonismo al mar, ese proceso, poético, se jugaba de una forma distinta a la que regía en los pensamientos del gobierno militar. Con estos entraba en conflicto en el sentido de afirmar que para fundar en este espacio no bastaría con ‘construir campamentos’.

Más allá de estas experiencias, a veces cripticas, de la arquitectura, nuevos significados de Aysén se encuentran en la masiva difusión de imágenes posterior a la inauguración del primer tramo de ruta austral, en 1982. Inició entonces un proceso de difusión del paisaje atravesado que fue evidentemente impulsado como obra estrella del gobierno militar. Sin embargo, más allá de la propaganda pinochetista, los variados libros de fotografías que siguieron a la inauguración permiten entender cómo, junto con el ideario productivista y geopolítico que motivaron su ejecución, la penetración de la ruta en territorios anteriormente inaccesibles también gatilló nuevos sentimientos acerca de la necesidad de su protección.

En uno de los libros de fotografías de George Munro³⁹, la ruta fue celebrada en honor a la transformación del territorio, a su integración y al avance de la soberanía chilena; en otro⁴⁰, en honor a sus bellezas naturales, al goce de sus cualidades escénicas y poniendo énfasis en el daño representado por las grandes extensiones de bosques quemados en el pasado. En el contexto de la serie fotográfica en que se insertan, imágenes de este tipo ya no tenían el mismo significado de las antiguas fotos de Gerstmann de 1932: instantáneas de bosques quemados no celebraban el avance de la soberanía, sino que denunciaban sus rastros devastadores. De esta manera, en Munro se presentaban tanto la clásica idea del vacío, la de Aysén como una frontera llena de riquezas naturales aun por explotar, como la de un territorio remoto a defender por sus cualidades.

Con la afirmación de estas visiones, la historia de su incorporación contribuyó a la conformación de una idea de País frío como la que se cristalizó en el Pabellón de Chile en la exposición Iberoamericana de 1992: una donde una renovada imagen nacional se construyó tanto poniendo énfasis en la abundancia de recursos naturales a explotar, como la madera de los bosques australes, cuanto en los encantos de un país remoto y virgen. La carretera austral se había afirmado como vehículo de ambas ideas, demostrando como la antigua voluntad del desarrollo potencial de la región, entre fines de los ochenta y el comienzo de los noventa, aún podía coexistir con la nueva imagen de un paraíso a proteger.

LA FRONTERA PERMANENTE (AÑOS NOVENTA – HOY EN DÍA)

En los años posteriores, Aysén y la Patagonia se cristalizaron como metonimia de una nueva imagen de País a salvaguardar por la presencia de amplios ambientes vírgenes y naturales: una frontera permanente, cuya conflictividad actual no reside ya en cuestiones geopolíticas, sino que medioambientales. *Best sellers* de la literatura de viajes de las últimas décadas señalaron la Patagonia entera como un lugar mítico y prácticamente intocado, consolidándola como un destino de importancia mundial en la cultura global. Protagonistas de esta resignificación fueron Chtawin (1977), Theroux (1979) y, en lo que concierne más específicamente Aysén, el chileno Luis Sepúlveda (1989), cuyas novelas ambientalistas, anti productivista y antimilitarista, jugaron un rol fundamental para integrar la costa y los archipiélagos de la Patagonia occidental en este imaginario. Seguramente, una de las externalidades de este descubrimiento fue la política con que, a comienzos del siglo XXI, costa y archipiélagos fueron considerados por el estado como lugares de belleza superlativa, ideales para negocios turísticos millonarios que una política de zonificación de esta época buscaba conciliar con la proyección de la igualmente lucrativa salmonicultura⁴¹.

Si bien las semillas de la voluntad de proteger la naturaleza patagónica se encuentran en los años sesenta, sólo en el siglo XXI la imagen de un lugar a preservar por su carácter remoto se consolidó en el conflicto exacerbado en contra de HidroAysén. Sin embargo es importante enfatizar que la afirmación de la visión ecologista más extrema no se expresó solamente en términos de novelas, campañas mediáticas, catastróficos fotomontajes y panfletos, sino que se concretó en un proyecto territorial de gran escala donde la virginidad natural, más que como constatación de un hecho, surgió como un proyecto a construir erradicando actividades productivas indeseadas; entre ellas la ganadería, es decir, la que durante más un siglo caracterizó el habitar de pioneros y pobladores. La erradicación procede con el *rewilding* de las grandes extensiones de ex áreas ganaderas que se convirtieron en los parques donados por las fundaciones de Tompkins al Estado Chileno para conformar la “red de los Parques de la Patagonia”. Otra manera de concretar

