

Paisaje no es Naturaleza

Camila Medina (ed.)

Landscape is not Nature

lof
SCAPES

ARQ
ediciones



Proyecto financiado por FONDART,
convocatoria 2019

Ediciones ARQ
Escuela de Arquitectura
Pontificia Universidad Católica de Chile

Director Escuela de Arquitectura UC
Luis Eduardo Bresciani L.

Editor General Ediciones ARQ
Francisco Díaz P.

El Comendador 1936, Piso 1
Providencia
Santiago, Chile
CP 7520246
Tel. (56 2) 2686 5630

libros@edicionesarq.cl
www.edicionesarq.cl

Revista ARQ
revista@edicionesarq.cl
www.scielo.cl/arq.htm
ventas@edicionesarq.cl
export@edicionesarq.cl

Librería ARQ Lo Contador
El Comendador 1936, Piso 1
Providencia
Santiago, Chile
CP 7520246

PAISAJE NO ES NATURALEZA
LANDSCAPE IS NOT NATURE

© Ediciones ARQ, Pontificia Universidad Católica
© Ediciones ARQ, Pontificia Universidad Católica de Chile.
© Textos: los autores
© Imágenes: indicados en pie de imágenes

DERECHOS RESERVADOS: Ninguna parte de esta publicación,
incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse o trans-
mitirse por ningún medio, sea éste químico, mecánico, óptico o
de fotocopia, sin previa autorización escrita de Ediciones ARQ.

ISBN: 978-956-9571-79-4
EDITORIA: Camila Medina N.
EDICIÓN GRÁFICA: Carolina Valenzuela M.
EDICIÓN DE TEXTOS: Francisco Cardemil P.
CORRECCIÓN DE ESTILO: Francisco Cardemil P.
DISEÑO: Rocío Camacho M.
TRADUCCIÓN DE CASTELLANO A INGLÉS: Diane Greenstein
TRADUCCIÓN DE INGLÉS A CASTELLANO: Romy Hecht M.

IMPRESIÓN: Andros Ltda.

Primera edición,
Santiago de Chile, septiembre de 2020

Paisaje no es Naturaleza

Camila Medina N. (ed.)

