

Istmo de Ofqui: palimpsestos en la Patagonia Occidental

Santiago Bernales

Artículo producido a partir de tesis de magíster

Profesores guía: Hugo Mondragón, Philippe Blanc

Con Laplace hay un gran problema [...] dice que quiere aplanar tanto la cuesta que sólo quedaría una caída del doce por ciento, lo que haría verse como una brecha en el terreno de un istmo. Le dije que no lo iba a permitir porque de esa forma perderíamos la metáfora central de la película. Metáfora de qué, me preguntó. Le dije que eso no lo sabía, sólo que era una gran metáfora. Quizás no era más que una imagen que dormita en todos nosotros, y yo soy apenas aquel que la pone en contacto con un hermano al que todavía no conoció'. [FIG. 01]

Werner Herzog lo supo retratar magistralmente en *Fitzcarraldo*: cruzar un istmo es una proeza ciertamente épica. En el argumento de ese largometraje, realizado en 1982, Brian Sweeney Fitzgerald, un emprendedor del caucho situado en la Amazonía peruana de finales del siglo XIX, decide transportar un barco a vapor por sobre la montaña que separa – en 11,5 km – los ríos Pachitea y Uyacali, conformando el istmo de Fitzcarrald. Podría pensarse que la metáfora que Herzog define en la película como una “conquista de lo inútil”, expresada mediante el demencial arrastre del barco a vapor a manos de cientos de indígenas jíbaros, no tendría cabida más que en una discusión de metacine. Sin embargo, la figura geográfica del istmo – técnicamente, un delgado cordón de tierra que separa dos cuerpos de agua – es retratada en el film puesto que existe, antes, en la realidad. Si bien para efectuar las tomas, el barco se arrastró efectivamente por la montaña, sería lógico pensar que en el traspaso desde aquella imagen de ficción a la que podría ocurrir en el contexto de un istmo real – con factores gubernamentales, económicos, territoriales o sociales –, las situaciones retratadas probablemente diferirían bastante entre una y otra.

FIG. 01: Escena del largometraje *Fitzcarraldo*, 1982. Fuente: HERZOG, Werner. *Conquista de lo inútil*. Barcelona: Blackie Books, 2010.



Sin embargo, y a pesar de aquellos factores, las prácticas culturales aplicadas para cruzar istmos en diversos tiempos y lugares del mundo parecen ser tan demenciales como la locura emprendida por Fitz: desde tradiciones indígenas que significan tortuosos arrastraderos² de piraguas, pasando por lógicos ferrocarriles para barcos³, hasta la decisión más recurrente tomada por los Estados Modernos a partir del siglo XIX para cortarlos en forma de canal; la épica del juego que Herzog plantea se vuelve realizable en los istmos por la seductora figura geográfica que representan. La idea de estar 'tan cerca pero tan lejos', configura frecuentemente en los istmos todo lo contrario a lo definido por Herzog: una "conquista de lo extremadamente útil", que se traduce en un efectivo ahorro de kilómetros de navegación.

Si bien existen istmos relativamente famosos por sus canales artificiales – como Panamá, Suez, Kiel o Corinto – el de Ofqui, emplazado en territorio chileno, por lo general no aparece en este tipo de relatos. Ubicado en la Patagonia Occidental, a los 46 y medio grados de latitud sur, este istmo separa las aguas tranquilas del Fiordo Elefantes de los turbulentos oleajes que acarrea el Golfo de Penas, al sur de la Península del Taitao. Constituido producto de los deshielos glaciales del Campo de Hielo Norte, dicho sitio de geografías planas ha significado un corte de la navegación por el mar interior patagónico desde los tiempos precolombinos, componiendo hoy – dada su situación geográfica estratégica – un sitio de extrema relevancia para la historia política, social y territorial de la Patagonia Occidental: en su calidad de obstáculo a la navegación, la posición del istmo ha incidido en que las culturas humanas sucedidas a lo largo de los siglos hayan debido abordar su cruce de diferentes formas, con el fin de evitar bordear la Península por océano abierto [FIG. 02].

Se identifican, de aquí en adelante, tres formas principales de cruzar el istmo. Basándose en una extensa recopilación de acontecimientos que marcan la historia de la Patagonia Occidental, se busca comprender el modo en que cada una de estas formas de cruce guarda relación con un determinado contexto histórico, un determinado paradigma cultural y, por ende, una cierta épica propia. Las tres formas principales que se identifican son: I) un cruce anfibio a escala humana⁴, gestado en la práctica del 'arrastradero' de dalcas efectuado por pueblos indígenas canoeros chonos y kawéskar, forma de "comunicación y tránsito por un territorio"⁵; II) un cruce proyectado a escala de maquinaria, durante finales del siglo XIX e inicios del XX, como el vestigio más tangible del istmo: la colosal obra del Canal de Ofqui llevada a cabo por el Estado de Chile en los años cuarenta, y III) un cruce retomado durante el siglo XXI por expedicionarios y científicos en forma de expedición de investigación, nuevamente a escala humana a partir del arrastre del kayak de travesía.

Al día de hoy, y a partir del retorno de la iniciativa del Canal de Ofqui en 2017⁶ – en plena crisis ecológica y esta vez bajo el nombre de Proyecto

Patagonia – se busca entender las condiciones actuales que definen a este remoto cordón terrestre, hoy Parque Nacional, Reserva de la Biósfera y *hot spot*⁷ de biodiversidad, como un territorio con gran importancia para las ciencias globales, lo que se traduce probablemente en una progresiva necesidad de conservación de las características del sitio y un fomento a sus cualidades ambientales, más que en su utilización como un sector marítimo de paso.

EL CONCEPTO DE PALIMPSESTO

Para entender la sucesión histórica ya mencionada, la investigación propone analizar al sitio respecto al concepto de palimpsesto, palabra que probablemente representa con mayor eficacia la extensa relación entre el ser humano y el lugar. Para ello, se vuelve necesario conceptualizar la palabra en torno a las temáticas que aquí interesan – las del territorio, el paisaje, la arquitectura o, en términos más amplios, el espacio en general – lo que hace preciso considerar, antes que nada, la condición de proceso como base de cualquier análisis territorial. Tal como ha señalado André Corboz en su texto *The land as palimpsest*:

*The land is not a given commodity; it results from various processes. On the one hand there is spontaneous transformation: the advance or retreat of forests and the ice cover, the extension of swamp land or its drying up [...] On the other hand, there is also human activity: irrigation, construction of roads, bridges and dikes, erection of hydroelectric dams, digging canals [...]*⁸.

La sucesión de transformaciones – tanto naturales como antrópicas – que componen la complejidad de un determinado territorio, implica comprender además el concepto de capa (*layer*). En este proceso de interrelación entre las acciones humanas y los cambios naturales que sufre un sitio, las capas refieren a los diferentes estratos específicos que han sido aplicados a éste en el tiempo, en un amplio rango de conceptos físicos y culturales que se apilan, marcan o borran. Esta larga y constante relación entrelazada, tiene como resultado el entorno que comúnmente denominamos 'paisaje', lo cual hace ahora clarificadora la siguiente definición: "In a landscape context, the palimpsest concept is used to describe a succession of layers, over time altering and adding to the landscape strata"⁹.