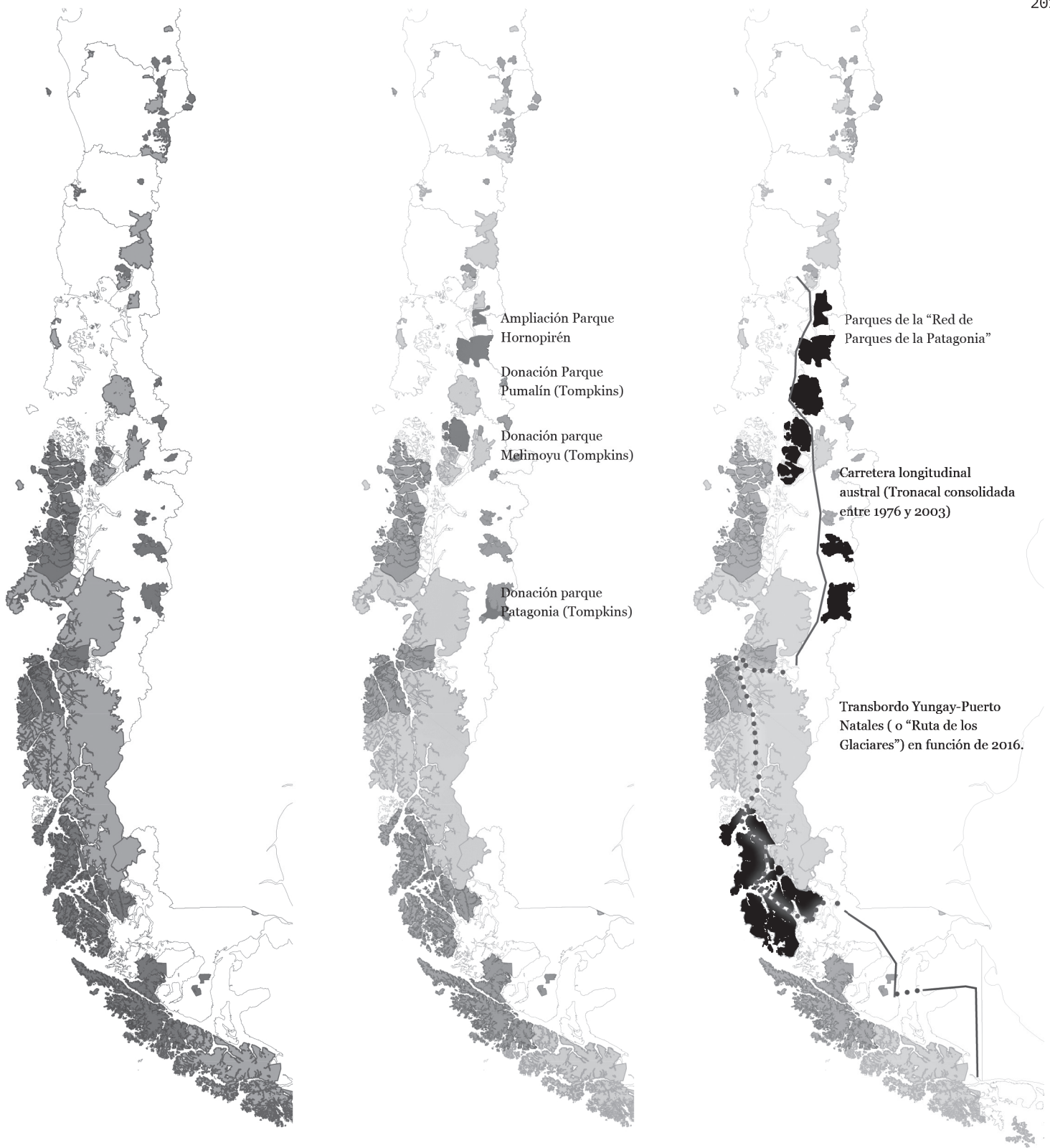


Fig. 8. Parques y Reservas Nacionales.

