



# La “Noruega chilena”: paisaje, fronterización y controversia científica en el Istmo de Ofqui (1900-1920)

## *The “Chilean Norway”: landscape, frontierization and scientific controversy in the Ofqui isthmus (1900-1920)*

**Jorge Mujica-Urzúa**

Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Geografía, Programa de Doctorado / Universidad Bernardo O’Higgins, Escuela de Historia y Geografía.  
jimujica@uc.cl

ORCID: 0000-0001-9568-1205

**RESUMEN** Este artículo busca examinar la relación entre paisaje de frontera y ciencia, por medio del análisis de las narraciones del paisaje surgidas a la luz del proyecto del canal del Istmo de Ofqui, en Patagonia-Aysén. Proponemos que los encuentros entre expertos tales como marineros, ingenieros y autoridades políticas, y la naturaleza de Ofqui produjeron distintos imaginarios que caracterizaron la disputa entre partidarios y detractores de la construcción del canal. Entendemos la fronterización desde la perspectiva que la ve como un proceso dinámico de apropiación del territorio, que produce determinados tipos de paisajes fronterizos, funcionales a los intereses de las élites que condujeron la expansión del Estado chileno a principios del siglo xx. Se analiza una serie de artículos y noticias aparecidas en la prensa de la época, para describir las distintas imágenes de la naturaleza surgidas de la controversia, y las formas en que contribuyeron a producir distintas concepciones del territorio de Ofqui.

**ABSTRACT** This article seeks to examine the relationship between frontier landscape and science by analysing the narratives of landscape that emerged in the light of the Ofqui Isthmus canal project in Patagonia-Aysén. We propose that the encounters between experts such as sailors, engineers and political authorities, and the nature of Ofqui produced different imaginaries that characterised the dispute between supporters and opponents of the construction of the canal. We understand frontierisation from the perspective that sees it as a dynamic process of territorial appropriation, which produces certain types of frontier landscape, functional to the interests of the elites who drove the expansion of the Chilean state in the early 20th century. A series of articles and news items that appeared in the press at the time are analysed to describe the different images of nature that emerged from the controversy, and the ways in which they contributed to producing different conceptions of the Ofqui territory.

**PALABRAS CLAVE** Paisaje; Fronterización; Patagonia-Aysén; Ofqui; Controversia científica

**KEYWORDS** Landscape; Frontierisation; Patagonia-Aysen; Ofqui; Scientific controversy

**CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO** Mujica-Urzúa, J. (2023). La “Noruega chilena”: paisaje, fronterización y controversia científica en el Istmo de Ofqui (1900-1920). *Revista Historia y Patrimonio*, 2(3), 1-23. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2023.71953>



Remontando el río Témpanos vemos los hielos luchando contra la marea alta o baja, por viajar a la deriva hacia el mar. El Témpanos es la gran antesala de la laguna, la espuma florece sobre sus a veces verdosas aguas; en las riberas comienzan los infinitos bosques con árboles de hoja perenne, con su eterna sinfonía de variados verdes no imaginados que alcanzan hasta las cumbres nevadas, y que si pudieran, subirían hasta el cielo; el viento sopla sin cesar y arrastra blancas nubes que se arremolinan en torno a las nevadas montañas y en algunos instantes se funden blanco con blanco. Parece ser uno de los últimos refugios de la “naturaleza verdadera”<sup>1</sup>.

### Introducción

El epígrafe que abre este artículo expone las opiniones y sensaciones del escritor Enrique Fuenzalida Alcaide, al describir el recóndito istmo de Ofqui, que une la gran península de Taitao con el continente. Fuenzalida nos invita a “explorar” la geografía de Aysén “más allá de los libros”, puesto que “en estas tierras de ‘Aysén de la Patagonia’ aún se puede repetir la inmortal frase de Alonso de Ercilla: Aquí llegó donde otro no ha llegado”<sup>2</sup>. Esta invitación, así como la narración del paisaje de aquella región, sin embargo, no se realiza únicamente con el objetivo de transmitir una experiencia sensorial al lector, sino que guarda relación con un objetivo en particular: “La proposición es: Construir una Vía Marítima Central Interior en el Istmo de Ofqui. Unir las aguas de la laguna San Rafael con el golfo de San Esteban es abrir una puerta. Es más, es ayudarle a la naturaleza a abrir algo que ya existía en tiempos remotos; es unir por medio de las aguas el valle central sumergido. No romperemos paisajes, solo los reconstruiremos”<sup>3</sup>. De este modo, Fuenzalida vuelve a proponer, más de un siglo después, la idea de abrir el istmo de Ofqui por medio de la construcción de un canal que ayudase en la navegación por los canales patagónicos y facilitase la presencia chilena en la zona<sup>4</sup>.

El istmo de Ofqui ha tenido, a lo largo de la historia de la Patagonia, un carácter singular. Si Patagonia-Aysén ha sido considerado como las “tierras de entremedio” y una suerte de “frontera interna”<sup>5</sup> que ha obstaculizado la conexión marítima entre Puerto Montt y Magallanes a partir del siglo XIX, entonces Ofqui ha representado

1 Enrique Fuenzalida, *Aysén de la Patagonia* (Santiago: Ediciones Copygraph, 2018), 109.

2 Fuenzalida, *Aysén de la Patagonia*, 14.

3 Fuenzalida, *Aysén de la Patagonia*, 115.

4 Mateo Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui: Historia de una Quimera. Consideraciones sobre la vigencia de sus razones”, *Magallania* 41, no.2 (2013).

5 Andrés Núñez, Enrique Aliste y Álvaro Bello, “Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación. Chile, siglos XX-XXI”, *Iztapalapa* 76 (2014). Fulvio Rossetti, “El Hotel de la Laguna San Rafael, el canal de Ofqui y la apertura de la frontera centro patagónica occidental: Ciudad, arquitectura y paisaje en el discurso estatal”, *Revista Nodo* 11, no.21 (2016).



la materialización de una especie de barrera infranqueable, reforzando el carácter de frontera interna de la Patagonia Occidental. La configuración geográfica de la península de Taitao, que Ofqui conecta al resto del continente, ha obligado por siglos a la navegación occidental a dejar la seguridad y el abrigo de los canales, y realizar un largo y peligroso rodeo por mar abierto. En contraste con los indígenas canoeros de la región, que usaban el istmo como una vía de comunicación<sup>6</sup>, para el Estado chileno Ofqui “interrumpía” la ruta de navegación norte-sur que buscaba integrar los territorios australes. Por tanto, la construcción del canal de Ofqui apareció como la solución a los problemas de navegación austral, y como la continuación “natural” del ferrocarril longitudinal, contribuyendo así al ordenamiento del territorio chileno en un único eje norte-sur, que subordinaba las lógicas territoriales previas, múltiples y diversas, del “país de las cuencas”<sup>7</sup>.

En este contexto, y en concordancia con las ideas de progreso que fundamentaban la ideología del Estado chileno a principios de siglo, surgió el proyecto que, como ya mencionamos arriba, se propuso abrir un canal que conectara la Laguna de San Rafael con el río San Tadeo, facilitando la comunicación entre ambos extremos del istmo e incorporando estas regiones fronterizas al país. De este modo, en las primeras décadas del siglo xx, un número importante de marineros, científicos, naturalistas, autoridades políticas, y otras figuras, fueron al encuentro de Ofqui. Recorrieron el istmo, sus ríos y sus bosques, y navegaron por las aguas gélidas de la Laguna San Rafael, plagada de témpanos de hielo que se desprendían del espectacular glaciar que cae en ella.

Este encuentro entre seres humanos y naturaleza en el istmo de Ofqui provocó una ardorosa controversia entre los expertos que estaban a favor, y aquellos que estaban en contra de la construcción del canal. La controversia se desplegó por medio de la prensa, desarrollándose a partir de artículos, columnas y notas informativas que contenían, a menudo, relatos de primera mano de quienes participaron en las exploraciones de la zona. En este trabajo, nos preguntamos: ¿Qué imágenes de la naturaleza surgieron desde la exploración del istmo de Ofqui a principios del siglo xx? ¿Cómo las narraciones sobre el paisaje fueron utilizadas por los actores involucrados frente a la controversia en torno al canal de Ofqui? ¿Fueron estas narraciones funcionales a la caracterización de Ofqui como una frontera interna, asociada fundamentalmente a la naturaleza agreste representada por los glaciares y otros elementos de la geografía del sector?