Lo anterior permitirá analizar a Ofqui a partir de lo que Amos Rapoport llama un 'paisaje cultural' (*cultural landscape*), es decir, como un sitio altamente definido en el tiempo por la interacción entre las culturas humanas y su acción en el entorno natural¹⁰. En este caso, las complejas características compuestas por el sitio en su contexto territorial que obstaculizan la navegación, han influido el desarrollo de prácticas culturales en las sociedades que se han visto obligadas a cruzarlo. Estas sociedades, del mismo modo, han modificado a su vez el terreno del istmo a partir de sus prácticas, implantando en la historia del sitio una capa diferente en cada etapa según el modo de cruce. Así, a partir de la noción de paisaje cultural, el istmo de

Ofqui puede estudiarse no sólo como una porción de terreno que guarda vestigios físicos del pasado, sino como un objeto de paisaje cargado por una sucesión compleja de *layers* tangibles e intangibles, que incorpora estratos físicos, culturales, sociales, temporales o históricos¹².

Estos estratos, plasmados en el istmo tanto en forma de trazos como de memorias, dan cuenta del largo palimpsesto histórico que el sitio guarda hasta hoy, denotando una enorme necesidad de conservación de sus cualidades paisajísticas y patrimoniales pasadas y presentes. Se analizarán a continuación, según ya se ha mencionado, las tres formas principales de cruce que componen, a su vez, tres capas del palimpsesto del istmo.

EL CRUCE A ESCALA HUMANA: UN ARRASTRADERO INDÍGENA

Para entender la primera capa del palimpsesto que interesa sobre Ofqui – la de un cruce a escala humana gestado por los pueblos indígenas canoeros – se debe comprender que los argumentos se insertan en la remota zona de la Patagonia Occidental, cuya geomorfología archipelágica compone un sector entendido principalmente a partir de su Mar Interior: un sistema de canales e islas que permiten el desplazamiento marítimo protegido del océano abierto. Producto de un proceso dinámico de transformaciones en la corteza terrestre durante millones de años¹³, los procesos tectónicos sufridos vuelven complejo inferir una continuidad exacta del terreno del Ofqui a lo largo de los siglos. La ruta precolombina para cruzar el istmo, por ende, no se efectuaba siempre del mismo modo ni tampoco era sólo una: al menos, existían tres.

Hoy, producto de las escasas investigaciones existentes al respecto y las prospecciones de algunos exploradores en terreno, ha sido posible aunar la información e identificar estos tres sectores principales que históricamente alojaron cruces anfibios similares: la ruta Mañiguales, transitada por el náufrago inglés John Byron en 1742, guiado por un grupo de aborígenes de etnia chono; la ruta Lucac, frecuentada por expediciones chono-españolas y narrada en la bitácora de viaje del Padre José García Alsué, en 1766; y la ruta Río Negro, iniciada durante el siglo XIX por colonos chilotos y ayseninos con intereses extractivos en la Península de Taitao. El enfoque principal del análisis aquí realizado no corresponde a la descripción geográfica de las diferencias en las rutas de cruce, sino que recae en destacar la similitud que éstas experimentan durante el período: la utilización de una práctica cultural compartida en el trayecto. Esto es, a partir del desarrollo de una notable embarcación, la dalca, que permitió a las culturas indígenas canoeras – y, posteriormente, también a las europeas – efectuar el sorteoamiento por tierra de éste y otros sectores anfibios. Urbina describe claramente la adaptación cultural que produjo para las culturas aborígenes la necesidad de transitar por las rutas del Ofqui:

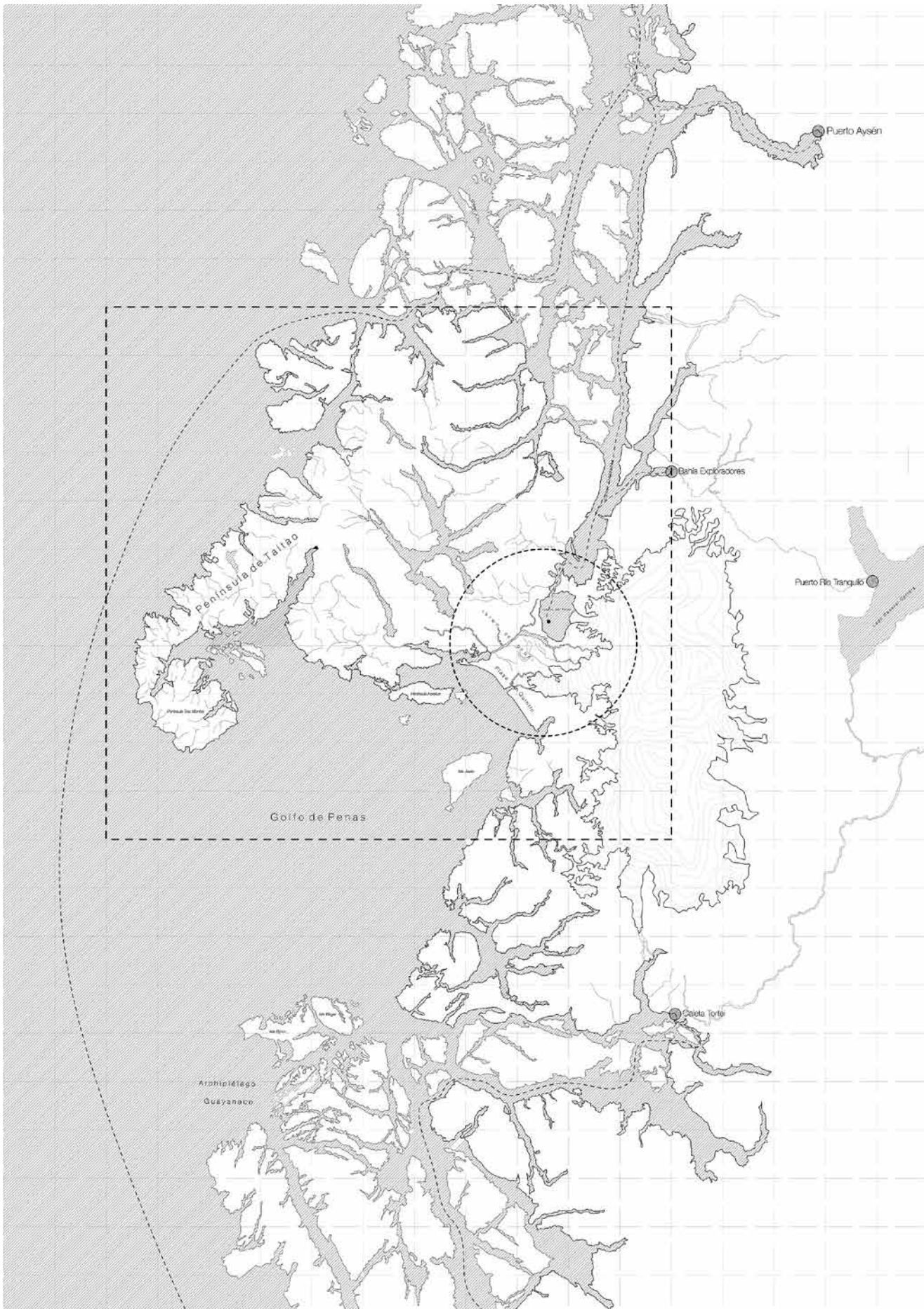


FIG. 02: Cartografía de la Península de Taitao y el istmo de Ofqui, 2019. © Santiago Bernales.