Landscape is not Nature

lof
SCAPES

ARQ
ediciones

ÍNDICE

CONTENTS

12	Anita Berrizbeitia La crítica del paisaje en la era de la ruptura global Landscape criticism in the age of global disruption	57	Claudia Larraín M. Memoria, razón e imaginación: (des)apariciones en el paisaje de Zapahuira y Copaquilla Memory, reason, and imagination: (dis)appearances in the landscape of Zapahuira and Copaquilla
16	Camila Medina N. Paisaje no es (sólo) naturaleza Landscape is not (only) nature	60	Verónica Aguirre L. EL CAMPO EXPANDIDO / THE EXPANDED FIELD
19	Romy Hecht M. El paisaje en Chile es una decisión política Landscape in Chile is a political decisión	62	Mario Fonseca V. Al pie del cielo: los nuevos horizontes de Pablo Valenzuela At the foot of heaven: the new horizons of Pablo Valenzuela
26	Romy Hecht M. PAISAJES TEJIDOS / WOVEN LANDSCAPES	67	Mauricio Lacrampette Z. Un médium para el espíritu del lugar A medium for the spirit of the place
28	Romy Hecht M. El paisaje no se encuentra, se confecciona Landscape is not found, it is made	70	Verónica Aguirre L. Fronteras y límites: sobre los mapas en conflicto de Martín Eluchans Borders and boundaries: Martín Eluchans' maps in conflict
31	Pedro Correa F. Ingenuous loci: la naturaleza obstinada de la naturaleza Ingenuous loci: the stubborn nature of nature	72	Verónica Aguirre L. Paisaje objetual de Francisca Eluchans Object landscape by Francisca Eluchans
34	Lía Aliaga C. Taller Atacama, el relato del sitio Atacama workshop, the story of the site	74	Stephannie Fell C. Fotografiar el paisaje Photographing landscape
37	Sebastián Delpino D. La carretera Austral como relato histórico del paisaje Austral Highway as a historical narrative of the landscape	77	Fernanda Larraín M. en conversación con / in conversation with Camila Medina N. Jardin negro Black garden
41	Katrin Benöhr R. Referencia y medida: refugios de los Andes del sur Reference and measure: mountain refuges of the southern Andes	80	Verónica Aguirre L. Panorama de Sebastián Mejía C. Panorama by Sebastián Mejía C.
45	Alejandra Araya G. El ramal ferroviario Talca-Constitución y su rol en el sistema productivo nacional The Talca-Constitución railway branch and its role in the national productive system	82	Verónica Aguirre L. El control en la fotografía de paisaje Control in landscape photography
48	Gonzalo Carrasco P. Chile en miniatura: paisaje, territorio y representación Chile in miniature: landscape, territory, and representation	85	Mario Fonseca V. Afuera está el paisaje Landscape is outside
51	Tomás Gárate S. Sobre el (des)protegido patrimonio natural de Chile On Chile's (un)protected natural heritage	89	Guillermo Zilleruelo E. Un paisaje extrañamente familiar. Consideraciones sobre la muestra Paisaje de Alejandro Quiroga V. A strangely familiar landscape. Thoughts on the exhibition Landscape by Alejandro Quiroga V.
54	Maayan Navon E. Turbales de Chiloé: articulando intereses productivos, ecológicos, sociales y culturales en el paisaje Peatlands of Chiloé: connecting productive, ecological, social, and cultural interests in landscape		

92

Verónica Aguirre L.

El salto del Laja, un paisaje de propaganda

Salto del Laja, a landscape of propaganda

95

Pedro Álvarez C.

Paisaje cordillerano como territorio de marca

Andean landscape as territory trademark

98

Camila Medina N.

FUTURIZA: PANORAMA Y MATERIA

FUTURIZE: PANORAMA AND MATTER

100

Ángela Ibáñez G.

Creando paisajes del aprendizaje en nuestras escuelas

Creating learning landscapes in our schools

103

Yohanna Carvajal R.

Frente de río y el valor del Mapocho rural

The riverfront and the value of the rural Mapocho river

106

Nicole Pumarino O., Karen Seaman C.

La Reconquista Peatonal

The Pedestrian Reconquest

109

Joaquín Cerda D.

Paisaje Táctico: experimentación, comunidad y biodiversidad

Tactical Landscape: experimentation, community, and biodiversity

112

Martín Bonnefoy V., Pedro Chaná F.

Evidencias de un mirador: bajo la alfombra del smog

Evidence of a lookout: under the smog carpet

116

Oswaldo Moreno F.

Infraestructura verde en Llanquihue, ciudad de humedales: conceptos y referencias para pensar la ciudad desde el paisaje

Green infrastructure in Llanquihue, city of wetlands: concepts and references to think about the city from the landscape

119

Joaquín Acosta K.

Santiago: ¿dónde están nuestros árboles nativos?

Santiago: where are our native trees?

123

Montserrat Castro U.

Extracción de áridos como detonante de un nuevo paisaje en la ribera del río Maipo

Aggregate extraction as the trigger for a new landscape on the banks of the Maipo river

127

Camila Medina N.

Superficies de Marte: paisajes que se alejan de la ficción

The surface of Mars: landscapes far from fiction

130

Cristóbal Araneda A.

Apuntes sobre cómo mirar hacia arriba en una ciudad

Notes on how to look up in a city

134

Javiera Infante W.

De destierros forzados y edenes perdidos: una reflexión después de Guatemala

On forced exiles and lost paradises: a reflection after Guatemala

137

Pedro Correa F.