Este artículo es un intento por dilucidar estas interrogantes por medio de un examen de las narraciones del paisaje de Ofqui aparecidas en periódicos de Santiago y Valparaíso, durante las primeras décadas del siglo xx. Nuestro objetivo es comprender la relación entre paisaje, ciencia y fronterización<sup>8</sup> en Patagonia-Aysén, a partir del estudio de caso del canal de Ofqui. Argumentaremos que las alusiones a la naturaleza del territorio permitieron a los participantes de

6 María Ximena Urbina, “La navegación por los canales australes en la Patagonia Occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del Istmo de Ofqui”, *Magallania* 38, no.2 (2010).

7 Andrés Núñez, “El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX”, *XII Coloquio Internacional de Geocrítica* (Barcelona: 2012).

8 Brígida Baeza, *Fronteras e identidades en Patagonia Central (1885-2007)* (Rosario: Prohistoria, 2009).



la discusión en torno al proyecto del canal sostener sus posturas a favor y en contra. Al narrar los paisajes de Ofqui, los expertos instalaron imaginarios del territorio que reforzaron el carácter de “barrera” del istmo, contribuyendo en este sentido a construir o “territorializar” a Aysén como una frontera interna.

La metodología de este trabajo se sustenta en la revisión de prensa documental del periodo 1900-1920. Durante estos años se llevó a cabo una discusión que abarcó desde el surgimiento de la idea construir el canal, a partir de las exploraciones de la Armada en la primera mitad de la década de 1900, hasta las discusiones parlamentarias sobre el proyecto, transcritas en las páginas de *El Mercurio*, que suscitaron gran debate a fines de la década de 1910. Los archivos han sido obtenidos a partir de la base de datos *World Newspaper Archives de Readex*<sup>9</sup>, en la que se encuentran digitalizados *El Mercurio de Valparaíso* y *El Mercurio de Santiago*, y que permite realizar búsquedas específicas. En nuestro caso, los términos de búsqueda han sido “Ofqui” y “Taitao”. Además, se ha complementado con la revisión digitalizada de La Nación, en el sitio web de la Universidad Diego Portales<sup>10</sup>.

### Producción del paisaje y controversia científica

Como ha señalado el geógrafo español Joan Nogué, la producción del paisaje es un proceso conflictivo. Los “arquetipos paisajísticos” propios de los procesos de consolidación de las identidades nacionales devienen, principalmente, de “la socialización de un paisaje [que] suele tener lugar en un momento dado de la historia por obra y gracia de una élite literaria, artística y cultural”<sup>11</sup>. Esta idea permite dar cuenta de que la construcción de imaginarios paisajísticos no son procesos neutros, sino que dan pie a disputas con profundas implicancias políticas y sociales. El caso de la Patagonia resulta, en ese sentido, significativo. Tanto desde Chile, como Argentina, la Patagonia ha sido construida e imaginada como una suerte de *frontera interna*<sup>12</sup>, en función de las necesidades, discursos e intereses de unos otros, ajenos al espacio patagónico propiamente tal<sup>13</sup>.

Esto resulta importante, pues la definición de límites y fronteras es un fenómeno inherente a la apropiación del espacio<sup>14</sup>, y el establecimiento de una frontera es, en sí mismo, un proceso de producción de un paisaje<sup>15</sup>. Estas fronteras, además, no se componen solo de líneas limítrofes, sino fundamentalmente como espacios abiertos, porosos, cuya construcción es “constantemente disputada,

<sup>9</sup> Disponible en: <https://www.crl.edu/collaborations/global-resources-partnerships/news/world-newspaper-archive>.

<sup>10</sup> Disponible en: <https://culturadigital.udp.cl/index.php/lanacion/>.

<sup>11</sup> Joan Nogué, “Sentido del lugar, paisaje y conflicto”, *Geopolítica(s)* 5, no.2 (2014): 161.

<sup>12</sup> Margarita Serje, “Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina”, *Revista de Geografía Norte Grande* 66 (2017): 34.

<sup>13</sup> Núñez, Aliste y Bello, “Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación”, 167.

<sup>14</sup> Pascal Bardet, “Demarcating Territory: Historical Markers in the United States”, *Miranda* 6 (2012): 1.

<sup>15</sup> Dante Angelo, “Monumentalidad y paisaje en la producción de fronteras: Explorando paisajes nacionales/istas del extremo norte de Chile”, *Chungará* 50, no.2 (2018): 290.



reestructurada y resignificada”<sup>16</sup>. Siguiendo estas líneas, la fronterización de Patagonia-Aysén no es un proceso connatural a un territorio cuya esencia supuesta sería la del “aislamiento” que debe ser solventado por el poder central, sino que se trata de un proceso geo-histórico, resultado de la articulación entre intereses y propósitos de actores como el Estado, el Capital y la Ciencia, que pugnan por establecer distintos grados de dominio sobre el espacio.

Como ha señalado Margarita Serje, la invención de los paisajes surge menos desde “representaciones realistas y naturalistas”, y más a partir de “la relación con la naturaleza”<sup>17</sup>, indicando que el proceso de producción de un paisaje está mediado por múltiples aspectos culturales, sociales, científicos y económicos de las sociedades que conviven con la naturaleza. Así, la historia de los imaginarios paisajísticos asociados a la Patagonia demuestra cómo los estados chileno y argentino emplearon distintas estrategias para incorporarla a sus soberanías, en las cuales la elaboración del paisaje cumplió un papel fundamental. Tanto Navarro Floria como Booth han subrayado la importancia de la construcción de las “Suizas de Sudamérica” en la Norpatagonia argentina y la Araucanía chilena, para atraer turistas y sostener la colonización de estas zonas<sup>18</sup>. Mientras que, en el caso de Patagonia-Aysén, han dominado discursos que lo han comprendido como un territorio periférico, vacío y aislado, “carente de progreso y desarrollo, cuyos problemas se solucionarían con la integración y conectividad”<sup>19</sup>, lo que ha contribuido a la asignación de distintos significados territoriales (o vocaciones impuestas) en el tiempo<sup>20</sup>. En ambos casos, lo que define la apropiación de la Patagonia es la articulación de “imaginarios, conocimientos y prácticas que definen el modo en que el Estado, las élites y los grupos de poder, así como las comunidades científicas, entienden su relación” con estos territorios<sup>21</sup>.

La controversia en torno a la construcción del canal de Ofqui condensa en sí misma muchos de estos elementos. El Istmo de Ofqui es una pequeña porción de tierra

**16** Baeza, *Fronteras e identidades en Patagonia Central*, 20.

**17** Margarita Serje, “Ciencia, estética y cultura en la naturaleza moderna”, en *Repensando la naturaleza: encuentros y desencuentros disciplinarios en torno a lo ambiental*, editado por Germán Palacios y Astrid Ulloa (Bogotá: Colciencias, ICANH, Imani, Universidad Nacional sede Leticia, 2002), 179. Las cursivas son mías.

**18** Pedro Navarro Floria, “Procesos de resignificación, desarrollos locales y formación territorial en los territorios nacionales. El caso de la ‘Suiza Argentina’ entre los siglos XIX y XX”, *Anuario IEHS* 25 (2010). Rodrigo Booth, “El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético: Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística”, *Revista de Historia Iberoamericana* 3, no.1 (2010).

**19** Núñez, Aliste y Bello, “Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación”, 182.

**20** Estas “vocaciones impuestas” se relacionan con lo que el geógrafo brasileño Rogerio Haesbaert denomina “territorialización”, proceso mediante el cual el espacio es apropiado por grupos humanos por medio de relaciones de poder. Véase: Rogerio Haesbaert, *El mito de la desterritorialización. Del “fin de los territorios” a la multiterritorialidad* (Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2011), 16. Entre estas territorializaciones encontramos, por ejemplo, la de Aysén como región forestal y ganadera durante las décadas de la colonización, la de la naturaleza salvaje y agreste durante la construcción de la carretera austral y, más recientemente, la de “reserva de vida”. Véase: Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Mauricio Osorio, “La Memoria de la Geo-grafía de Aysén”, en *Imaginarios geográficos, prácticas y discursos de frontera. Aysén-Patagonia desde el texto de la nación*, eds. Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Mauricio Osorio (Santiago: Lom y Ñire Negro, 2017), 28.