[...] este escollo en medio de una ruta marítima se salvaba por parte de los grupos indígenas canoeros que ocupaban la extensa zona patagónica insular, con la dalca, embarcación desarmable conformada por tres tablonos. En el trecho no navegable se transportaban los tablonos al hombro, para ser cosidos y calafateados, dando forma a la dalca, en la orilla siguiente¹⁴.

Según Martinic, aquella notable forma de tránsito a través del territorio sería resultado no de una práctica inmediata, sino “de la experiencia de incontables generaciones en un lapso quizá de milenios”¹⁵. Así, las rutas Mañiguales, Lucac y Río Negro, representadas en el mapa adjunto, son ejemplos específicos del por qué la situación geomorfológica incita esta prolongada adaptación cultural. Como se puede observar en las cartografías, existen al norte del istmo dos cuerpos de agua principales que están a su vez unidos por el norte al Mar Interior y al océano Pacífico: el lago Presidente Ríos y la laguna San Rafael. La continuidad navegable de estos cuerpos se corta al encontrar la planicie del Ofqui, donde las hidrografías glaciales de los ríos Mañiguales, Negro y Lucac producen zonas ístmicas muy angostas con respecto al borde sur de Presidente Ríos y San Rafael. En el mapa [FIG. 03] se identifican, de izquierda a derecha: I) la ruta Mañiguales, de seis kilómetros de largo, que une el lago Presidente Ríos y el río Mañiguales II) la ruta Río Negro, de dos kilómetros de largo, que une la laguna San Rafael y el río Negro y III) la ruta Lucac, de 1,4 kilómetros de largo, que une la misma laguna con el río Lucac. De ser superadas a modo de cruce anfibio, estas zonas ístmicas no navegables permiten continuar la navegación por esos ríos hasta el río San Tadeo y luego desembocar en el golfo San Esteban – subsector del Golfo de Penas, ubicado al sur del istmo – componiendo las únicas posibilidades interiores para evitar bordear la Península del Taitao, trayecto prácticamente imposible de efectuar sin una embarcación mayor.

Se vuelve así entendible que el sector anfibio del Istmo de Ofqui, como único obstáculo a la continuidad de la navegación por el mar interior, influyó en una casi obligatoria evolución cultural de los pueblos canoeros, al enfrentarse a lo que Corner denominaría como los “atributos físicos del terreno”¹⁶ de este sector, donde el tránsito sólo fue posible a partir del desarrollo de la dalca. Sin embargo, es necesario comprender que el habitar premoderno de la Patagonia Occidental no se atiene solamente a las culturas indígenas, sino que incorpora una potente influencia de la cultura europea a partir del siglo XVI, momento en que ésta irrumpe en el austro producto tanto de las exploraciones imperiales inglesas y holandesas como del afán evangelizador de las misiones españolas.

A pesar de la existencia de más de veinte expediciones europeas emprendidas por la zona durante este período, en el caso específico de Ofqui, el istmo comienza a aparecer en descripciones en 1620¹⁷, componiendo un obstáculo importante a la incipiente exploración interior del sector. Dada la incapacidad de los europeos de adaptarse por sus medios a este

complejo accidente geográfico, la necesidad de cruzar el istmo provocará a partir del s. XVII, lo que Gallardo identifica como una profunda simbiosis cultural entre la sociedad occidental y los pueblos aborígenes¹⁸. Esto produce una evolución en la ya descrita práctica de desarme y calafateado de la dalca: si en un comienzo los indígenas salvaron el trayecto a partir de una dalca original desarmable de tres tablas, que se cargaba por partes desde un extremo navegable al otro, con el tiempo ésta daría paso a una segunda embarcación, de cinco maderos, que daba la posibilidad tanto de ser desarmada como arrastrada en una pieza. Cada vez más compactas, las dalcas de cinco tablas se comienzan a desarrollar a partir del siglo XVIII producto de la influencia de la inventiva española, al emprender reiteradas travesías desde las misiones chilotas hacia el sur, guiados por aborígenes¹⁹.

Para entender este proceso, es pertinente echar un vistazo a las descripciones de John Byron, José García y Hans Steffen, quienes han descrito en distintos tiempos – a modo de bitácora de viaje – los métodos poco ortodoxos que implicó el cruce premoderno del Ofqui.

La práctica de cruce efectuada netamente al modo indígena se evidencia claramente en el cruce del Ofqui efectuado por el náufrago inglés John Byron en 1742. A través de la ruta Mañiguales, en este caso el inglés se ve obligado a aceptar la guía de los aborígenes por el interior del Aau (hoy Lago Presidente Ríos), luego de que la fragata H.M.S. Wager se hundiera en el Archipiélago Guayaneco en 1741, y los náufragos comenzaran a sucumbir frente al clima. En el trayecto, efectuado esta vez de sur a norte, Byron relata en terreno el funcionamiento de la práctica original aborígen, donde el cruce se efectuaba mediante el desarme y calafateado de la dalca. Así, afirma que en este caso las dalcas consistían “generalmente de 5 pies o tablonos, una para el fondo y dos para el costado [...]”, recalcando que “cuando tienen ocasión de ir a tierra, como ahora, hombres y mujeres llevan cada cual su tablón”²⁰.

En contraposición a lo anterior, la bitácora del Padre jesuita José García Alsúe relata, en 1766, la travesía emprendida hacia el sur desde la misión jesuita de Caillin acompañado por aborígenes, con fines evangelizadores pero también enfocado en explorar la zona para travesías futuras. Veinte años después del cruce de Byron, se relata el cruce a través de Ofqui por la Ruta Lucac. A diferencia de las descripciones del inglés, se evidencia en los relatos de García que el cruce ocurría a partir de dalcas cargadas en una pieza desde la laguna San Rafael hasta el río Lucac. Posiblemente producto de la simbiosis cultural ocurrida durante esos años, en este caso las dalcas se transportaban “a fuerza de brazos y sogas [...] sin deshacerles nada”²¹, lo cual evidencia el surgimiento progresivo de lo que sería la práctica final del arrastradero. Dicho método sería incluso utilizado ya muy avanzado el siglo XIX para atravesar Ofqui, transportando ya no una dalca, sino chalupas²² completas a través de la ruta Río Negro, abierta en ese entonces producto del interés de colonos de la zona

por explotar los productos pesqueros y madereros de Taitao. Según descripciones del explorador alemán Hans Steffen, en 1898 “diez personas pasaron por él una chalupa vacía y toda la carga sin ningún tropiezo en un día y medio”²³, lo cual demuestra de manera tangible la profunda mantención del sistema de cruce durante esta etapa [FIG. 04].