La naturaleza de la metrópolis

The nature of the metropolis

141

Agustina Poggione G.

Escuela Angelmó: todos somos creadores de paisaje

Angelmó School: we all are landscape creators

144

Dominique Bruneau S.

PAISAJES VISUALIZADOS

VISUALIZED LANDSCAPES

146

Dominique Bruneau S.

Santiago crece en busca del riesgo

Santiago grows towards risk

148

Dominique Bruneau S.

Chile y su geografía inquieta

Chile and its restless geography

150

Dominique Bruneau S., Alejandra Vásquez D.

Complejo volcánico Nevados de Chillán, peligros en un escenario eruptivo IEV 6

Nevados de Chillán volcanic complex, dangers in an eruptive scenario IEV 6

152

Dominique Bruneau S., Verónica Gárate N.

Araucanía en palabras: un nombre, un lugar, una historia

Araucanía in words: a name, a place, a history

154

Dominique Bruneau S.

Escenario energético en Chile y sus proyecciones para el 2050

Chile's energy situation and its projections for 2050

156

Dominique Bruneau S.

Árboles monumentales: reconociendo a los sobrevivientes

Monumental trees: recognizing the survivors

158

Dominique Bruneau S.

Sudamérica y la ruta en expansión · primera parte

South America and the expanding route · part one

161

Dominique Bruneau S.

Sudamérica y la ruta en expansión · segunda parte

South America and the expanding route · part two

164

David Valdés F., Dominique Bruneau S.

Altas cumbres de Chile

High peaks of Chile

167

Sergio Araneda M., Francisco García-Huidobro T.

Una mirada sobre la implementación de faros australes

A look at the implementation of lighthouses in the south of Chile

170

Dominique Bruneau S., Camila Romero I.

Parque de montaña río Olivares

Rio Olivares mountain park

174

Dominique Bruneau S.

Ecologías marinas australes

Austral marine ecologies

194

Francisca Salas P.

CICLO · RUTAS

CYCLE · ROUTES

196

Francisca Salas P.

Bicinema, Bicipaseos Patrimoniales

Bicinema, heritage bike tours

198

Francisca Salas P.

La dimensión histórica del paseo metropolitano del cerro San Cristóbal

The historical dimension of the metropolitan walkway up San Cristóbal hill

201

Francisca Salas P.

Avenida Tobalaba: infraestructuras que construyen paisaje

Tobalaba Avenue: infrastructures that build landscape

204

Francisca Salas P.

Safe and sound? Eventos en rutas inconexas

Safe and sound? Events on disjointed routes

206

Francisca Salas P.

Todos lo caminos conducen a Roma: elección programada de rutas cotidianas

All roads lead to Rome: programmed selection of daily routes

208

Francisca Salas P.

Ruta de domingo: ciclorecreovías como enlaces polivalentes

Sunday route: recreational cycle routes as polyvalent links

210

Francisco Salas H.

El ciclismo de ruta: ruta de ciclismo deportivo, camino El Toyo (Cajón del Maipo)

Road cycling: sport cycling route, El Toyo road (Cajón del Maipo)

212

Bernardina García C., Alberto Peñaloza A.

De Caldera a Huasco: ciclo-ruta en el desierto florido de la IV región

From Caldera to Huasco: cycle-route through the flowered desert of the IV región

215

Sebastián Correa R.

Entre fiordos, estuarios y montañas: ruta parque nacional Pumalín

Through fjords, estuaries, and mountains: Pumalín National Park route

220

Camila Romero I.

LOFDRONE

LOFDRONE

222

Juana Zunino M.

Palmar de Ocoa, oasis de La Campana, Hijuelas, Chile

Palm grove of Ocoa, La Campana oasis, Hijuelas, Chile

225

Camila Romero I., Romy Hecht M.

Parque Los Callejones, Graneros, Chile

Los Callejones Park, Graneros, Chile

227

Juan Francisco Guzmán M.