a. Situación anterior a 2017

b. Situación posterior a 2017

c. Red de Parques de la Patagonia y continuidad

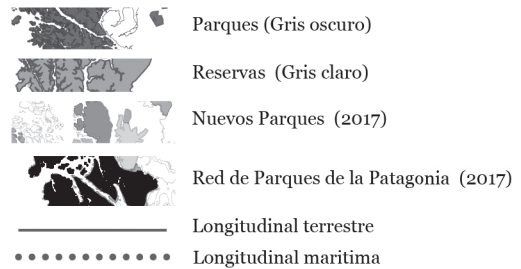


FIG. 08: Parques y Reservas Nacionales. A - Situación anterior a 2017. B - Situación posterior a 2017. C - Red de Parques de la Patagonia y vías de comunicación longitudinales.

la imagen edénica fue la completa resignificación de la carretera longitudinal austral⁴² que, junto a su extensión marítima – los nuevos cabotajes entre Caleta Tortel y Puerto Natales – se replantó como una suerte de nueva Parkway del siglo XXI, es decir, como una inmensa ruta escénica imaginada como lugar del goce estético y de conectividad entre uno y otro parque de esta nueva red [FIG. 08].

En realidad, polémicas y proyectos ecologistas representan un doble conflicto. Su imaginario, por lo menos en sus versiones inéditas y más extremas, no solo entra en tensión con ideas productivistas, sino que también con el significado atribuido por las varias generaciones de habitantes locales. Ello adquiere su máxima expresión a lo largo del Río Baker, es decir en el cuadrante de la región de Aysén que siempre se mantuvo como el más desconectado, donde durante un plazo más largo se mantuvieron vigentes los últimos proyectos de represas de HidroAysén. En su estuario la Isla de los Muertos y las características pasarelas de cipreses de las Guaitecas de Caleta Tortel fueron las primeras zonas de la región que a comienzos del nuevo siglo se establecieron como zonas típicas y monumentos que de una u otra manera conmemoran la historia del poblamiento y del esfuerzo que tocó a aquellos que se aventuraron a vivir estos parajes a pesar de las dificultades; una historia de ‘hacedores de patria’ que sin embargo parece borrada de un golpe en proyectos como el Parque Patagonia, donde, en el surgimiento del mismo río, la supuesta virginidad natural se reconstituyó eliminando la gran extensión de alambrados, fauna e infraestructura de lo que quedaba de la antigua estancia del Lago Bertrand, a su vez heredera de una de las primeras sociedades explotadoras con que a comienzos del siglo XX había iniciado la más que conflictiva historia de la ocupación.

No es casual que el estuario del Baker también fue elegido por Luis Sepúlveda como escenario de la victoria épica del mundo natural en contra de la aidez de la dictadura, de sus despreciados militares y sus aliados japoneses. El *best seller Mundo del Fin del Mundo*⁴³ articuló de manera intertextual el recuerdo de otras novelas, mitos y leyendas de la costa chilena, pero reinterpretándolas tanto como metáfora de la despreciada dictadura pinochetista, cuanto como soporte para la defensa ambientalista asociada a las aventuras de boicoteo de las embarcaciones de Greenpeace. Sin embargo, también en este caso, el imaginario de Aysén como lugar edénico a defender a toda costa, vuelve a entrar en conflicto con una literatura local que afirma el motivo del poblador como un trabajador esforzado y fiel a su patria, pero por esta olvidado y abandonado a su suerte. Las palabras del novelista Carlos Aránguiz, afirmando que “la Patagonia necesita probarle al mundo que existe y que no es solo un proyecto ecológico”⁴⁴ parece desconfiar de la idea de la Patagonia como *nowhere place*, la que se consolidó en todas partes del mundo con los discursos de Chatwin⁴⁵, Theroux y Sepúlveda y, en lo concreto, se tradujo en el constructo territorial del mega proyecto de *rewilding* liderado por Tompkins.