Tal como ha ocurrido en las anécdotas de García o Steffen, es posible definir a los arrastraderos a través del istmo de Ofqui como orígenes intrínsecos de los cruces científicos contemporáneos, efectuados mediante el arrastre del kayak de travesía al cruzarlo a modo de expedición. A pesar de históricamente conectar los cuerpos de agua a través de trayectos terrestres diferentes, la continuación casi intacta de la práctica cultural de arrastre permite identificar en el cruce premoderno del istmo una evidente primera capa de su palimpsesto. Se evidencia claramente en este primer *layer*, que la escala humana con que las culturas habitaron y cruzaron este sector hasta el siglo XIX nunca implicó plantear una transformación antrópica en el terreno del istmo – como sí ocurrirá en contextos posteriores producto de la obra del canal – sino que ha sido fruto de la capacidad adaptativa de las prácticas culturales a las condiciones geográficas del territorio.

EL CRUCE A ESCALA DE LA MÁQUINA: LA EMPRESA DEL CANAL DE OFQUI

Don Ángel [...] me muestra luego la obra misma, un Canal de Panamá en miniatura [...]. Por de pronto, están cortando la selva virgen en un ancho de unos 100 metros a través del istmo. Cuya extensión total es de 1.800 metros [...]”²⁴.

La apertura de la ruta Río Negro durante el siglo XIX permitió descubrir la senda menos tortuosa para efectuar el cruce del Ofqui. Dada su abordable longitud de sólo dos kilómetros, la frecuentación del trayecto en el tiempo dio pie a proyectar la ‘miniatura’ con que Augusto Grosse se refiere al canal de Ofqui. Diseñado sobre esta senda durante la primera mitad del siglo XX, este quimérico proyecto nunca terminado compone, según lo aquí planteado, el segundo estrato a leer en el palimpsesto del istmo [FIG. 05].

Los acontecimientos que la obra conllevó para el contexto nacional permiten visualizar en ella un momento general de la historia del país y de la colonización patagónica insular: evidenciando el claro paradigma adoptado por el estado moderno de un Chile en desarrollo, a partir del siglo XX surgirán prácticas que cambian drásticamente la relación entre el ser humano y el territorio, enfocadas sobre todo en entregar el tan preciado progreso a la nación. El canal de Ofqui plantea así un ejemplo claro de cómo, durante este período, las complejas condiciones geomorfológicas de la Patagonia Occidental comenzarán a ser vistas como un territorio a moldear mediante la ingeniería y la maquinaria, dejando a un lado el modo premoderno de habitarlo a escala humana. Esta vez, la obra incorpora al sitio no una capa abstracta en torno

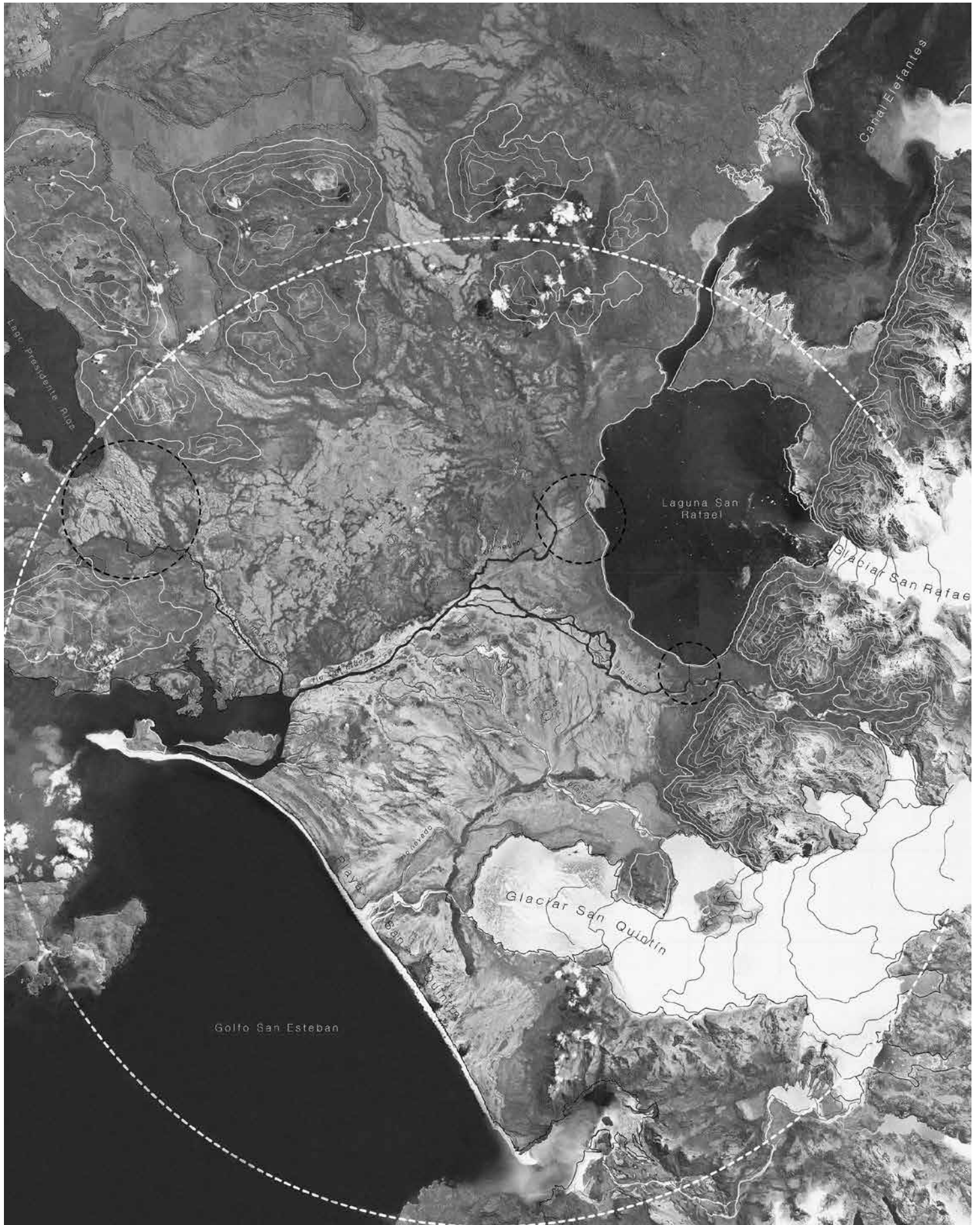


FIG. 03: Cartografía del Istmo de Ofqui; destacan las tres rutas istmicas principales utilizadas para su atravesio a modo de cruce anfibio, 2019. © Santiago Bernalés.