**21** Álvaro Bello, “Exploración, conocimiento geográfico y nación: La “creación” de la Patagonia Occidental y Aysén a fines del siglo XIX”, en *Imaginarios geográficos, prácticas y discursos de frontera*, editado por Núñez, Aliste, Bello y Osorio, 62.



que une la gran península de Taitao con el territorio continental de Aysén. Se ubica en un punto estratégico, ya que “interrumpe” la navegación en sentido norte-sur que comunica el Estrecho de Magallanes con la zona central de Chile por la “ruta de los canales”. Durante siglos, el istmo de Ofqui había obligado a los marineros a dar un largo rodeo alrededor de la península de Taitao, exponiendo a la navegación a las inclemencias del mar abierto. A medida que, hacia fines del siglo XIX y principios del XX, creció la navegación hacia Magallanes, la idea de construir un canal que permitiese cruzar el istmo emergió con fuerza, suscitando acaloradas opiniones a favor y en contra. En este contexto, las representaciones sobre el paisaje de Ofqui jugaron un papel importante a la hora de dirimir la controversia en la esfera pública. Las narraciones sobre el paisaje de la zona se convirtieron en elementos de primera importancia en medio de este debate, contribuyendo a la construcción de un imaginario sobre Patagonia-Aysén como un territorio marcado por el dominio de la naturaleza, donde la presencia de imponentes glaciares, tupidos bosques, caudalosos ríos, y un impredecible clima dificultaban e impedían el asentamiento humano.

En este contexto, las controversias científicas permiten observar cómo el conocimiento científico sobre el espacio es objeto de disputa, no solo en publicaciones especializadas, congresos científicos, y otros espacios propios de diálogo de la ciencia, sino fundamentalmente en la esfera pública<sup>22</sup>. Los medios de comunicación, en particular, actúan como soportes de la “mediatización” de la ciencia, que surge de la mano de la aparición de revistas y periódicos de tiraje masivo a partir de inicios del siglo XX<sup>23</sup>. Los científicos, así como otros individuos que aparecen como “expertos”, tales como exploradores, reporteros, políticos, ingenieros y hombres de letras, aprovechan el espacio que les brinda la prensa para desplegar sus posturas y argumentos, y legitimarse ante la esfera pública<sup>24</sup>. La experticia se construye socialmente, excediendo el ámbito de acción de la “ciencia formal”, lo que permite enarbolar un concepto de ciencia más amplio y abierto, que se acerca más a la forma en que la ciencia opera en la práctica, tal como ha señalado la historia de la ciencia y la tecnología a partir de las obras de Thomas S. Kuhn y, sobre todo, de Bruno Latour<sup>25</sup>.

### El origen del proyecto del canal de Ofqui

El proyecto del canal del Istmo de Ofqui contemplaba, fundamentalmente, la apertura de un canal que facilitara la comunicación entre el Golfo de Penas, por el sur, y la Laguna San Rafael y el fiordo Elefantes por el norte. Para ello, como veremos más adelante, se llevaron a cabo numerosas expediciones hidrográficas

<sup>22</sup> Steven Shapin y Simon Schaffer, *El Leviathan y la bomba de vacío: Hobbes, Boyle y la vida experimental* (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2005).

<sup>23</sup> Agustí Nieto-Galán, *Los públicos de la ciencia. Expertos y profanos a través de la historia* (Madrid: Marcial Pons, 2011).

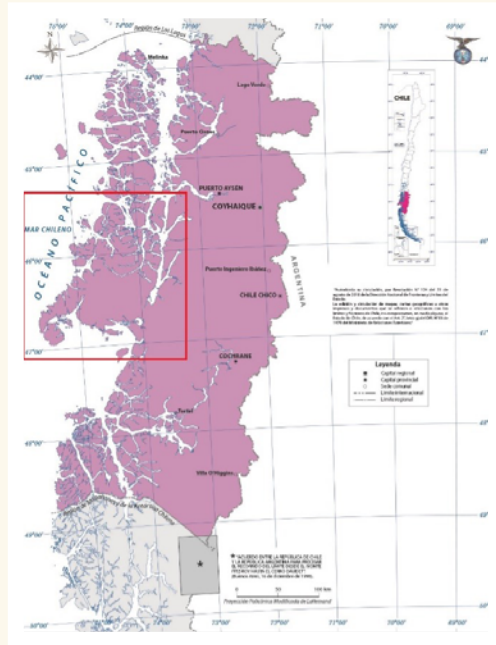
<sup>24</sup> Verónica Ramírez, “Predicciones del fin del mundo: Astronomía y ciencia ficción en los magazines de editorial Zig-Zag (1900-1920)”, *Literatura y Lingüística* 40 (2019); Verónica Ramírez, “Expertos y profanos: Circulación del saber astronómico en magazines chilenos (1900-1920)”, *Revista de Humanidades* 40 (2019).

<sup>25</sup> Thomas S. Kuhn, *La estructura de las revoluciones científicas* (México: Fondo de Cultura Económica, 2013). Bruno Latour, *Ciencia en Acción. Cómo seguir a los científicos e ingenieros a través de la sociedad* (Barcelona: Labor, 1992).



dirigidas a estudiar, cartografiar y reconocer las costas, los ríos, los glaciares y el interior del Istmo. Entre los trabajos científicos que se realizaron a lo largo de las diferentes expediciones, destacan los del ingeniero belga Emilio De Vidts, quien describe la realización de sondajes de profundidad en el mar, la laguna y los ríos; sondajes geológicos; observaciones meteorológicas; estudios del comportamiento de las mareas; mediciones topográficas; y descripciones de la flora y la fauna, entre otros<sup>26</sup>. El canal permitiría ahorrar un desvío de decenas de millas que debían realizar las embarcaciones que conectaban Punta Arenas con Chiloé y Llanquihue, por lo que se trataba de un proyecto con profundas implicancias políticas y económicas

en la relación entre Magallanes, Aysén y el “Chile metropolitano”<sup>27</sup>.



**FIGURA 1** Mapa de la región de Aysén. La Península de Taitao y el Istmo de Ofqui se encuentran demarcados dentro del rectángulo de color rojo. Fuente: [https://www.igm.cl/MAPAIGM/CHILE%20REGIONES/DPA/region\\_de\\_aysen\\_del\\_general\\_carlos\\_ibanez\\_del\\_campo.jpg](https://www.igm.cl/MAPAIGM/CHILE%20REGIONES/DPA/region_de_aysen_del_general_carlos_ibanez_del_campo.jpg).

La importancia geográfica del Istmo de Ofqui, sin embargo, provenía de mucho más atrás en el tiempo. Para los pueblos indígenas de la región de los canales, Ofqui no era el obstáculo que significaba para la navegación moderna, sino que un atajo que facilitaba las comunicaciones entre distintas zonas de la esfera de influencia de los pueblos canoeros<sup>28</sup>. Con el advenimiento de las navegaciones transoceánicas durante el periodo colonial americano, la región de los canales fue visitada, de tanto en tanto, por embarcaciones que hacían el trayecto entre los océanos Pacífico y Atlántico, e interactuaron recurrentemente con los Chonos que habitaban la región, quienes les enseñaron sus rutas de comunicación a través de la península de Taitao y el Istmo de Ofqui<sup>29</sup>. La expedición de José de Moraleda, piloto de la Real Armada

española en América, contribuyó durante el siglo XVIII a cartografiar detalladamente las islas, los canales y los fiordos de la costa de Patagonia-Aysén, en un proceso que no solo implicó conocer, sino también transformar la naturaleza de la zona<sup>30</sup>.

<sup>26</sup> Emilio de Vidts, “Estudios del proyecto de Apertura del Canal de Ofqui”, *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* 10-11, (1910).

<sup>27</sup> Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui”, 9.

<sup>28</sup> Urbina, “La navegación por los canales australes”.

<sup>29</sup> Ricardo Álvarez, Magdalena Navarro, Gonzalo Saavedra y Cristian Donoso, “Referencias exploratorias sobre el Lago Presidente Ríos, para sortear el Istmo de Ofqui, Península de Taitao, Región de Aysén”, *Magallania* 43, no.1 (2015); Urbina, “La navegación por los canales australes”.

<sup>30</sup> Rafael Sagredo, “Navegando entre ríos de nieve. El piloto Moraleda en la costa patagónica”, *Revista Electrónica Documento/Monumento* 3, no.1 (2010).





Más tarde, durante el siglo XIX, la zona fue recorrida por un puñado de expediciones, como las de Francisco Hudson, Vidal Gormaz y Enrique Simpson, que actuaron fundamentalmente como agentes científicos del Estado, en el marco del proceso de expansión territorial de Chile. Estas expediciones contribuyeron a renovar la “relación entre el saber científico y los intereses del Estado. La institucionalización de las ciencias de la tierra y el ideario de progreso y de modernización” alimentaron, por ende, la conformación de un territorio fronterizo y aislado, que debía ser clasificado, medido y experimentado en sus múltiples dimensiones, con lo que se fortalecía “la soberanía de Patagonia-Aysén ante las presiones de Argentina en el siglo XIX”<sup>31</sup>.

