

Embarcación Amereida y la Épica de Fundar el Mar Patagónico

Capítulo 1

Introducción

Este proyecto tiene su origen en las travesías realizadas por Huinay en 1994 y por Marín Balmaceda en 1990, en la provincia de Palena, en la X región de Chile. Estas expediciones revelaron la existencia de una selva densa y prácticamente impenetrable que se extiende hasta convertirse en un barrial. La impenetrabilidad de esta selva dificulta en gran medida el acceso a la región y, como resultado, obstaculiza el asentamiento humano en dichas áreas.

La densidad de la vegetación y el terreno fangoso presentan desafíos significativos para el ingreso y la explotación de estos territorios, que permanecen en gran medida inexplorados y sin desarrollar. Este contexto, en lugar de ser visto únicamente como una barrera, pronto se transformó en una oportunidad única para el diseño y la innovación. La solución a este problema, que parecía insuperable al principio, surgió de manera inesperada.

La embarcación Amereida desempeñó un papel crucial en la superación de estos desafíos. Gracias a su capacidad para navegar por estas aguas inhóspitas y avanzar a través de regiones que de otro modo habrían permanecido inaccesibles, se logró ingresar a áreas prácticamente vírgenes de la selva austral. La intervención de la Amereida no solo facilitó el acceso a estos territorios, sino que también abrió nuevas posibilidades para el diseño y desarrollo en una región que, hasta ese momento, había estado aislada y fuera del alcance de las iniciativas humanas.

Este avance no solo permitió una mayor comprensión del entorno natural, sino que también propició el diseño de soluciones innovadoras para enfrentar las dificultades que presenta el terreno. La experiencia adquirida durante estas travesías ha servido de base para el desarrollo de estrategias y proyectos que buscan integrar la tecnología y el diseño con el respeto y la conservación del medio ambiente en una de las regiones más remotas y biodiversas del planeta.

“La posibilidad de generar una fundación y consolidación del suelo es muy complicado, es por ello que surge la idea de crear un suelo móvil, flotante. Un verdadero laboratorio móvil de travesía con todo lo que es necesario para vivir, trabajar y estudiar durante un período de obra”. afirma Boris Ivelic, gestor del proyecto.

“La idea es que el barco tenga todo lo que hay en una casa, pero que como el lugar es pequeño, que todo sea de día un taller de trabajo y de noche habitaciones para poder descansar. Además, necesitamos que exista un espacio para crear, y la estabilidad necesaria para ello”

Capítulo 2

La Épica de Fundar el Mar Patagónico

El maritorio (mar y territorio)

Es necesario abrir y fundar la tierra para que exista suelo. Fundar es reconocer, echar los cimientos, dar el golpe inicial, es abrir el lugar a una destinación.

Hemos acuñado para la Patagonia Occidental el concepto de Maritorio, análogo al de territorio. Tal como se funda en el territorio, surge el Maritorio como concepto de magnitud de mar. El Maritorio es un concepto de área geográfica que conjuga:

1. La riqueza.
2. La comunicabilidad.
3. La energía.
4. El arraigo.

Fundar un territorio con un solo fin no equivale a simplemente poblarlo. El acto de fundar puede tener diversos propósitos, como defender un área estratégica, explotar recursos naturales, o establecer puntos de interés económico. Estas intenciones pueden llevar a la creación de factorías, campamentos o asentamientos temporales que, en esencia, son transitorios y no buscan una integración profunda con el entorno. Estos asentamientos suelen ser meros puntos de paso en un proceso más amplio de ocupación y explotación.

En contraste, la Patagonia presenta un escenario donde el mar se erige como el suelo fundamental y único medio de acceso a esta vasta región. El mar de la Patagonia es mucho más que una simple extensión de agua; es un elemento unificador que conecta los diversos territorios y sirve como la principal vía de entrada y salida en una región donde el acceso terrestre puede ser extremadamente difícil. En este sentido, el mar debe ser comprendido como un territorio en sí mismo, un espacio que requiere ser fundado, explorado y habitado con un enfoque que trascienda la simple explotación.

Los canales de la Patagonia, que atraviesan esta región, pueden ser vistos como los valles que delinean su geografía. Estos canales, que ofrecen una superficie relativamente plana en comparación con el terreno montañoso circundante, se están convirtiendo en un espacio cultivable en un sentido más amplio. En ellos se está empezando a desarrollar una forma de cultivo del mar, que incluye actividades como la acuicultura y la explotación sostenible de los recursos marinos.