FIG. 04: Boteros cruzando con sus embarcaciones por tierra en el Istmo de Ofqui, s/fecha, autor desconocido. Fuente: "Qué fue el Canal de Ofqui?" En: *Datos Anecdóticos e Históricos de Chile*. Recuperado en Junio 30, 2019. <http://datoshistoricosdechile.blogspot.com/2012/07/que-fue-del-canal-de-ofqui.html>.

a la continuidad de la embarcación utilizada anteriormente, sino que plasma en él un vestigio físico tangible, medible y posible de visitar *in situ*.

Las causas de la obra del Canal de Ofqui se relacionan en gran medida al paradigma

integracionista que plantean, desde el siglo XIX, los estados modernos alrededor del planeta. Leo Marx, en *The Machine in the garden*, afirma que existe en la sociedad estadounidense una ruptura, entre 1830 y 1860, basada en el establecimiento de una sociedad fundada sobre el poder de la máquina. En ella, el

vapor, el ferrocarril y el telégrafo dejaban atrás para siempre al siglo XVIII, trayendo al imaginario una imagen de industrialización que representaba "el progreso, la productividad y, sobre todo, un nuevo poder del hombre por sobre la naturaleza"²⁵. Del mismo modo, la aparente recurrencia con que



FIG. 05: Boca del canal hacia el norte, muestra el estado de los trabajos hacia 1941. Fuente: Fotografía original de Augusto Grosse Ickler. Recuperado en Martinic, 2013.

durante el período se llevaron a cabo canales como los efectuados en los istmos de Suez (1859-1869), Kiel (1887-1895), Corinto (1881-1893) o el mismo Panamá (1881-1914), permite también entender en aquella figura un método comparable al ferrocarril, en términos de las ventajas que entregaría para la unificación y eficiencia al desarrollo de las naciones.

En el caso de Chile, el proyecto del canal de Ofqui responde directamente a una necesidad nacida en ese mismo siglo de crear el concepto del imaginario nación en un territorio fragmentado, “a fin de dar coherencia espacial al país llamado Chile”²⁶. Si bien la Patagonia Occidental no despertó un interés de anexión al territorio nacional hasta muy entrado los siglos, éste surge a finales del siglo XIX en relación a dos principales causas: I) el surgimiento – como necesidad de soberanía nacional – de la colonización sobre el actual territorio de Aysén producto de los problemas territoriales con Argentina en 1881, y II) el auge económico que vivió Punta Arenas – y Magallanes, en general – al consolidarse como un puerto a escala mundial, ya que formaba parte del itinerario de los viajes de ultramar por la necesidad de cruzar el Estrecho de Magallanes²⁷.

Ambos motivos detonan en el siglo XIX, en torno a la actual región de Aysén, lo que Núñez describe como “un reflejo de aquella representación integracionista”²⁸ que ya se había manifestado anteriormente en las zonas norte, centro y sur del país. La incipiente colonización de Aysén y Magallanes, últimos confines australes de aquella integración, gesta una necesidad de potenciar la conectividad marítimo-económica entre Puerto Montt y Punta Arenas, trayecto que implicaba necesariamente sortear la Península de Taitao por vía del Golfo de Penas. En ese contexto

[...] la posibilidad de un canal a través del istmo de Ofqui podía, eventualmente, jugar un papel interesante en la vinculación intrarregional del nuevo territorio que con el nombre de Aysén se incorporaba a la vida y a la economía nacionales²⁹.

Taitao y Ofqui, que aparecían hasta entonces en la mitad del recorrido a Magallanes simplemente como una protuberancia geográfica que los buques debían bordear, se convierten ahora en un punto clave: un obstáculo, y una posibilidad estratégica, para la navegación y colonización nacional y regional por el Mar Interior. Es decir, cobran un valor político y militar que permite considerarlos hoy en día como un territorio con características estratégicas.

Estas razones llevan a la Dirección General de la Armada a encargar, en 1905, un levantamiento hidrográfico exhaustivo del istmo de Ofqui, por el norte y por el sur. Los resultados de los levantamientos efectuados, al mando de los capitanes Guillermo García Huidobro y Baldomero Pacheco, se tradujeron en los inicios de la empresa del canal: cuando el Estado se convenció de que el istmo representaba entre Puerto Montt y Punta Arenas el único obstáculo para una navegación segura por los canales interiores, encargó inmediatamente al ingeniero belga Emilio De Vidts el diseño de un canal artificial que ahorrara ese escollo. Los esfuerzos necesarios para efectuar el canal de De Vidts, proyectado en 1910 frente a la solicitud del presidente Pedro Montt, se pueden percibir claramente en las descripciones del belga:

[...] hay que dragar un canal que tendrá cinco metros de profundidad en las más bajas aguas; seguir este grado por el río San Tadeo y Río Negro hasta llegar al Istmo de Ofqui, cortar dicho istmo en una extensión de 2.000 metros para comunicar el Río Negro con la Laguna; la entrada de dicho canal en la Laguna deberá protegerse por un abrigo Rompe-Olas hasta la profundidad de cinco metros con bloques de concreto armado [...] avalizarse en el canal en el Paso Expedición y Bahía San Rafael y con estos trabajos quedará transitado por agua, la vía de Leopardo a San Quintín³⁰.

Frente a los largos letargos burocráticos en los que incurrió la obra, y a la poca factibilidad del primer

plan, surge recién en 1935 un segundo proyecto, a cargo de los ingenieros nacionales Joaquín Monge Mira y Teodoro Schmidt. Este proyecto, que compone la obra definitiva del canal, plantea una profundidad levemente menor que el anterior – cuatro metros versus, anteriormente, cinco – pero conllevaba inevitablemente despliegues de maquinaria muy similares a su antecesor: el corte del istmo en dos mil metros a través de la selva virgen, el balizamiento del canal, la instalación de infraestructura portuaria anexa en sus extremos y el dragado constante de los ríos y del Paso Expedición, significaban en definitiva la inundación total de la senda y el corte a rajatabla del farellón que bordea la laguna San Rafael.

La obra, que se inició de todos modos en 1937 con el proyecto de Monge Mira en mente, fue paralizada al poco tiempo, en 1943, producto de una casi hilarante “pérdida de la pala excavadora [...] debido, al parecer, a una mala estiba en el barco que la transportaba”³¹. Sin embargo, los seis años de impetuosos trabajos mediante maquinaria pesada que sí se llevaron a cabo, dejan en el istmo una huella física inconclusa donde las imágenes hablan por sí solas: la antigua senda transitada en el período premoderno parece desaparecer en el tramo que se alcanzó a trabajar – a manos de la perforación efectuada – pero reaparece apenas este vestigio se acaba. Si se observa una imagen satelital actual del sitio [FIG. 06] es posible determinar que los 900 metros avanzados por los trabajos culminan en una piscina artificial – existente hasta el día de hoy – mientras que en el 1,1 kilómetro posterior se percibe la huella menor de arrastraderos de embarcaciones anteriores. Es decir, sobre una misma línea histórica es posible percibir dos trazos diferentes, con cargas culturales específicas, demostrando un proceso de superposición y yuxtaposición entre las capas del palimpsesto. En el tiempo actual, es sobre estos mismos trazos que se vuelve posible identificar una tercera capa, a partir del cruce repensado desde las lógicas de la expedición, la investigación y el descubrimiento científico.