Con el advenimiento del siglo XX, sin embargo, la tendencia cambió. Las comunicaciones con Magallanes revistieron mayor importancia, al mismo tiempo que el Estado chileno consideró la importancia de afirmar la soberanía nacional sobre la Patagonia occidental en medio del litigio limítrofe con Argentina. Inspirados por los ejemplos de Suez y Panamá, ingenieros y científicos chilenos comenzaron a proyectar la apertura de un canal en el istmo de Ofqui que conectara el canal Moraleda con el golfo de Penas, para evitar a la navegación el rodeo por el exterior de la península de Taitao. Los primeros estudios se realizaron durante la primera década del siglo XX, y continuaron hasta mediados de los treinta, época en que el Estado chileno, bajo administración radical, determinó el inicio de las obras del canal<sup>32</sup>.

### Ofqui como territorio productivo

La controversia sobre el Istmo de Ofqui surgió ya con las primeras expediciones hidrográficas destinadas a estudiar la zona del Istmo para la construcción del canal. Martinic ha destacado que fueron, sobre todo, consideraciones estratégico-militares las que impulsaron las incursiones de la década de 1900, comandadas por Guillermo García Huidobro y Baldomero Pacheco<sup>33</sup>. En este contexto, las conclusiones de ambos expertos de la armada fueron diferentes. García Huidobro consideraba que el canal sería útil “para la seguridad de la navegación y el ulterior fomento de la colonización

**31** Andrés Núñez y Paulina Zúñiga, “Dibujando los márgenes de la nación: relatos y discursos de los viajeros-exploradores de Patagonia-Aysén entre los siglos XIX-XX”, en *Imaginario geográfico, prácticas y discursos de frontera*, editado por Núñez, Aliste, Bello y Osorio, 94.

**32** Mateo Martinic, en su estudio de 2013, se concentra fundamentalmente en la prensa regional de Magallanes de los años 30, coincidiendo con el inicio de las obras del canal. Aunque el suyo es un trabajo exhaustivo, es representativo de una historiografía nacionalista en clave regional, cuyo horizonte es la necesidad de interconectar a Magallanes con Chile (Véase: Alberto Harambour, *Soberanías Fronterizas. Estados y Capital en la Colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)* (Valdivia: Ediciones UACH, 2019), 18, nota 3). En este contexto, el trabajo de Martinic enjuicia el intento de apertura del canal de Ofqui como un proyecto condenado al fracaso de antemano. Al emitir opiniones sobre su vigencia y denominarlo “quimera”, el autor considera que el proyecto estaba errado desde su concepción, frente a otras alternativas que serían más deseables, como la continuación de las obras de la Carretera Austral mediante una combinación de rutas terrestres y marítimas, que permitiesen finalmente interconectar Magallanes y Aysén por territorio chileno. Véase: Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui”, 48-49.

**33** Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui”, 10. Martinic plantea que la idea de abrir el canal ya habría surgido en el siglo XIX, a partir de la colonización de Magallanes y las viajes de Juan Williams y Jorge Mabon, aunque no indica su fuente. Además, la importancia de la cuestión militar-estratégica aparece en el discurso de los defensores del canal de Ofqui en fuentes y periódicos de los años treinta, especialmente en la figura de Guillermo García Huidobro. Aunque es posible que estos relatos contengan un grado de verdad, también se puede conjeturar que hayan sido mediados por preocupaciones propias de las décadas de 1930 y 1940, en un contexto de aumento de las tensiones con Argentina por la zona austral y la Antártida.





de las áreas circundantes” y que, aunque podía haber dificultades en la navegación producto de los témpanos que desprendía el glaciar de San Rafael en la laguna, se podía aprovechar, por otra parte, “la acción erosiva (dragado) del hielo” para mantener los cauces del canal y los ríos profundos y navegables<sup>34</sup>. Pacheco, en cambio, objetaba aspectos como “la variabilidad de los caudales de los ríos que harían parte del trazado del canal”, las fluctuaciones de las “mareas de la laguna San Rafael”, y en los “embanques fluviales y en la inconveniente presencia de témpanos” en los cursos de los ríos<sup>35</sup>. De ello, concluía que el canal solo sería aprovechado por un número reducido de embarcaciones, pues la mayoría preferiría evitar esos problemas y afrontar mar abierto. Por ende, se trató, desde sus inicios, de un proyecto controversial.

En este contexto, las narraciones del paisaje fueron utilizadas como un argumento que permitía sostener la importancia de Ofqui no solo como una vía para facilitar la comunicación entre Magallanes y el resto de Chile, sino como un punto desde el cual se podrían aprovechar los recursos naturales propios de las zonas australes. Por ejemplo, en 1903, poco antes del inicio de las exploraciones de García Huidobro y Pacheco, el senador liberal y miembro de la comisión de colonización, Manuel Egidio Ballesteros, declaraba:

Se impone en primer término la necesidad, que han de sentir los inmigrantes que quieren colonizar la rejion austral, de vías de comunicación con nuestro territorio a fin de no dejarlos aislados del resto del mundo, sin los recursos necesarios mas indispensables para la vida y sin mercados para los productos que saquen de sus tierras (...) Aquellas rejiones inmensas, en mucha parte inexploradas aun, son manantiales inagotables de riquezas para el pais laborioso, y sus tierras han sido reconocidas como de primera calidad para la agricultura. De modo que a pesar de las inclemencias del clima sobrarian los brazos que quisieran cultivar esas tierras, siempre que el gobierno les dé medios de comunicación. (...) No hai colonización posible sin comunicación<sup>36</sup>.

Las palabras de Ballesteros, fundadas en su experiencia como miembro de la comisión de colonización que visitó las regiones australes, comparaban la situación de la zona patagónica chilena, con la de Estados Unidos, donde se construían multitud de líneas férreas para facilitar la colonización, y de Argentina, que facilitaba la concesión de tierras australes. Así, Chile debía realizar su propio proyecto de colonización, que se fundaría en la conexión mediante la navegación que permitiría “la apertura del estero Ofqui, que separa la laguna de San Rafael del río navegable San Tadeo (...) bastaría abrir un canal de 18 cuadras en terreno blando y fácil, obra que relativamente seria de poco costo”<sup>37</sup>.

Otras notas de la época contextualizaban esta necesidad de comunicación y contribuían a la impresión de que Ofqui y sus tierras circundantes brindaban

<sup>34</sup> Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui”, 11.

<sup>35</sup> Martinic, “Apertura del Istmo de Ofqui”, 11.

<sup>36</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 9 de marzo de 1903.

<sup>37</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 9 de marzo de 1903.



oportunidades para facilitar la comunicación con las tierras australes. Ya antes de las declaraciones de Ballesteros, informes del capitán Roberto Maldonado del escampavía *Cóndor*, reproducidos por el mismo periódico, indicaban que la Bahía de San Quintín, al sur del Istmo, era un refugio apropiado para las embarcaciones. Esto no solo por su situación como bahía protegida, sino también por las características de sus tierras circundantes. Así, “sus playas son limpias: ofrecen aguada excelente, leña en abundancia y mariscos en regular cantidad”, mientras que el Río San Tadeo era un magnífico lugar para cazar patos y cauquenes<sup>38</sup>.

El paisaje del Istmo de Ofqui fue vinculado a la necesidad de explorar, estudiar y conocer el territorio, no solo para favorecer la apertura del canal, sino para descubrir sus riquezas y explotarlas, convergiendo el sentido romántico de la exploración científica, con un correlato utilitarista, que buscaba incorporar las tierras coloniales a los estados nacionales e imperios, y a los circuitos del capitalismo. Así, los marineros y científicos que viajaron a bordo de las expediciones australes destacaban las características geográficas del lugar, sus recursos, y las posibilidades que brindaba la realización de estudios en la zona. Además, apelaron reiteradamente al Estado en búsqueda de apoyo logístico y económico para acometer las labores. Un colaborador anónimo de *El Mercurio de Valparaíso*, refiriéndose a las expediciones de la Pilcomayo y la Magallanes de 1904-1905, señalaba, tiempo después:

Los resultados de estas dos expediciones no pudieron ser completos. Faltó tiempo, elementos y personal adecuado para poder determinar la naturaleza geológica del pequeño istmo de Ofqui. Si bien es cierto que por todos los antecedentes que se tienen, el subsuelo de esta faja de tierra está compuesta de material blando, fango y tierra, es menester determinarlo mediante sondajes prolijos, a fin de poder precisar la parte económica de la empresa, el presupuesto o costo de las obras. (...) Además de la naturaleza geológica del subsuelo del istmo, hai que determinar la navegabilidad del río de los Témpanos, que comunica el golfo de los Elefantes con el lago San Rafael; el desarrollo del ventisquero que, bajando de las montañas, penetra en dicho lago; la más fácil o espedita comunicación de éste con el golfo de San Esteban, ya sea por el río San Tadeo, por el estero Espedicion, o prescindiendo de ambos, fijar el nivel definitivo del canal y muchos otros detalles de mayor o menor importancia<sup>39</sup>.