Cordillera arriba: diferencias en la cantidad, calidad y accesibilidad de áreas verdes en Santiago

High in the mountains: diffrences in the quantity, quality, and accessibility of green areas in Santiago

229

José Quintanilla C.

Monasterio Benedictino, Santiago, Chile

Benedictine Monastery, Santiago, Chile

231

Guillermo Hevia G., Nicolás Urzúa S.

Pabellón Tu Reflexión, YAP Constructo 6, Chile

Pavilion Your Reflection, YAP Constructo 6, Chile

233

Camila Medina N.

Plantación de nogales, Longaví, 2015

Walnut plantation, Longaví, 2015

235

Camila Romero I.

Producción artesanal de sal: salinas de Boyeruca, 2015

Artisan salt production: Salinas de Boyeruca, 2015

237

Camila Romero I.

Plantación de arroz, Retiro, Chile

Rice plantation, Retiro, Chile

240

BIOGRAFÍAS

BIOGRAPHIES

LA CARRETERA AUSTRAL

COMO RELATO HISTÓRICO DEL PAISAJE

AUSTRAL HIGHWAY AS A HISTORICAL NARRATIVE OF THE LANDSCAPE

Sebastián Delpino D.

LOFSCAPES, 8 de agosto, 2017



FIG. 1. Ruta CH-7 carretera Austral (2016). © Sebastián Delpino D.

FIG. 1. CH-7 road, Austral Highway (2016). © Sebastián Delpino D.

La carretera Austral no sólo ha sido fundamental para el desarrollo económico de la región de Aysén, sino además en la transformación del paisaje, por intervenciones asociadas a la producción industrial de materias primas y por su revaloración como patrimonio nacional. Para comprender esta pieza de infraestructura vial y abordarla como un sistema capaz de configurar a una región, será necesario conocer su historia y su contexto, bases para el desarrollo de un plan de acción que no sólo fomente el turismo, sino también beneficie a quienes habitan su entorno.

PATRIMONIO, PAISAJE CARRETERA, INFRAESTRUCTURA, ESPACIO PÚBLICO, COLONIZACIÓN.

La conocida hoy como carretera Austral (ruta CH-7) y las rutas que convergen en ella, han contribuido al desarrollo económico de la región de Aysén desde hace ya más de un siglo. Su primer tramo fue ejecutado en el año 1903 a lo largo del Río Simpson, con el objeto de trasladar materias primas entre la Estancia Coyhaique, propiedad de la Sociedad Industrial de Aysén (SIA) y Puerto Aysén, lugar donde se embarcaba la lana que era exportada hacia Europa.

Austral Highway has not only been fundamental for the economic development of the Aysén Region but also for the transformation of its landscape, by means of interventions associated with the industrial production of raw materials and its revaluation as national heritage. To understand this piece of road infrastructure and approach it as a system capable of configuring a region, it is necessary to know its history, its context, and its bases for the development of an action plan to promote tourism, and benefit those who inhabit this region.

HERITAGE, HIGHWAY LANDSCAPE, INFRASTRUCTURE, PUBLIC SPACE, COLONIZATION.

The road known today as Austral highway (Road CH-7), and other roads that are connected to it, have contributed to the economic development of the Aysén region for more than a century. Its first section was built in 1903 along the Simpson River to transport raw materials between Estancia Coyhaique, owned by the Sociedad Industrial de Aysén (SIA) and Puerto Aysén, where wool exported to Europe was shipped. This activity was the trigger for its construction,

Esta actividad detonó su construcción, iniciando la conexión terrestre por la necesidad de exportación. El poblamiento de la región por parte de europeos se propició gracias a la Ley de Repatriación de los colonos residentes en la República Argentina, promulgada en 1896. Dicha ley contemplaba la reincorporación de los colonos que a su llegada habían dejado el país en busca de oportunidades de desarrollo. Así, para hacer ocupación efectiva de las tierras inhóspitas fueron ofrecidas a los avezados, fomentándose la repatriación en lugares remotos como Aysén, visto en ese momento como 'la tierra prometida'. En otras palabras, se les haría entrega de tierras para su desarrollo económico, con lo cual el Estado lograría la colonización de territorios extremos como una forma de 'hacer patria', expandir y controlar el territorio nacional¹.