Las vicisitudes que acompañan la historia de la incorporación de Aysén a la vida nacional son variables y multifacéticas. A pesar de ello, su análisis permite entender que, incluso desde la época colonial, este proceso se construyó sobre la base de dos constantes. Una dice relación con el mantenimiento de una condición de ambigüedad que caracteriza la región como un espacio que pertenece al país, pero se percibe y habita como espacio otro. Esta característica primordial motivó los intentos de apropiación e incorporación que se sucedieron en su historia. La segunda constante dice relación con su carácter conflictivo, con el mantenimiento del vínculo entre los principales episodios de integración morfológica y cultural y ciertos momentos críticos de la historia. La investigación confirmó que se produjo una resignificación del territorio alrededor de cada uno de estos momentos, aunque dos de ellas han sido más notorias: la que se produjo al pasar de la época colonial a la vida republicana, cuando Aysén fue definida como última frontera de una nación longitudinal, y la resignificación ‘verde’ a que se asistió aproximadamente desde los noventa. Sin embargo, lo que cabe destacar en este contexto es que el constructo de Aysén como un lugar edénico a preservar o reconstruir como tal no condujo a abandonar anteriores ideas y proyectos de integración, sino que a replantear sus objetivos y cambiar sus significados.

Se podría pensar que la actual delimitación de áreas protegidas siga el proceso que inició entre los años cincuenta y sesenta sobre todo en gobierno Frei. Sin embargo, en aquellos años parques y reservas fueron concebidos en gran medida para ayudar a repatriar pobladores chilenos por problemáticas geopolíticas y de trashumancia. El problema de fondo no era la biodiversidad en sí, sino que los obstáculos que el degradado ambiental oponía a la productividad del suelo, a la necesidad de afirmar la soberanía y al poblamiento de un territorio que parecía demasiado frágil en cuanto vacío. Hoy en día tampoco se han desestimado proyectos de arquitectura para el turismo, como por ejemplo los que se han vuelto a concebir en las cercanías de la laguna San Rafael por iniciativa de estrellas televisas como Don Francisco y el encargo que este dio a Germán del Sol para diseñar un hotel de lujo en la isla Nalcayec. Sin embargo, si en los cuarenta el proyecto de un hotel en este mismo entorno se concibió como punta de lanza de una política integradora orientada a la densificación poblacional, lo que se busca hoy en día, en virtud del actual imaginario edénico, es la exclusividad del aislamiento y del despoblamiento. Asimismo, se puede afirmar que la resignificación verde no condujo a plantear que la región no debiera integrarse al resto del País, sino que su incorporación puede ser concebida de otra forma, definiendo una suerte de continuidad, pero de rasgos ecológicos. La más clara expresión de ello es la manera en que, para el ideario ecologista, el proyecto de integración longitudinal en que mayormente se concretaron los anhelos de incorporación del siglo XX, la carretera austral, pasó de ser considerada una obra activadora del desarrollo productivo para afirmarse como vehículo del ideario

ambientalista: un dispositivo visual para el goce estético y soporte de una visión que, en sus términos más extremos, y alineada con el manifiesto de la ecología profunda de Arne Naess, pareciera más bien orientarse a buscar el despoblamiento.

Si bien se han mantenido gran parte de las variables que guiaron el proceso de incorporación hasta los años ochenta – conectividad, turismo y áreas protegidas su motor actual es un ideario en que el despoblamiento de la región dejó de ser considerado una amenaza, para convertirse en un valor e incluso en un bien de consumo para el turismo mundial. Este cambio de sentido se expresa en los imaginarios enfrentados de los habitantes con el proyecto ecologista: una tensión que revela que, en la realidad, la resignificación verde, en su clave turístico-ecológica, pertenece al mismo proceso de globalización de que sus promotores suelen acusar a proyectos como HidroAysén. Ello en el sentido que, ya sea que el futuro de esta región se imagine como una ‘mega’ reserva energética o como una ‘mega’ reserva natural, ambos escenarios plantean un rol de la región dentro de circuitos supranacionales: por un lado, aquellos en que Chile buscó competir resolviendo sus carencias energéticas y por otro aquellos en que los ecologistas quieren integrar Aysén y la misma Carretera Austral como destinos remotos del turismo de clase mundial; visiones en apariencia opuestas pero que surgen de una misma resignificación más general: la que, no percibiéndose ya la urgencia de poblar o repatriar, desplaza las antiguas tensiones geopolíticas nacionales con cuestionamientos geoeconómicos globales; una resignificación que, posiblemente por la macro escala en que opera, parece operar excluyendo la población local entregando el aprovechamiento del espacio a multinacionales, estrellas televisivas, multimillonarios y extranjeros, antes que a los habitantes locales.