Atendiendo a estas preocupaciones, el Gobierno y la Armada prepararon una nueva expedición, comisionando a Emilio De Vidts, para realizar estudios y sondajes en el Istmo, durante 1908 y 1909. La prensa reprodujo algunos de los telegramas que De Vidts hacía llegar a Puerto Montt, y que describían labores tales como sondajes hidrográficos y geológicos en los ríos y en tierra firme<sup>40</sup>. También se citaba la opinión de otros expertos, como el capitán de corbeta Almantor Hernández, quien “nos ha informado que el canal de Ofqui es de construcción relativamente fácil”, ya que el canal “es solo de dos mil

<sup>38</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 26 de agosto de 1901

<sup>39</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 24 de abril de 1907.

<sup>40</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 23 de marzo de 1909.



metros, el suelo fangoso y de tosca de poca consistencia; todo trabajo de dragado”<sup>41</sup>.

Asimismo, el jefe del apostadero naval de Magallanes, capitán Arturo Cuevas, apoyaba la construcción del canal, apuntando a la necesidad de prevenir los numerosos naufragios y problemas de navegación que acarrearía la ruta que rodeaba la península de Taitao, especialmente para naves de tamaño pequeño y mediano. Cuevas aseguraba que el tráfico aumentaría luego de construirse el canal y apuntaba que “los terrenos que rodean al istmo de Ofqui son excelentes para el pastoreo, además de contener sus bosques muchos cipreses, que aun no han sido explotados y donde la industria podrá cosechar muchos millones de pesos, en beneficio del progreso general del país”<sup>42</sup>. De esta forma, era menester vincular la exploración del istmo de Ofqui con la incorporación del territorio a las redes de intercambio comercial e industrial del capitalismo liberal.

Sin embargo, quien mejor representó el espíritu de los naturalistas decimonónicos, y sus románticas descripciones del paisaje, fue el astrónomo del Observatorio Astronómico Nacional, Tulio Banderas Le Brun, participante en la expedición comandada por Bartolomé Blanche en 1917. Banderas publicó una serie de artículos en *El Mercurio* que daban cuenta de la importancia científica de la expedición y describían la geografía y el paisaje de la zona. Así, por ejemplo, el astrónomo destacaba la lejanía de Ofqui, tanto de Santiago, a más de mil cuatrocientos kilómetros, como de Punta Arenas, a más de setecientos, en un entorno de “naturaleza abrupta y feraz”<sup>43</sup>, evocando la soledad y el aislamiento de la región. Banderas aludía a esta “naturaleza abrupta” describiendo la hermosura de los canales, lo exuberante de los bosques, o la magnificencia de los hielos y los ventisqueros que caían desde la cordillera hasta el borde mismo de los fiordos patagónicos:

Nos encontrábamos en el Golfo Elefantes, y el panorama tomaba mayor vivacidad con la presencia de los primeros témpanos de hielo que encontrábamos a nuestro paso. Frente a nuestros ojos teníamos ya la Península de Taitao, objeto de nuestra exploración. (...) [el Río Témpanos] une el golfo San Rafael con la laguna del mismo nombre, y toda su extensión se veía sembrada de imponentes témpanos de hielo. A nuestro frente, como nota dominante del horizonte, se destacaba majestuoso y dominador el ventisquero San Rafael, el que, muellemente recostado en la cordillera, sumerge con negligencia sus pies en medio de aquella laguna. Diríase que el coloso de hielo duerme allí su tranquilo sueño, seguro de que el imponente silencio que lo rodea en aquellas solitarias regiones resguardará su secular descanso.<sup>44</sup>

En último término, el conocimiento científico producido por estas expediciones, articulado a través de estas descripciones del paisaje, no es neutro, pues propone una territorialización por medio de la cual la ciencia, al reconocer la geografía de

<sup>41</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 30 de marzo de 1909.

<sup>42</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 6 de enero de 1909.

<sup>43</sup> *El Mercurio*, 26 de abril de 1917.

<sup>44</sup> *El Mercurio*, 25 de abril de 1917.





## Naturaleza sublime y turismo: la ‘Noruega Chilena’

Las narraciones del paisaje de Ofqui también fueron producidas a partir de un imaginario de la naturaleza que la conectaba con lo sublime. Lo sublime, en la modernidad, es una categoría que “se refiere esencialmente a la naturaleza” como forma de “amortiguar el golpe inferido por la revolución copernicana y bruniana a la presunción del hombre de representar al benjamín de la creación, colocado directamente por Dios en el centro del universo”<sup>48</sup>. Lo sublime representa una sensación de “temor mezclado con placer”<sup>49</sup> que surge a partir de la contemplación de lugares remotos y paisajes imponentes, y domina en el lenguaje de autores que, como el padre De Agostini, recorrieron la Patagonia durante principios del siglo XX<sup>50</sup>.

La idea de lo sublime estuvo presente en numerosas argumentaciones a favor de la apertura del canal. La naturaleza, al ser descrita como un espectáculo de belleza sobrecogedora, permitía pensar también en la puesta en marcha de una incipiente industria del turismo en los canales patagónicos. Por ejemplo, el veterano almirante de la Armada Juan López argumentaba que la apertura del canal era esencial para la colonización de Aysén y la integración de Magallanes con el resto del país. Pero sus ideas también se centraban en destacar las bondades que ofrecía la región en torno al istmo y los canales, poblada de valles, ríos, bosques, montañas y grandes glaciares:

...aparece a la vista del viajero un bellissimo espectáculo: la laguna de San Rafael, con sus aguas como un espejo, sembrada de témpanos de hielo que representan diversas figuras, algunas de templos con sus altísimas torres, otras de monstruos que nos hacen pensar en los antediluvianos, etc., y en su ribera norte un ventisquero que desde el extremo en que se apoya en el fondo de la laguna, se alza majestuosamente hasta la cima de Los Andes, donde, unido con el de San Quintín, forman el glaciar más grande del mundo conocido; allí, al sur del lago, estará la entrada al Canal que cruzará el Istmo (sic)...<sup>51</sup>.

Uno de los elementos más recurrentes asociados a los paisajes de la naturaleza sublime eran los glaciares, los cuales eran sindicatos, a la vez, como impedimentos y como facilitadores de la factibilidad del canal. Por un lado, fueron caracterizados como obstáculos o peligros que ponían en riesgo la viabilidad de las obras, debido a su papel en las crecidas del caudal de los ríos, y afectaban la navegación, por el desprendimiento de témpanos de hielo que flotaban en la laguna de San Rafael, causando el riesgo de colisiones. Sin embargo, por el otro, “el espectáculo del Ventisquero, de los témpanos que se ven tan cerca de la laguna San Rafael, son cosas que impresionan y que raras veces se pueden admirar sin grandes molestias y sacrificios”, lo que haría de la

<sup>48</sup> Remo Bodei, *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje* (Madrid: Siruela, 2011), 27.

<sup>49</sup> Bodei, *Paisajes sublimes*, 33.

<sup>50</sup> Niccola Bottiglieri, “El lenguaje del lugar remoto en la obra del Padre Alberto María de Agostini (1883-1960)”, *Anales de Literatura Chilena* 31, (junio 2019).

<sup>51</sup> *El Mercurio*, 26 de julio de 1914.



navegación por el canal “lo más interesante que exista en parte alguna”<sup>52</sup>. De esta manera, los glaciares también podían jugar un papel a favor del canal, en la medida en que turistas y exploradores serían atraídos por el “espectáculo del Ventisquero”.

Una prueba de la importancia que podría tener el turismo asociado a lo sublime natural la otorga el capitán del Apostadero Naval de Punta Arenas, Arturo Cuevas, quien, señala que uno de los beneficios inmediatos de la construcción del canal Ofqui sería la posibilidad de desarrollar,

en nuestro país la afición por los viajes de placer o “turismo” hacia Punta Arenas, durante el verano austral, no solo a los habitantes de las zonas del norte y centro del país, sino también a quienes el deseo de conocer los pintorescos paisajes de estas latitudes, que no tienen rival en el mundo, los haría emprender un viaje que sería un paseo encantador. (...) basta considerar el gran número de viajeros de Europa y Estados Unidos que surcan los mares a fin de disfrutar, por unos pocos días, de la fresca y agradable temperatura que se siente en los canales de Noruega y contemplar al mismo tiempo un escenario mui (sic) inferior al que se encuentra en todas partes en los canales de la Patagonia<sup>53</sup>.