Las estancias eran definidas como la unidad territorial de un sistema socioeconómico y fueron el motor fundamental para potenciar la actividad productiva regional. A comienzos del siglo XX, la más importante en capacidad productiva fue la Estancia Coyhaique, que impulsó la construcción del primer tramo de la carretera Austral. Su uso público sería implementado en el año 1906 tal como explica el historiador Mateo Martinic:

Esta primera expresión de la futura infraestructura vial territorial fue declarada de uso público por el Supremo Gobierno el 5 de febrero de 1906, al conocerse que la SIA, había impedido su empleo por gente de la Sociedad Ganadera de los Tres Valles.²

De este modo, el desarrollo de la carretera Austral comenzó su expansión en función de las necesidades de transporte de materias primas para la exportación, fortaleciendo al mismo tiempo la conectividad de la región. Los primeros trazados de la ruta consideraban su salida al mundo desde un puerto en la actual Puerto Aysén, ciudad que se transformó en capital regional alrededor de 1920. La actividad productiva fue tal que incluso se pensó en construir un ferrocarril entre Coyhaique y Aysén para transporte industrial.

El proceso de construcción de esta infraestructura no tuvo regulación, en cuanto a efectos en el territorio, desde comienzos del siglo XX, lo que se tradujo entre otras cosas, en la quema indiscriminada de bosques nativos para su transformación en estancias productivas. Las quemaduras o 'rozas de fuego' se usaban con el objetivo de abrir campos para la ganadería y agricultura y así tener espacio abierto para el desarrollo de la industria, el motor económico fundamental de la región. La consecuencia ambiental, en ese momento insospechada, fue que muchos de estos incendios se expandieron sin control durante meses haciendo desaparecer miles de hectáreas de bosque nativo, como las del valle del río Simpson, por ejemplo. En 1952 se creó la Administración General

initiating a land connection process based on the need for export. The European population of the region settled there thanks to the "Law of repatriation of the resident settlers in the Republic of Argentina" enacted in 1896. This law contemplated the reincorporation of the settlers who had left their countries in search of development opportunities. Thus, in order to effectively occupy inhospitable areas, lands were offered to those open to such opportunity to encourage repatriation of remote places such as Aysén, which at that time was called 'the promised land.' In other words, lands were given for economic development purposes, with which the state achieved the settlement of extreme territories as a way of 'building the homeland,' and expanding and controlling national territory.¹

The *estancias* were defined as the territorial unit of a socioeconomic system, being the fundamental drive for boosting regional productive activity. At the beginning of the twentieth century, the most important area in production capacity was Estancia Coyhaique, which promoted the construction of the first section of the Austral highway (as described above). Its public use was implemented in 1906, as explained by historian Mateo Martinic:

This first expression of the future territorial road infrastructure was declared of public use by the Supreme Government on February 5, 1906, when it was known that the SIA had prevented people from the Sociedad Ganadera de los Tres Valles from using it.²

Thus, the development of the Austral highway began its expansion in function of the need to transport raw materials for exportation and in order to strengthen the connectivity of the region at the same time. The first layout of the road was designed departing from a port located at the current Puerto Aysén, the city that became the regional capital around 1920. The productive activity resulted in the building of a railway between Coyhaique and Aysén for industrial transportation.