EL CRUCE RETOMADO: EXPEDICIÓN CIENTÍFICA OFQUI 2014

La situación actual de cruce del istmo de Ofqui representa primordialmente el interés ecológico del sitio, y se lee aquí como la tercera capa presente en su palimpsesto: la de un trayecto efectuado durante el siglo XXI por expedicionarios y científicos con fines de investigación y conservación. Mediante el arrastre del kayak de travesía a través de la misma senda donde hace más de setenta años se comenzó a construir el canal de Ofqui, el cruce contemporáneo – inclusive resguardado hoy por equipos de alta montaña y sistemas de localización satelital – sigue manteniendo una cierta cualidad épica que permite entender continuidad con las prácticas culturales de los pueblos canoeros. Considerando tanto las nulas condiciones existentes en cuanto a infraestructura y accesibilidad, como la agresividad extrema de sus condiciones climáticas³², no es de extrañar que el territorio del istmo forme parte de los últimos confines inexplorados de una Patagonia Occidental



FIG. 06: Imagen Satelital que muestra la condición actual de la senda de dos kilómetros de extensión en el istmo de Ofqui, entre las aguas de la Laguna San Rafael y el Río Negro, 2020. Fuente: Google Earth.

que, según Bourlon y Mao, se encuentra hoy “al límite de lo ecumene”³³. Así, dada la condición en gran medida incógnita del sector, la relación de los expedicionarios contemporáneos con el cruce del istmo se da nuevamente a partir de una adaptación a las condiciones del terreno y el clima: es decir, las prospecciones ocurren en esta última capa a una escala humana similar a la de antaño.

El istmo, que hoy se ubica en el Parque Nacional Laguna San Rafael y forma parte desde 1987 de una zona Reserva de la Biósfera para Unesco, presenta niveles altísimos de bosque siempreverde denso³⁴, es decir, flora perteneciente al Bosque Templado Lluvioso Valdiviano, hoy *hot spot* global de biodiversidad³⁵. Configura, también, uno de los ecosistemas terrestres más frágiles y con más bajo nivel de contaminación del planeta: dada su posición contigua a los dos glaciares mayores de Campo de Hielo Norte – San Rafael y San Quintín, que drenan el 38% del campo glacial – el istmo significa un lugar estratégico para la glaciología mundial, ya que da paso a la investigación y estudio de estos sistemas glaciales, los cuales componen “laboratorios naturales idóneos para poner a prueba y generar nuevas hipótesis referentes a los cambios climáticos”³⁶. En esta línea, Ofqui se ha posicionado dentro de iniciativas innovadoras de investigación, conservación y turismo científico³⁷, surgidas en las últimas décadas como factores de relevancia para el manejo de los territorios de Aysén. Como mencionan Arenas, Núñez y Brigand:

[...] dada la riqueza de los ecosistemas en Aysén, resulta relevante propender a un mayor conocimiento y manejo adecuado de la biodiversidad del territorio, ya que de lo contrario existe el riesgo de comprometer la base de recursos patrimoniales, que interesa conservar con el objetivo de traer beneficios al medio ambiente y comunidad local y a escala más global³⁸.

El desafío de manejar adecuadamente aquellos recursos patrimoniales guarda relación tanto con la posibilidad de descubrimiento y conservación de las características ecológicas y geológicas existentes actualmente en cada zona, como con la realización de una lectura fina de las capas históricas que componen los sitios: es decir, un acercamiento hacia la geodiversidad³⁹ de cada lugar.

Es por esta misma razón que, dentro de aquellas iniciativas de investigación, CIEP⁴⁰ organizó en 2014 la Expedición Ofqui, cuya finalidad recaía en realizar un catastro científico del sitio, considerado una de las rutas más agrestes y desconocidas del territorio patagónico. La expedición, que incluyó expertos internacionales en geología, geografía, botánica, ecología, cartografía y antropología, constituyó el primer paso para la investigación exhaustiva del sitio, alcanzando un despliegue logístico que hasta el momento no se había nunca llevado a cabo en el sector: hoy en día, una expedición de esta índole al istmo se inicia desde Puerto Río Tranquilo, desde donde se debe ingresar por camino vehicular hasta

Puerto Grosse, al final del Valle Exploradores. Una vez que termina aquel camino, existe sólo una opción para llegar a Ofqui: la navegación por mar interior es – aún hoy – la única conexión natural con la laguna San Rafael, desde donde luego se emprende obligatoriamente el cruce terrestre a través de la senda histórica del istmo, a modo de un arrastradero contemporáneo [FIG. 07].

En base a aquel cruce, que la Expedición Ofqui debió efectuar para llegar hasta la bahía San Quintín en el Golfo de Penas, surgen los levantamientos, investigaciones y conclusiones planteadas por CIEP, que sólo vienen a confirmar las enormes posibilidades – y complejidades – que el sitio presenta en materia ambiental. Entre los resultados obtenidos luego de los once días que duró la expedición, se evidenció la existencia específica de ecosistemas altamente prístinos tanto en la zona ubicada al norte del istmo – una enorme porción de bosque siempreverde – como de la ubicada al sur – un humedal de 1.200 kilómetros cuadrados – sectores que, por lo aislado e inexplorado del sector, incluso comprenden especies que se consideraban extintas. Como informó *La Tercera* luego de la expedición, Juan Carlos Torres-Mura, vicepresidente de la Unión de Ornitólogos de Chile, destacó que se encontraron cisnes de cuello negro, coipos y el huillín, actualmente en peligro de extinción, así como Dennis Aldridge, de CONAF, expresó la existencia de huemules en las morrenas del glaciar. Por otro lado, el biólogo marino Walter Sielfeld interpretó a la Bahía San Quintín



FIG. 07: Condiciones en que ocurre el cruce actual por el Istmo de Ofqui, 2011. Autor Desconocido. Fuente: "El istmo de Ofqui". En: Kayak de mar en Chile. Recuperado en Febrero 25, 2019 <http://blog.ecodeporte.cl/2011/06/istmo-ofqui.html>.

– posiblemente la playa más larga de Chile – como un posible lugar de crianza para la ballena franca, de enorme valor para Chile, luego que se encontraran esqueletos de cetáceos en dicha bahía⁴¹.