En otro artículo, Cuevas apuntaba que el trayecto entre Puerto Montt y Punta Arenas, a través del canal, sería el “viaje más interesante que pueda hacerse por parte alguna”, gracias a que “los ríos de los alrededores del istmo son hermosísimos” y al maravilloso “espectáculo de los ventisqueros” visibles desde la laguna San Rafael<sup>54</sup>.

En la misma línea, el reconocido ingeniero de ferrocarriles Santiago Marín Vicuña coincidía con Cuevas en la importancia que podría tener el turismo en la colonización de la región. Señalaba que Aysén podía replicar el proceso de transformación de la Araucanía y Llanquihue, y de la norpatagonia argentina, que habían consolidado como la “Suiza chilena”, y la “Suiza argentina” respectivamente. Sin embargo, la “Noruega chilena”, como la llamó Marín Vicuña, tenía un potencial aún mayor, basado en lo “ignoto” de sus parajes y la riqueza de sus recursos:

Por lo demás, esa región [Araucanía y Llanquihue], visitada ya con relativa frecuencia y favorecida por las comodidades que ofrece el ferrocarril central, encierra ya, a pesar de su grandiosidad, pocos secretos, como que para el público casi les son familiares sus cascadas y recónditos abrigos; de ahí, que para recrearse en lo ignoto, sea indispensable continuar al sur, lanzarse al océano y perderse en el laberinto de canales, golfos y recodos que caracterizan la extremidad austral de nuestro territorio. Pasar, como quien dice, de la Suiza a la Noruega chilenas. (...) [Ofqui] encierra una riqueza incalculable e inexplorada aún de cipreses y madera de valor<sup>55</sup>.

<sup>52</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 31 de julio de 1914.

<sup>53</sup> *El Mercurio*, 5 de diciembre de 1913.

<sup>54</sup> *El Mercurio*, 12 de mayo de 1916.

<sup>55</sup> *El Mercurio*, 26 de enero de 1917.





Ventisquero San Rafael, visto desde la boca del Canal Témpanos.  
Fot.: M. Gusinde

**FIGURA 3** Ventisquero San Rafael fotografiado por Martín Gusinde en 1921. Fuente: [https://glaciologia.cl/wp-content/uploads/2020/09/san\\_rafael-768x551.jpg](https://glaciologia.cl/wp-content/uploads/2020/09/san_rafael-768x551.jpg)

de la construcción del canal, produciendo en paralelo una imagen de Ofqui como un territorio de naturaleza inhospitalaria, salvaje e incompatible con la vida humana. Estas voces obtuvieron especial resonancia cuando, en 1916, por iniciativa del diputado Guillermo Pereira, el proyecto fue llevado al congreso. Especialmente relevante fue la actuación de los parlamentarios Gonzalo Bulnes Pinto, del Partido Liberal, y Joaquín Walker Martínez, del Partido Conservador. Ambos enfatizaban el gasto excesivo que implicaba la construcción del canal en un momento de fuerte endeudamiento fiscal, así como las reducidas dimensiones del canal y la escasa relevancia que tendría para el tráfico marítimo global. Bulnes, en particular, se mojó del canal tildándolo de “acequia”<sup>56</sup>.

A estos argumentos, sin embargo, se añadían otros relacionados con las difíciles condiciones que el clima y la geografía presentaban para el desarrollo de las obras, así como para el establecimiento de la agricultura y la ganadería:

...toda esa región del Canal que se piensa construir está bajo el agua. Periódicamente esos terrenos van hundiéndose y formándose al mismo tiempo pantanos...[Además] es una región muy lluviosa y además, sus selvas vírgenes, inexploradas todavía y que tal vez no podrán jamás cultivarse, a causa de que las lluvias no lo permiten y el costo para despejar los bosques sería inmenso (...). ...a más de ser un canal muy pequeño, tiene otro inconveniente muy grave, como ser el de los ventisqueros, que están un poco más al norte del istmo y de los cuales se desprenden inmensos témpanos, que a veces cubren casi totalmente la entrada del estrecho que está más al norte<sup>57</sup>.

Esta opinión era refrendada por una columna de *El Mercurio* que, citando a un anónimo “marino, jefe de alta graduación y profundo conocedor de la región en donde está el Istmo”, describe a la región del Istmo de Ofqui como

De esta forma, desde la retórica de lo sublime natural presente en López, Cuevas y Marín Vicuña, se concebía la posibilidad de usufructuar de los paisajes de Ofqui por medio del turismo, aprovechando para ello la apertura del canal.

### Entre el Ofqui agreste e improductivo, y Ofqui como tierra prometida

En la vereda opuesta a los partidarios del canal, surgieron figuras que enfatizaban las desventajas técnicas

<sup>56</sup> *El Mercurio*, 20 de enero de 1917.

<sup>57</sup> *La Nación*, 3 de marzo de 1917.



...uno de los lugares más agrestes y despoblados de todo el país, y sus vecindades, la laguna San Rafael, el río San Tadeo, el río Témpanos, etc., pasan la mayor parte del año helados, y dificulta por lo tanto, la navegación. Grandes témpanos de hielo, y corrientes que muchas veces no pueden vencer las pequeñas embarcaciones, son los primeros tropiezos que encuentran los navegantes en esos inhospitalarios parajes australes. Las lluvias son abundantísimas y perturban por completo el régimen normal de los ríos.<sup>58</sup>

A ello añade que la “circunstancia de tratarse de unos parajes muy hermosos y pintorescos” no justificaba la inversión que requiere el canal, que en modo alguno se compararía a la realización de otras obras similares, como los canales de Suez y Panamá.

Algunas voces intentaron responder estos cuestionamientos. Por ejemplo, un tal Pedro Herrera, descrito como “autor de obras científicas” y conocedor de la región, describía detalladamente la geografía de la zona e insinuaba que lo único que impedía una navegación segura era “el débil obstáculo llamado istmo de Ofqui, de dos mil metros de longitud. Es este pequeño anillo de tierra lo único que interrumpe la comunicación” y lo que obstaculiza al “provenir de esa región riquísima”<sup>59</sup>. Para Herrera, la “solución científica” del problema que significaba Ofqui habría sido ofrecida ya por el trabajo de Emilio De Vidts, y sus beneficios señalados por Santiago Marín Vicuña, por lo que solo restaba reconocer los “secretos” que la región “encierra, generadores de muchas dudas e incógnitas indescifrables de resolver”<sup>60</sup>.

El propio De Vidts también hace su aparición en medio de la controversia, no solo destacando la ejecutabilidad de las obras del canal desde un punto de vista técnico, sino refiriéndose a los témpanos del ventisquero San Rafael como elementos que facilitarían la navegación, ya que “fuera del espectáculo que presentan en la laguna, tienen una ventaja muy apreciable, por cuando pueden llamarse dragadores”<sup>61</sup> que mantendrían limpio y en buenas condiciones el canal. A ello sumaba que, si bien el objetivo principal del canal de Ofqui era unir los canales australes para facilitar la navegación, igualmente la región de Ofqui “presenta bastantes ventajas, sus bosques y sus vegas representan grandes riquezas, y por experiencia hemos podido observar que los animales engordan de una manera extraordinaria en poco tiempo”<sup>62</sup>. Aunque el propio Ofqui no era el objetivo principal, su explotación resultaría en un apoyo fundamental a la empresa de construcción del canal.

En 1920, la discusión sobre el proyecto de ley que autorizaba la construcción del canal de Ofqui se reactivó en el senado, bajo el auspicio de Silvestre Ochagavía, senador por Chiloé. Este último consideraba que sería significativo despachar el proyecto en el marco de la celebración del Cuarto Centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que se realizaría a fines de aquel año. Precisamente, el

<sup>58</sup> *El Mercurio*, 26 de enero de 1919.

<sup>59</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 6 de febrero de 1919.

<sup>60</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 6 de febrero de 1919.

<sup>61</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de febrero de 1919.