Since the beginning of the twentieth century, the construction process of this infrastructure was undertaken without regulation regarding its effects on the territory, which resulted, among other things, in the indiscriminate burning of native forests for their transformation into productive *estancias*. Forest burning was conducted to provide open fields for livestock, agriculture, and industry development, the fundamental economic engine of the region at the time. The environmental consequences – then unsuspected – were that many of these man-made fires expanded uncontrollably for months, causing thousands of hectares of native forests to disappear – the Simpson river valley being one of its most conspicuous examples. In 1952, the General Administration of Aysén was generated in order to correct the forest situation. It recognized the defects

de Aysén con el fin de corregir la situación. Ésta reconoció los defectos de las leyes N°4.855 y 6.035 referidas a la colonización admitiendo que no regulaban la quema de tierras con fines productivos, maniobras de despeje que ya habían tomado un carácter pavoroso según relatos de la época³.

Ya avanzada la segunda mitad del siglo XX, el Estado comenzó a aportar recursos para la expansión de la ruta y así fomentar la industria ganadera y agrícola, entendiendo que la carretera Austral tendría la capacidad de consolidar y fomentar el desarrollo económico de la región. Durante la presidencia de Eduardo Frei Montalva (1964–70), la carretera Austral se entendió como una pieza de infraestructura político-económica, es decir, se consideró como una forma de hacer patria, colonizar y controlar una región extrema. Durante el gobierno de Salvador Allende (1970–73), hubo infructuosos esfuerzos por consolidarla como un sistema regional. Posteriormente, durante la dictadura y régimen militar de Augusto Pinochet (1973–90), la ruta continuó su expansión como una forma de control del territorio. Es en este período en el que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) tuvo la intención de consolidar la ruta como un sistema y no como una suma de tramos conectores de diferentes centros poblados o estancias. Las obras para ejecutar este plan aún siguen en curso, bajo la responsabilidad del MOP, cumpliendo ya 114 años de proceso.

Hasta ahora se ha abordado el proceso de materialización de la carretera como infraestructura y esbozado su repercusión en el paisaje como una obra capaz de resignificar el territorio desde lo económico, social y ecológico. Y es esta capacidad de la carretera de levantar un nuevo paisaje la que adquiere sentido en las palabras del oficial de inteligencia del ejército norteamericano, editor y profesor John Brinkerhoff Jackson:

Las carreteras ya no conducen simplemente a lugares, son lugares. Y, como siempre, desempeñan dos papeles importantes: como promotoras del crecimiento y de la dispersión, y como imanes alrededor de los cuales pueden agruparse nuevos tipos de desarrollo. Ningún otro espacio en el paisaje moderno resulta tan versátil.⁴

Producto del trabajo público y privado que hace más de un siglo tuvo como objetivo el desarrollo económico de la industria ganadera en la región de Aysén, la ruta hoy es vista como un espacio de alto potencial turístico y económico, alimentada por una variedad de paisajes de alto grado de naturalidad y por tanto de gran atractivo escénico, capaces de construir parte importante del relato cultural local, constituyéndose de este modo como un registro histórico y político de la región. Actualmente existen proyectos en fase de evaluación tales como el tramo que conectará la región de los Lagos con la región de Aysén, la ruta marítima que irá desde

of Laws No. 4,855 and 6,035 concerning settlement, admitting that they failed to regulate the land burning for productive purposes – clearing maneuvers that had already taken an appalling character according to the local records of the time.³

Deeper into the second half of the twentieth century, the State began to contribute resources to the expansion of the highway to promote livestock and agricultural industries, with the understanding that the Austral highway would have the capacity to consolidate and promote the economic development of the region. During the presidency of Eduardo Frei Montalva (1964–70), the Austral highway was understood as a piece of political-economic infrastructure and considered a way of building the homeland: by settling and colonizing an extreme region. During the government of Salvador Allende (1970–73), unsuccessful efforts were taken to consolidate the area into a regional system. Later, during the dictatorship and military regime of Augusto Pinochet (1973–90), the highway expansion was continued as a way of controlling the territory. It was in this period that the Ministry of Public Works (MOP) intended to consolidate the highway into a regional system but not simply as a sum of sections connecting different populated centers or *estancias*, as it was hitherto considered. The works to execute this plan are still ongoing today under the direction of the MOP, reaching 114 years of construction this year.