Frente a aquellas notables características ecológicas, detonantes de un creciente interés nacional e internacional por el desarrollo de investigación científica en el istmo y en toda la región de Aysén, genera desconcierto el hecho de que en 2017 hayan surgido iniciativas proponiendo la reapertura del Canal de Ofqui. Argumentando la necesidad de terminar lo inconcluso y esta vez con el probable fin de "facilitarle el transporte a la salmonicultura"⁴², iniciativas como el Proyecto Patagonia implicarían terminar de perforar el istmo en la longitud restante, inundando un canal artificial posiblemente a partir de los planes del proyecto inicial o de sus variantes⁴³.

Tras un tratamiento así de brutal sobre un sitio, en palabras de André Corboz, lo que se crea es un hueco o, en el lenguaje del territorio, se genera un desierto⁴⁴. Es decir, las huellas y vestigios de generaciones anteriores desaparecen de manera

irreversible. De forma contraria al desierto, el mismo Corboz describe:

[...] el territorio no es un envase perdido ni un objeto de consumo que puede reemplazarse [...] de ahí la necesidad de 'reciclar', de raspar una vez más (con el mayor cuidado posible) el viejo texto que los hombres han inscrito sobre la irremplazable materia de los suelos para depositar uno nuevo, que responda a las necesidades actuales antes de ser, a su vez, derogado⁴⁵.

Considerando tanto el amplio palimpsesto histórico contenido en los trazos del Ofqui, como también las características únicas de biodiversidad que el sitio hoy presenta, parece surgir la necesidad de repensar iniciativas para, esta vez, raspar con cuidado: si bien en el siglo pasado la posibilidad de abrir una conexión marítima respondió a necesidades contextuales de la integración aysenina, hoy en día urge el enfoque de un proyecto diferente al canal. Posiblemente, dada la posición estratégica del istmo para el estudio de las ciencias y como una forma de revalorizar el cruce de antaño, lo que debiera

primar al momento de repensar este territorio es, más bien, la atención metódica a la preservación y reconocimiento de sus recursos patrimoniales y ambientales, que un fin sesgado – de nuevo – por lo netamente útil.

Los lineamientos que permiten repensar el proyecto parecen claros: las enormes potencialidades ecológicas y geológicas que presenta el sitio, le otorgan a Ofqui las cualidades para establecer un laboratorio *in situ* para la investigación científica tanto local como global. Las huellas arqueológicas y vestigios patrimoniales de su palimpsesto, las de un museo a cielo abierto⁴⁶. Si a esto se suma el déficit de infraestructura pública contenido tanto aquí como en la mayoría de las áreas protegidas archipelágicas del Aysén, parece necesario avanzar hacia el desarrollo de proyectos de arquitectura con capacidad de conjugar y superponer las aristas⁴⁷: investigación científica; conservación ambiental; educación; turismo sostenible. En lugar de la tabula rasa, habrá que trabajar el territorio con acupuntura [FIG. 08].



FIG. 08: Situación propuesta para un cruce contemporáneo enfocado en la investigación, conservación y turismo científico. Imágenes del proyecto de fin de carrera 'Parque Infraestructural Istmo de Ofqui' planteado a partir de esta investigación, 2019. © Santiago Bernales.

NOTAS

1- HERZOG, Werner. "Conquista de lo inútil (diario de filmación de Fitzcarraldo)". (Buenos Aires: Entropía, 2013), 189.

2- El concepto del arrastradero es una expresión utilizada actualmente en disciplinas náuticas de exploración, refiriendo a la necesidad de arrastrar por tierra durante un tramo una embarcación pequeña – generalmente un kayak o un zodiac – al no existir una vía acuática que permita continuar la navegación.

3- Dicha relación cobra una expresión grotesca en el proyecto Ship Railway, diseñado por James Eads en 1881 como una solución de ingeniería para atravesar buques a través del istmo de Tehuantepec. Ver WINBERRY, John. *The Mexican Landbridge Project: The Isthmus of Tehuantepec and Inter-Oceanic Transit*. (Texas: University of Texas Press, 1987).

4- Según Max Neef – ver MAX NEEF, Manfred. *Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro*. (Santiago: CEPAL, 1986) –, la escala humana está presente en un desarrollo humano basado en tres factores: funcionamiento enfocado en la satisfacción de necesidades humanas fundamentales, generación de niveles de autodependencia, y articulación orgánica de los seres humanos con la naturaleza. En base a ello, se entiende aquí al concepto como la escala presente en los modos de habitar propios del período premoderno, donde el ser humano se ha adaptado a las condiciones geográficas del territorio en lugar de superarlas mediante maquinaria, como ocurre en contextos posteriores a la Revolución Industrial y el surgimiento del ferrocarril.

5- URBINA, Ximena. "La navegación por los canales australes en la Patagonia Occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del Istmo de Ofqui". *Revista Magallania* vol. 38 (2010), 41.

6- SEGURA, Patricio. "Canal sobre el istmo de Ofqui: la ofensiva colonizadora de Longueira en Aysén". *CIPER*, 27 de abril, 2017.

7- El concepto de *hot spot* es introducido en 1988 por el ecologista británico Norman Myers, y corresponde a zonas globales que la ciencia ha determinado como sectores de un alto valor ecológico, pero cuya biodiversidad se ha visto peligrosamente amenazada por la actividad humana.

8- CORBOZ, André. "The Land as Palimpsest". *Diogenes* vol. 31, no. 121 (1983), 16.

9- KJERRGREN, Lovisa. "Layers of Land: The Palimpsest Concept in Relation to Landscape Architecture". Bachelor's project at the Department of Urban and Rural Development. (Uppsala: SLU, 2011).

10- *Ibíd.*, 5.

11- RAPOPORT, Amos. "On cultural landscapes". *Traditional Dwellings and Settlements Review*, vol. III, no. 2 (1992).