Esta problemática recuerda la situación de Aysén al comienzo del siglo pasado, cuando los escasos medios de sus pioneros se enfrentaron con el mundo de las grandes concesiones con que todo el territorio de estudio fue entregado a capitales casi exclusivamente británicos. La investigación, más que concluir con un juicio de valor sobre los posibles escenarios del futuro regional, optó por tratar de incluir en los debates actuales la pregunta de si acaso en el nuevo ciclo histórico que está iniciando con la reciente resignificación geoeconómica, el enfrentamiento de problemáticas de macro escala y supranacionales no estará conduciendo a un nuevo ciclo de tensiones análogas a las del siglo pasado y por lo tanto a la renovación del abandono que enfatizan los habitantes de Aysén; un grupo social relativamente reducido pero que, de una u otra manera, protagonizó las preocupaciones implícitas en los proyectos de unidad y los multifacéticos procesos que trató de descifrar con esta investigación: una historia abrumadora, compleja y conflictiva cuyos rastros no deberían ser borrados por ninguno de los escenarios futuros.

cartografías de la costas – propuesto y desarrollado por URBINA CARRASCO – y de narrativas asociadas con exploraciones navales británicas – como serían las descritas por Byron o Darwin –, o nacionales – como la desarrollada por Simpson –. Un poblamiento más bien exiguo se registraba solamente en la isla de Melinka, al norte del archipiélago de los Chonos y en directo contacto con la Isla grande de Chiloé. De acuerdo a Martinic, en este entonces ya no se registraba presencia indígena.

Ver: URBINA CARRASCO, Ximena. "La navegación por los canales australes en la Patagonia occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui". *Magallania* 38 (2010): 41-67. Disponible en <<http://www.scielo.cl/pdf/magallania/v38n2/art03.pdf>>;

URBINA CARRASCO, Ximena. "La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII". *Anuario de Estudios Americanos* 68 (2011): 599-622. Disponible en <<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/551/555> el 01/09/2014>;

URBINA CARRASCO, Ximena. "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial". *Magallania*, 41 (2-2013): 51-84. Disponible en <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22442013000200002 el 09/02/2017>;

URBINA CARRASCO, Ximena. *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el período colonial*. (Valparaíso: EUV, 2014); BYRON, John. *The Narrative of The Honorable John Byron (commodore in a late expedition round the world) containing an account of the great distress suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia. Also a relation of The Loss of the Wager*. (Londres: S. Baker, G. Leigh, T. Davies, 1768); DARWIN, Charles. *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*. (Madrid: La España Moderna, [1899]);

SIMPSON, Enrique. *Exploraciones hechas por la corbeta Chacabuco al mando del capitán de fragata don Enrique M. Simpson en los archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao*. (Santiago: Imprenta Nacional, 1874);

MARTINIC, Mateo. *De la Trapananda al Aisen. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días* (Santiago: Pehuén, 2005): 43-45.

3. Ver HOLDICH, Thomas. *Territorio en disputa*. (Santiago: Ediciones del Nuevo Extremo, 1958 [1904]); STEFFEN, Hans. *Statement presented on behalf of Chile in reply to the Argentine report submitted to the Tribunal constituted by H. B. Majesty's Government acting as arbitrator*. (Conservado en la Biblioteca Nacional de Santiago, 1901); BARROS ARANA, Diego. *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina. Los tratados vijentes. Las actas de los peritos. Actas sobre el arbitraje*. (Santiago: Establecimiento Poligráfico Roma, 1898).

4. STEFFEN, Hans. *Viajes de exploración i estudio en la Patagonia Occidental: 1892-1902*. (Santiago: Imprenta Cervantes, 1909-1910).

5. POMAR, José. *La Concesión del Aisen y el Valle Simpson (notas y recuerdos de inspección de un viaje en mayo y junio de 1920)*. (Santiago: Imprenta Cervantes, 1923); OPORTUS MENA, Carlos. *Informe sobre el problema de colonización de la zona del Río Baker*. (Santiago: Ministerio de Fomento,

NOTAS

1. AA.VV. *Patagonia chilena ¡Sin Represas!*. (Santiago: Ocho Libros, 2007).

2. Cabe subrayar que si bien en los siglos pasados la Patagonia occidental recibió interés de parte de imperios europeos, de la corona española o de la recién creada república chilena, antes del laudo arbitral sólo se contaba con un conocimiento geográfico que no iba mucho más allá de algunas