So far, the materializing process of the road as an infrastructure has been approached, and its impact on the landscape has been outlined as a work capable of re-signifying the territory from economic, social, and ecological perspectives. And it is the road's capacity to raise a new landscape that conveys meaning in the words of the US Army intelligence officer, editor, and professor John Brinkerhoff Jackson:

Roads no longer simply lead to places, they are places. And, as always, they play two important roles: as promoters of growth and dispersion, and as magnets around which new types of development can cluster. No other space in the modern landscape is so versatile.⁴

A product of the public and private work which more than a century ago was aimed at the economic development of the livestock industry in the region of Aysén, the highway today is seen as a space with high touristic and economic potential. Fueled by a variety of landscapes with wide uncorrupted natural areas, and therefore of great scenic attractiveness, this road is able to construct an important part of the local cultural narrative, and thus constitute a historical and political record of the whole region. Projects are currently taken under evaluation such as the stretch that will connect the Region of Los Lagos with the Region of Aysén, the sea route from Aysén to Puerto Natales, and the questioned route that crosses the Southern Ice Fields

Aysén a Puerto Natales o, bien, la cuestionada ruta que atraviesa Campos de Hielo al Sur en la misma región. Es justamente el patrimonio cultural y paisajístico el que ésta y futuras expansiones de la ruta deben abordar como la materia prima a explotar y revelar, evitando los desastres ecológicos que degradaron parte importante del patrimonio natural de la región y así poner dicho patrimonio natural al frente y como el catalizador de cualquier plan de infraestructura regional.

Entender y abordar esta pieza de infraestructura vial desde su espacialidad, su capacidad de transformar el entorno físico y su potencial para revelar la historia, permiten exponer un paisaje que en tramos esconde procesos productivos, hoy consolidados como culturales, y que en otros tramos revelan enormes extensiones territoriales de alta naturalidad y un extraordinario salvajismo. En el encuentro de ambos paisajes es donde se revela el patrimonio cultural, construido desde la carretera como un relato que, mediante nuevas iniciativas y proyectos, se espera poner en valor.

Notas

- 1- Extracto de *El Mercurio de Valparaíso en 1885* en Martinic, Mateo. *De la Trapananda al Aysén*. (Santiago: Pehuén Editores, 2005), 163.
- 2- Ibid., 134.
- 3- Ibid., 502.
- 4- Brinckerhoff Jackson, John. *Las carreteras forman parte del paisaje*. (Barcelona: GG, 2011), 10-11.

in that same region. It is precisely the cultural and landscape heritage that in these and future expansions of the highway must be addressed as a local treasure to be exploited and revealed, to avoid the ecological disasters that occurred in the past and the degradation of an important part of the natural heritage of the region, by placing this natural heritage at the forefront and as catalyst of any regional infrastructure plans.

Understanding and approaching this piece of road infrastructure from its spatiality, its possibility to transform the physical environment, and its potential to fulfill the history, allows us to explore a landscape which in some sections hides productive processes – currently consolidated as cultural – and in others reveals enormous territorial extensions of untamed nature and extraordinary wilderness. In the encounter of both landscapes, the cultural heritage is revealed: built from the road as a story through new initiatives and projects, it expects to be given value.

Notes

- 1- Extracted from *El Mercurio de Valparaíso* in 1885. In Martinic, Mateo. *De la Trapananda al Aysén* (Santiago: Pehuén Editores, 2005), 163.
- 2- Ibid., 134.
- 3- Ibid., 502.
- 4- Brinckerhoff Jackson, John. *Las carreteras forman parte del paisaje*. (Barcelona: GG, 2011), 10-11.