- 12- KJERRGREN, Op. cit., 11.
- 13- MARTINIC, Mateo. *De la Trapananda al Aysén*. (Santiago: Ediciones Fundación Río Baker, 2014).
- 14- URBINA, Ximena. Op. cit., 42.
- 15- MARTINIC, Mateo. Op. cit., 65.
- 16- CORNER, James. "The Agency of Mapping: Speculation, Critique, and Invention" En: COSGROVE, Denis (ed.). *Mappings*. (Londres: Reaktion Books, 1999), 214.
- 17- Durante ese año se emprende la primera expedición española hacia el istmo de Ofqui, comandada por el piloto Juan García Tao. De ahí en adelante se sucederán muchas otras. Ver URBINA, Ximena. Op. cit.
- 18- GALLARDO, René. "Las velas del Archipiélago de Calbuco". *Revista La Araña Gris*, no. 38, (2002).
- 19- Producto de este proceso de simbiosis, la dalka deriva con el pasar de los siglos en la tradicional lancha velera, típica del archipiélago chilote.
- 20- BYRON, John. *El naufragio de la fragata Wager*. Traducción al castellano de la primera edición inglesa publicada en 1786. (Santiago: Zig-Zag, 1955), 106.
- 21- GARCÍA, José. "Diario del viaje y navegación hechos por el Padre José García, de la Compañía de Jesús, desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el Sur, en los años 1766 y 1767". En *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile*, vol. XIV. (Santiago: Imprenta Nacional, 1889), 15.
- 22- La chalupa es una embarcación pequeña utilizada en los archipiélagos chilenos de Chiloé y Aysén.
- 23- STEFFEN, Hans. "Viajes de Exploración y Estudio en la Patagonia Occidental, 1892-1902, vol. II". (Santiago: Imprenta Cervantes, 1910), 306.
- 24- GROSSE, Augusto. *Visión histórica y colonización de la Patagonia Occidental*. (Santiago: Ministerio de Obras Públicas, 1986), 101.
- 25- MARX, Leo. "The Machine in the Garden". *The new England Quarterly*, vol. 29, no. 1 (1956), 31.
- 26- ARENAS, Federico; SALAZAR, Alejandro; NÚÑEZ, Andrés. *El aislamiento geográfico. ¿problema u oportunidad? Experiencias, interpretaciones y políticas públicas*. Pontificia Universidad Católica de Chile. (Santiago: Serie Geolibros no. 15, Instituto de Geografía, 2011), 16.
- 27- MARTINIC, Mateo. "Apertura del istmo de Ofqui: historia de una quimera. Consideraciones sobre la vigencia de sus razones". *Revista Magallania*, vol. 41, (2013).
- 28- ARENAS, Federico; NÚÑEZ, Andrés; BRIGAND, Louis. "Territorialización del aislamiento geográfico: criterio ambiental para una nueva representación territorial en la región de Aysén". *Revista de Historia y Geografía*, no. 24 (2010), 52.
- 29- MARTINIC, Mateo. Op. cit. (2013), 6.
- 30- DE VIDTS, Emilio. "Estudios del Proyecto de apertura del canal de Ofqui". (Valparaíso: Anales del instituto de ingenieros de Chile, 1910), 11.
- 31- MARTINIC, Mateo. Op. cit. (2013), 40.
- 32- La zona tiene un índice de precipitaciones de entre 2.000 y 5.000 mm anuales.
- 33- BOURLON, Fabien; MAO, Pascal. "Patagonia Chilena, un nuevo El Dorado para el turismo científico". (Coyhaique: Nire Negro, 2016), 50.
- 34- SIELFELD, Walter. "Exploración istmo de Ofqui marzo-abril 2014. Apuntes sobre ecosistemas". En: CIEP, *Informe expedición istmo de Ofqui 2014*. (Coyhaique: Departamento de turismo sustentable CIEP, 2014), 45
- 35- El Bosque Templado Lluvioso Valdiviano es una ecorregión que abarca posiciones en el norte de Chile – en terrenos desérticos producto de la Camanchaca – y a lo largo del territorio sur y austral del país, conteniendo un amplio sector que incluye a las regiones de Los Ríos, Los Lagos y Aysén. Comprende una de las 36 ecorregiones globales identificadas por el herpetólogo Russell Mittermeier como *hot spots* para la conservación de biodiversidad. Ver MITTERMEIER, Russell. *Hotspots Revisited: Earth's Biologically Richest and Most Endangered Terrestrial Ecoregions*. (Washington DC: CEMEX, 2004).
- 36- MOREIRA MUÑOZ, Andrés; GARCÍA, Juan; SAGREDO, Esteban; "Reserva de la Biosfera Laguna San Rafael: sitio de importancia global para la investigación del cambio climático". En: Moreira-Muñoz, Andrés & Borsdorf, Alex (eds.). *Reservas de la Biosfera de Chile: Laboratorios para la Sustentabilidad*. (Santiago: Serie Geolibros no. 17, 2014), 213.
- 37- El turismo científico es una rama del turismo que se comienza a teorizar durante mediados de la década de 1990, incorporando dentro de ella variadas iniciativas que conjugan prácticas turísticas con contenidos culturales, científicos, educativos o deportivos, por lo general con la finalidad de asegurar un mayor cuidado de la geodiversidad de los lugares. Durante la última década se ha posicionado a la Patagonia chilena como un sector con grandes posibilidades para el desarrollo de esta rama turística. Ver BOURLON, Fabien; MAO, Pascal. "Las formas del turismo científico en Aysén, Chile" (Coyhaique: Gest Tur no. 15, 2011).
- 38- ARENAS, Federico; NÚÑEZ, Andrés; BRIGAND, Louis. Op. cit., 62.
- 39- Si bien el concepto de geodiversidad posee variantes en su acepción, según Petrisor y Sarbu – ver PETRISOR, Alexandru; SARBU, Catalin. "Dynamics of geodiversity and eco-diversity in territorial systems". *Journal of urban and regional analysis*, vol. II, no. 1, (2010) – corresponde a las características bióticas, abióticas y antrópicas de un lugar entendidas como capital digno de resguardar o conservar, a diferencia del concepto de biodiversidad que refiere solamente a los factores bióticos.
- 40- El CIEP, o Centro de Investigación de los Ecosistemas de la Patagonia, fue creado en el marco del Programa Regional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile, comenzando sus actividades a fines del año 2005. Sus objetivos se centran en aportar al desarrollo y sustentabilidad de la Patagonia a través de investigación científica de excelencia y pertinente a los intereses de la comunidad.
- 41- BERTIN, Ximena. "Los tesoros del istmo de Ofqui para el turismo científico en Aysén". *La Tercera*, 12 de mayo, 2014.
- 42- MONSALVE, Felipe. "Chumbil: el llamado del mar". (Santiago: Grijalbo, 2019), 130.
- 43- SEGURA, Patricio. Op. cit.
- 44- CORBOZ, André. Op. cit.
- 45- *Ibíd.*, 21.
- 46- Los aplicación de los conceptos de 'musealización' y 'memoria' han sido catalogados durante ya varias décadas como formas sustanciales de valorizar el pasado – ver HUYSEN, Andreas. "Present Pasts: Media, Politics, Amnesia". *Public Culture*, vol. 12, no. 1 (2000) – y han sido aplicados recientemente al sector de Aysén como estrategias posibles para un desarrollo enfocado en la integración de factores ambientales y socioculturales. Ver ARENAS, Federico; NÚÑEZ, Andrés; BRIGAND, Louis. Op. cit.
- 47- Estas aristas aparecen sumadas constantemente en el acercamiento a modos de desarrollo sostenible – tanto locales como globales- en regiones aisladas, aportando muchas veces a la definición de áreas protegidas bajo la denominación de 'geoparques'. Ver JUSTICE, Sophie. "UNESCO Global Geoparks, Geotourism and Communication of the Earth Sciences: A Case Study in the Chablais UNESCO Global Geopark, France". *Geosciences*, vol. 8, no. 149 (2018); y FARSANI, Neda; COELHO, Celeste; COSTA, Carlos; "Geotourism and Geoparks as Novel strategies for socio-economic development in rural areas". *International Journal of Tourism Research*, vol. 13, no.1 (2011).