- Departamento de Tierras y Colonización, 1928); MONGE, Joaquín. "El istmo de Ofqui. El proyecto del Canal". *Revista Chilena de Historia y Geografía* (1944): 105-108.
6. Cabe mencionar que durante el gobierno Ibáñez, en 1930, se promulgó la Ley 4855, posteriormente modificada por la Ley 6035 de 1937. Se trataba de una ley de colonización especial para Aysén que entre otras cosas establecía el tamaño mínimo de los lotes a entregar a colonos, calculándolo sobre el carácter geográfico específico de la región.
7. Pensamiento de este tipo se encuentran en discusiones parlamentarias como consta por el Acta del Senado. Sesión 10ª, ordinaria, del día 12 de junio 1928.
8. Entre las convicciones fundamentales en este clima de ideas era que la mejor manera de activar la productividad del campo era dar fin a una poco eficiente lógica latifundista (la que en Chile se asociaba con sus regiones centrales) y subdividir el territorio maximizando el número de propiedades con parcelas de tamaño apropiado a la capacidad de explotación de una familia de colonos. Ver: COLLIER, Simon, SATER, Williams. "Agriculture, manufacturing, copper mining". En *History of Chile, 1808-2002*. (Cambridge: Cambridge University Press, Edición Kindle, 2004), 2269-2328.
9. Ver MONGE, Joaquín. "El istmo...", (1944).
10. MARTINIC, Mateo. *De la Trapananda...*, 320.
11. En cuanto a este tipo de actividades, es importante recordar el proyecto de una base pesquera que el joven Emilio Duhart imaginó en la boca sur del canal como su proyecto de título en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ver ROSSETTI, Fulvio. "Arquitectura y Fronteras Oceánicas. Dos Utopías en la Costa de Aysén. Patagonia Chilena". *NODO* 19 (2015): 9-24.
12. Ver GERSTMANN, Robert. *Chile: 280 Grabados en Cobre*. (París: Editorial Braun & Cie., 1932).
13. Ver POMAR, José. La Concesión...; BARRERO, José María. *La Patagonia trágica*. (Buenos Aires: Puente Hermanos, 1921); SILVA, Víctor Domingo. *La tempestad se acerca*. (Santiago: Zig-Zag, 1936).
14. OYARZÚN MORENO, Domingo. *A través de Chile: guía del viajero*. (Santiago: Universitaria, 1931).
15. En este proceso adquirió protagonismo la revista *En viaje*, editada por la misma empresa de ferrocarriles del Estado. Mientras que la ejecución del proyecto del Canal de Ofqui empezaba a ser una realidad, la revista empezó a publicitar la Laguna San Rafael como un lugar único en el mundo. Diversamente que el sur de sectores como la Araucanía, publicitados como bella "Suiza chilena", ese paisaje glacial se presentó como sublime e incomparable.
16. Ver MONGE. "El istmo...", (1944).
17. ROSSETTI, Fulvio. "El Hotel de la Laguna San Rafael. el Canal de Ofqui y la apertura de la frontera centro-patagónica. Ciudad, Arquitectura y Paisaje en el discurso estatal". *NODO* 21 (2016): 21-33.
18. Ver TORNERO, Carlos. *Baedeker de Chile*. (Santiago: Imprenta Carlos Tornero, 1930); OYARZÚN MORENO, Domingo. *A través...*
19. AA.VV. *Catálogo guía del pabellón de Chile*. (Sevilla: Tipografía Padura, 1929);
20. Al respecto, es importante subrayar que en términos más generales, el pabellón, más bien haciendo hincapié en el sur araucano presentaba Chile como un país frío y los chilenos como gente racional, calculadora y emprendedora. En DÜMMER SCHEEL, Sylvia. *Sin tropicalismo ni exageraciones. La construcción de la imagen de Chile para la exposición iberoamericana de Sevilla de 1929*. (Santiago: RIL, 2012).
21. Ver YUNGE, Max. *Durch Urwald un Pampa. Fahrten und Abenteuer in Patagonien*. (Berlín: Ullstein, 1937); YUNGE, Max. *Papageien und Eiseberge. Meine Erlebnisse in den patagonischen Kordilleren*. (Berlín: Deutscher Verlag, 1938).
22. KLEIN, Marcus. "The making of an unlikely chilean fascist: reflections on the intelectual development and political work of Carlos Keller Rueff". *Historia* no. 35 (2002):187-209. Disponible en <http://revistahistoria.uc.cl/estudios/1850/#fnref-1850-53>, el 25-11-2016, 187-209.