<sup>62</sup> *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de febrero de 1919.



convoy que trasladaba a las delegaciones extranjeras (entre ellas, la de España, que incluía al príncipe Fernando de Baviera) a la celebración de las “fiestas magallánicas”, sufrió un percance en su paso por mar abierto, frente a la península de Taitao. Una violenta tormenta afectó a las naves, perdiendo el acorazado España uno de sus botes salvavidas<sup>63</sup>. Aunque no pasó a mayores, la situación fue aprovechada por Ochagavía para recalcar la necesidad de abrir el canal, atendiendo no solo el beneficio para la navegación, sino también las promesas de riqueza de Ofqui:

Los peligros que ofrece a la navegación el Golfo de Penas, que se han puesto de manifiesto en esta ocasión, demuestran una vez más la necesidad de proceder a la apertura del Istmo de Ofqui, obra que si se hubiera realizado, no sólo habrían podido navegar estas grandes naves, sino aun las pequeñas embarcaciones que se dedican al tráfico marítimo en aquella región. (...) La zona inmediata al punto fijado para la apertura del canal es sumamente rica en maderas y muy apta para la ganadería, de manera que puede producir ingentes riquezas con gran provecho para el país<sup>64</sup>.

La insistencia de Ochagavía suscitó la respuesta de los dos más ardientes opositores al canal de Ofqui, el Capitán de Fragata retirado Alberto Fuentes, y el Almirante Silva Palma. El primero publicó, en *El Mercurio*, un ataque directo a las diatribas de Ochagavía en el senado, calificando despectivamente al canal, al igual que el senador Walker Martínez tiempo antes, de “acequia marítima”:

...no podemos menos de manifestar nuestra franca opinión en el sentido de que las inversiones de tan fuertes capitales como los que requiere la construcción del canal de Ofqui, los ante-puertos en sus bocas, las obras de defensa para evitar la destrucción del canal y las medidas tendientes a impedir que los témpanos de hielo de los ventisqueros vecinos interrumpan la navegación, sólo serían justificadas en épocas de gran abundancia del Erario...<sup>65</sup>

Unos días después, Silva Palma correspondía a las palabras de Fuentes:

ese pequeño canal o “acequia”, como Ud. profesionalmente lo llama, no es protección alguna para los que van buscando refugio en las islas o reparos a los pésimos tiempos de esas regiones (...). Con el tiempo se verá que aquello no se usará por la navegación corriente y sólo irá a visitarse como una curiosidad de veraneo<sup>66</sup>.

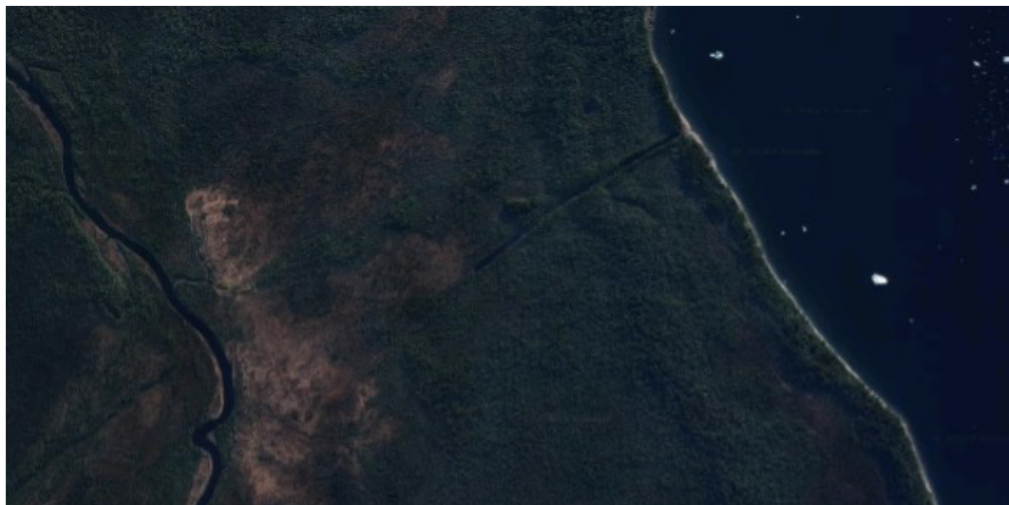
Los ataques de Silva Palma y Fuentes continuaron en el diario, siempre dirigidos a cuestionar a la figura de Ochagavía, por entonces el principal promotor del proyecto del canal. Ambos se posicionaban desde su experticia como marineros y conocedores de la zona, centrando su argumento en la peligrosidad que significaba la navegación

<sup>63</sup> *La Nación*, 15 de diciembre de 1920.

<sup>64</sup> *La Nación*, 18 de diciembre de 1920.

<sup>65</sup> *El Mercurio*, 19 de diciembre de 1920.

<sup>66</sup> *El Mercurio*, 20 de diciembre de 1920.



**FIGURA 4** Captura de imagen satelital en que se aprecian los restos de la construcción del Canal de Ofqui, al centro de la imagen. A la izquierda se observa el curso del Río San Tadeo, mientras que a la derecha se encuentra la Laguna San Rafael, con algunos témpanos de hielo del glaciar flotando en ella. Fuente: <https://www.google.com/maps/@-46.6727578,-74.0261942,2539m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

por el Golfo de Penas, del cual el canal no ofrecería ningún resguardo. Pero, además de los peligros para la navegación, ambos marinos cuestionaban los supuestos beneficios que la apertura del istmo traería al comercio y otras actividades. Fuentes, por ejemplo, se pregunta, frente a la posibilidad de colonizar la zona para hacerla productiva: “¿De dónde vamos a sacar gente para poblar territorios nuevos, en un país que dispone de un kilómetro cuadrado para cada cinco habitantes?”<sup>67</sup>.

A ellos se sumó la opinión de otro marineró, un tal c. s. Leig, identificado como “una persona que conoce esa región”, quien pone en duda las afirmaciones de los partidarios del canal sobre la riqueza del territorio de Ofqui. Por el contrario, Leig narra un paisaje lapidario:

La zona no es apta para producir gran cantidad de objetos. Es una región sumamente lluviosa, de bosques impenetrables, de pantanos inmensos, que sería casi imposible de dedicar a la agricultura o ganadería. La experiencia que se tuvo durante la construcción del faro de Cabo Raper puede aportar algo de luz en este sentido: Fue imposible sembrar en esa región ningún producto de chacarería, las lluvias torrenciales producían luego la putrefacción de toda la semilla<sup>68</sup>.

En ese contexto, tan solo la madera es aprovechable, pero para ello no se requiere de la apertura del canal, ya que los principales explotadores de la madera, los pequeños marineros chilotes, no tenían problemas, según Leig, en atravesar el istmo caminando, usando las mismas rutas que antaño utilizaban los indígenas canoeros

<sup>67</sup> *El Mercurio*, 22 de diciembre de 1920.

<sup>68</sup> *El Mercurio*, 27 de diciembre de 1920.




para ir desde el Golfo de Penas al fiordo Elefantes. Así, las opiniones vertidas por Fuentes, Silva Palma y Leig se fundamentaron en su experticia como marineros y conocedores de la región y, aunque se referían primordialmente a aspectos sobre la navegación o las características técnicas del proyecto, también portaban imágenes sobre Ofqui que lo describían como un paisaje agreste e improductivo, dominado por una naturaleza salvaje e indomable que no valía la pena intentar controlar.

### Conclusiones

En este artículo hemos examinado la relación entre paisaje y controversia científica en función de la producción de un paisaje de frontera en el Istmo de Ofqui. En esta controversia, las opiniones e ideas vertidas en la prensa por partidarios y detractores del proyecto se enunciaban desde distintos tipos de experticias, legitimando las diferentes posturas en torno al canal de Ofqui. Políticos, científicos y marineros, entre otras figuras, debatieron extensamente a lo largo de las primeras décadas del siglo xx, las ventajas y desventajas asociadas con la apertura del canal. En el centro del debate, se pusieron en juego las narraciones del paisaje que presentaron a Ofqui, simultáneamente, como un territorio vacío, inhóspito y aislado, pero con el potencial de producir grandes riquezas asociadas a su explotación económica y sus ventajas para la colonización y el turismo.

La controversia en torno al canal de Ofqui demuestra que la producción del paisaje no es un proceso neutro sino, como señala Nogué, esencialmente uno conflictivo, en el cual el territorio fue proyectado y definido desde un centro que imaginó a Patagonia-Aysén como frontera. La ciencia, lejos de producir un conocimiento “objetivo” de Ofqui y su naturaleza, y una propuesta técnica “neutra” asociada al canal, estaba íntimamente ligada a los intereses que movían a partidarios y detractores del proyecto. Al igual que en la actualidad, la idea de abrir el canal en el Istmo de Ofqui ha resurgido de la mano del interés del capital por extraer la plusvalía verde de la Patagonia<sup>69</sup>, a principios del siglo xx la incorporación de Patagonia-Aysén también se produjo de la mano del entramado de la explotación capitalista y la soberanía del Estado chileno, tal como había ocurrido durante el siglo xix en la Araucanía y en Magallanes<sup>70</sup>. La conexión entre el proyecto de Ofqui, la construcción de imaginarios paisajísticos y la expansión conjunta de Capital y Estado en Aysén merece, en ese sentido, una exploración más profunda.