23. MARTINIC, Mateo. *De la Trapananda...*, 316.
24. YUNGE, Max. *Durch...*, 1.
25. SAROBE, José María. *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los territorios nacionales del sur*. (Buenos Aires: Editorial Aniceto López, 1935).
26. AGUADO, Alejandro. *Aventuras sobre rieles patagónicos*. (Comodoro Rivadavia: Bibliográfica, 2006).
27. RODRÍGUEZ DEL BUSTO, Antonio. *Canal de navegación interoceánica por América del Sur desde Comodoro Rivadavia (Atlántico) hasta el Golfo de Penas (Pacífico)*. (Madrid: Imprenta de los sucesores de Hernando, 1924).
28. Ver COLOANE, Francisco. "Tierra de Olvido". En *Golfo de Penas*. (Santiago: Chile Cultura, 1945).
29. TORRES, Susana; VERNIK, Esteban. "Discursos televisivos y representaciones sociales: Una etnografía de audiencias en una comunidad chilena asentada en Argentina". *Espacio Abierto*, 3 (2005): 371-388. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12214303>.
30. Ver DE AGOSTINI, Alberto María. *Andes patagónicos: viajes de exploración a la cordillera patagónica austral*. (Buenos Aires: Talleres gráficos Guillermo Kraft, 1945).
31. Dirección de Parques Nacionales, República Argentina. *Nuevos Parques Nacionales, Proyecto de Reservas para la creación de Parques Nacionales en los Territorios Nacionales del Neuquén, Chubut y Santa Cruz*. (Buenos Aires: Dirección de Parques Nacionales, 1937).
32. Al respecto, es importante subrayar que la delimitación de estas áreas protegidas se realizó en paralelo con otras acciones orientadas al fomento ganadería y en parte planteadas para calmar las tensiones fronterizas; entre ellas una política más eficaz de control y prevención de incendios (Ley 15.066 del 6 de diciembre 1962), un convenio binacional para normar y vigilar sobre ellos en el límite internacional (Decreto 254 de 5/06/1967), la implementación de viveros fiscales para incrementar la exportación de madera (En MARTINIC, 371), y la fundación de "asentamientos campesinos precooperativos"; nuevos poblados concebidos como parte de la reforma agraria (Ibíd.: 379).
33. Ver MILLAR SOTO, Sergio. *Caballeros del Aire Austral. Cincuenta años de aviación regional: 1914 - 1964*. (Imprenta Fuerza Aérea de Chile, 1994).
34. ZUNINO, Juana. *Maritorio de la Patagonia Occidental. Comunicaciones Terrestres*. (Tesis de título, Escuela de Arquitectura PUCV. Conservada en el Archivo Histórico José Vial Armstrong y en al archivos personal de la autora, 1972).
35. HORVATH, Antonio. "Integración y Desarrollo de la Zona Austral". *CA* 70 (1992)
36. Entre los años sesenta y ochenta, estas ideas se reflejan en distintas publicaciones asociadas con el mundo militar como el Memorial del Ejército, Terra Australis, Geopolítica y la Revista chilena de Historia y Geografía.
37. AA.VV. *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica de Valparaíso*. (Santiago: Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas, 1971).
38. IVELIC, Boris. "Embarcación para la región austral. Diseño experimental para la investigación y colonización del mar interior". *ARQ* 29 (1995): 40-47.
39. MUNRO, George. *Carretera Austral, Integración de Chile*. (Santiago: Ediciones Servicios Promocionales, 1982).
40. MUNRO, George. *Los Ecos del Silencio, Carretera Austral*. (Santiago: Editorial Ediciones y Publicidad, 1989).
41. SERPLAC Región de Aysén. *Memoria de zonificación borde costero región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo*. Disponible en <http://www.goreaysen.cl/controls/neochannels/neo_ch95/appinstances/media204/memoria_zonificacion_aysen.pdf el 15/04/2016>
42. AA.VV. *Patagonia chilena .Sin Represas!*. (Santiago:Ocho Libros, 2007).
43. Ver SEPÚLVEDA, Luis. *Mundo del fin del mundo*. (Barcelona: Tusquets, 1989).
44. ARÁNGUIZ, Carlos. *Cuentos Bioceánicos*. (Osorno: Editorial Universidad de Los Lagos. 1997), 5.
45. CHATWIN, Bruce. *In Patagonia*. (Nueva York: Summit Books. 1977).