De igual forma, el papel de soportes como la prensa en la circulación del conocimiento científico, y en la articulación entre este y los procesos de colonización, ocupación y explotación de Patagonia-Aysén, es otra arista que requiere de mayores indagaciones. En ese sentido, este trabajo buscaba aportar en la visibilización de un corpus de fuentes que, hasta ahora, había sido pasado por alto en la historia del Canal de Ofqui, abriendo la puerta a la exploración de nuevas problemáticas espaciales relevantes para la comprensión de la historia de Patagonia-Aysén y su dimensión como territorio fronterizo. 

<sup>69</sup> Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Juan Pablo Astaburuaga, “Eco-extractivismo y los discursos de la naturaleza en Patagonia-Aysén: nuevos imaginarios geográficos y renovados procesos de control territorial”, *Revista Austral de Ciencias Sociales* 35, (2016).

<sup>70</sup> Martín Correa, *La historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio Mapuche* (Santiago: Pehuén 2021). Harambour, *Soberanías Fronterizas*.



## Sobre el autor

**Jorge Mujica-Urzúa** es Licenciado y Magíster en Historia, y Doctorando en Geografía por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente de la Escuela de Historia y Geografía de la Universidad Bernardo O'Higgins. Sus áreas de interés han sido, principalmente, la Historia de la Ciencia y la Tecnología, la Historia Medioambiental y la Geografía Histórica a partir de un enfoque que se aproxima a la intersección entre ciencia, cultura y naturaleza desde el giro praxiológico de los Estudios de Ciencia y Tecnología, y el enfoque más-que-humano de los nuevos materialismos y las ontologías relacionales.





## Referencias

- Álvarez, Ricardo, Magdalena Navarro, Gonzalo Saavedra y Cristian Donoso. "Referencias exploratorias sobre el Lago Presidente Ríos, para sortear el Istmo de Ofqui, Península de Taitao, Región de Aysén". *Magallania* 43, no.1 (2015): 91-101.
- Angelo, Dante. "Monumentalidad y paisaje en la producción de fronteras: Explorando paisajes nacionales/istas del extremo norte de Chile". *Chungará* 50, no.2 (2018): 289-306. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562017005000108>.
- Baeza, Brígida. *Fronteras e identidades en Patagonia Central (1885-2007)*. Rosario: Prohistoria, 2009.
- Bardet, Pascal. "Demarcating Territory: Historical Markers in the United States". *Miranda* 6 (2012): 1-9. DOI: <https://doi.org/10.4000/miranda.2920>
- Bello, Álvaro. "Exploración, conocimiento geográfico y nación: La "creación" de la Patagonia Occidental y Aysén a fines del siglo XIX". En *Imaginario geográfico, prácticas y discursos de frontera. Aysén-Patagonia desde el texto de la nación*, editado por Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Mauricio Osorio, 61-86. Santiago: Lom y Ñire Negro, 2017.
- Bodei, Remo. *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. Madrid: Siruela, 2011.
- Booth, Rodrigo. "El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético: Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística". *Revista de Historia Iberoamericana* 3, no.1 (2010): 10-32. DOI: 10.3232/RHI.2010.
- Bottiglieri, Niccolò. "El lenguaje del lugar remoto en la obra del Padre Alberto María de Agostini (1883-1960)". *Anales de Literatura Chilena* 31, (junio 2019): 89-111.
- Correa, Martín. *La historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio Mapuche*. Santiago: Pehuén, 2021.
- De Vidts, Emilio. "Estudios del proyecto de Apertura del Canal de Ofqui". *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* 10-11, (1910): 495-501.
- Fuenzalida, Enrique. *Aysén de la Patagonia*. Santiago: Ediciones Copygraph, 2018.
- Haesbaert, Rogerio. *El mito de la desterritorialización. Del "fin de los territorios" a la multi-territorialidad*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2011.
- Harambour, Alberto. *Soberanías Fronterizas. Estados y Capital en la Colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia: Ediciones UACH, 2019.
- Kuhn, Thomas S. *La estructura de las revoluciones científicas*. México: Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Latour, Bruno. *Ciencia en Acción. Cómo seguir a los científicos e ingenieros a través de la sociedad*. Barcelona: Labor, 1992.
- Martinić, Mateo. "Apertura del Istmo de Ofqui: Historia de una Quimera. Consideracio-

nes sobre la vigencia de sus razones". *Magallania* 41, no.2 (2013): 5-50.

Navarro Floria, Pedro. "Procesos de resignificación, desarrollos locales y formación territorial en los territorios nacionales. El caso de la 'Suiza Argentina' entre los siglos XIX y XX". *Anuario IEHS* 25 (2010): 45-71.

Nieto-Galán, Agustí. *Los públicos de la ciencia. Expertos y profanos a través de la historia*. Madrid: Marcial Pons, 2011.

Nogué, Joan. "Sentido del lugar, paisaje y conflicto", *Geopolítica(s)* 5, no.2 (2014): 155-163. DOI: [http://dx.doi.org/10.5209/rev\\_GEOP.2014.v5.n2.48842](http://dx.doi.org/10.5209/rev_GEOP.2014.v5.n2.48842).

Núñez, Andrés. "El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, siglos XVIII-XIX". *XII Coloquio Internacional de Geocrítica*, Barcelona: 2012.

Núñez, Andrés y Paulina Zúñiga. "Dibujando los márgenes de la nación: relatos y discursos de los viajeros-exploradores de Patagonia-Aysén entre los siglos XIX-XX." En *Imaginarios geográficos, prácticas y discursos de frontera*, editado por Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Mauricio Osorio, 87-116. Santiago: Lom y Ñire Negro, 2017.

Núñez, Andrés, Enrique Aliste y Álvaro Bello. "Patagonia-Aysén en la construcción del imaginario geográfico de la nación. Chile, siglos XX-XXI". *Iztapalapa* 76 (2014): 165-188.

Núñez, Andrés, Enrique Aliste, Álvaro Bello, Mauricio Osorio. "La Memoria de la Geografía de Aysén". En *Imaginarios geográficos, prácticas y discursos de frontera. Aysén-Patagonia desde el texto de la nación*, editado por Andrés Núñez, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Mauricio Osorio, 23-31. Santiago: Lom y Ñire Negro, 2017.

Núñez, Andrés, Enrique Aliste, Álvaro Bello y Juan Pablo Astaburuaga. "Eco-extractivismo y los discursos de la naturaleza en Patagonia-Aysén: nuevos imaginarios geográficos y renovados procesos de control territorial". *Revista Austral de Ciencias Sociales* 35, (2016): 133-153.

Ramírez, Verónica. "Predicciones del fin del mundo: Astronomía y ciencia ficción en los magazines de editorial Zig-Zag (1900-1920)". *Literatura y Lingüística* 40 (2019): 69-91. DOI: 10.29344/0717621X.40.2061.

———. "Expertos y profanos: Circulación del saber astronómico en magazines chilenos (1900-1920)". *Revista de Humanidades* 40 (2019): 235-272.

Rossetti, Fulvio. "El Hotel de la Laguna San Rafael, el canal de Ofqui y la apertura de la frontera centro patagónica occidental: Ciudad, arquitectura y paisaje en el discurso estatal". *Revista Nodo* 11, no.21 (2016): 21-33.

Sagredo, Rafael. "Navegando entre ríos de nieve. El piloto Moraleda en la costa patagónica". *Revista Electrónica Documento/Monumento* 3, no.1 (2010): 51-72.

Serje, Margarita. "Ciencia, estética y cultura en la naturaleza moderna". En *Repensando la naturaleza: encuentros y desencuentros disciplinarios en torno a lo ambiental*, editado por Germán Palacios y Astrid Ulloa, 174-191. Bogotá: Colciencias, ICANH,



Imani, Universidad Nacional sede Leticia, 2002.

———. “Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina”. *Revista de Geografía Norte Grande* 66 (2017): 33-38.

Shapin, Steven, y Simon Schaffer. *El Leviathan y la bomba de vacío: Hobbes, Boyle y la vida experimental*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2005.

Urbina, María Ximena. “La navegación por los canales australes en la Patagonia Occidental insular en los siglos coloniales: la ruta del Istmo de Ofqui”. *Magallania* 38, no.2 (2010): 41-67.