Fundar, en este contexto, implica una combinación equilibrada de ocio, negocio y un profundo amor por el lugar. Es más que establecer una presencia física; es crear una conexión auténtica con el territorio, donde la convivencia con el medio ambiente y el desarrollo económico se entrelazan de manera armónica. Este enfoque reconoce que el proceso de fundar no solo debe atender a las necesidades económicas y prácticas, sino también a la creación de un hogar y un sentido de pertenencia en el terreno. La verdadera fundación de un territorio requiere un compromiso con su conservación, su cultura y su historia, así como una visión que abarque tanto el bienestar de sus habitantes como el respeto por su entorno natural.

En el libro *Aysén, Carta del Mar Nuevo* el poeta Ignacio Balcells nos expone como los nombres hablan de una región desamparada, de clima difícil y laberíntico para navegar. Los españoles nombraron a esta región la *Trapananda* que según el diccionario de Corominas es trampa y también engaño y cárcel. En contraposición a ello para los primitivos habitantes: *alacalufes*, *yaganes* y *onas*, esta tierra no fue trampa ni engaño. Nos dice el poeta: "Ellos fueron libres en *Aysén*, frugales y libres, trashumantes y libres, desnudos y libres. En *Aysén* navegaron como por el mejor de los mares. Fueron libres porque se dejaron poseer enteramente por el mar... quiénes así tuvieron por sagrado al mar ¿qué tiene de extraño, que después de todo hayan querido, en su honor, vivir naufragando, borrarse, desaparecer?"

Capítulo 3

Diseño de objetos y una embarcación

Entendemos una embarcación como un gran objeto. El Diseño de Objetos se constituye por entidades que posibilitan y abren el quehacer de los hombres a una realidad propiamente humana. Ellos son generados en la urgencia interior de los oficios y a su vez ellos son generadores de oficios. Los objetos son tan antiguos como el hombre mismo.

También se podría decir que son guías o extensiones de nuestro propio cuerpo. Y cuando decimos cuerpo, no nos referimos tan sólo a sus propiedades biológicas o métricas, sino a toda la complejidad indicativa y sensible que este implica en el hombre.

Por ello esta embarcación quiere dar cabida al abrir de una nueva habitabilidad, y es la de concebirla en una doble instancia: la del ir y la del estar.

El ir y el estar

El concepto del "ir" y el "estar" se plantea como una posibilidad fundamental para la transformación de la embarcación. Esta transformación busca ampliar la magnitud de los espacios disponibles cuando se está en movimiento y en reposo, haciendo de la embarcación algo más que un simple medio de transporte. En una región donde el agua constituye el único plano horizontal y predomina sobre el terreno terrestre, queremos concebir la embarcación no solo como un vehículo, sino como una plataforma habitable que se integra de manera funcional con nuestro quehacer diario.

Este enfoque se basa en la premisa de que el diseño, desde la interioridad y funcionalidad de la embarcación, tiene el potencial para facilitar esta doble posibilidad de transformación y adaptabilidad. Es decir, la embarcación debe ser capaz de transformarse y adaptarse tanto durante el movimiento como cuando está en reposo, para maximizar su utilidad y confort en un entorno donde las condiciones son únicas y desafiantes.

Para abordar este desafío, hemos establecido como hipótesis de trabajo cinco conceptos clave que hemos desarrollado en el Diseño de Objetos, los cuales denominamos las "peculiaridades o cualidades intrínsecas de los objetos". Estos conceptos son herramientas

fundamentales para la transformación de los objetos y su capacidad para adaptarse a diferentes contextos y usos, incluyendo su posible desaparición temporal o su reconfiguración según las necesidades. Las cualidades identificadas son:

1. **Plegabilidad:** La capacidad de los objetos de ser doblados o plegados para facilitar su almacenamiento y transporte, y luego ser desplegados para cumplir su función completa. Esta cualidad es esencial para adaptar el espacio en la embarcación y maximizar su funcionalidad en diferentes situaciones.
2. **Adosabilidad:** La capacidad de los objetos de ser fijados o adheridos a otras superficies o estructuras, permitiendo una integración flexible y ajustable dentro del espacio disponible. Esto permite una organización dinámica y adaptable de los elementos dentro de la embarcación.
3. **Abrir y Cerrar:** La cualidad de los objetos de ser abiertos o cerrados según sea necesario, lo que proporciona la versatilidad para modificar su uso y función. Esta característica es crucial para adaptar los espacios de la embarcación a diferentes actividades y condiciones.
4. **Tridimensionalidad:** La capacidad de los objetos para ocupar y operar en un espacio tridimensional, permitiendo un diseño más eficiente y funcional dentro de la embarcación. Esta cualidad facilita la utilización de todas las dimensiones del espacio disponible para mejorar la habitabilidad y el uso del área.
5. **Polifuncionalidad:** La cualidad de los objetos de servir múltiples propósitos o funciones, maximizando su utilidad y eficiencia. En el contexto de la embarcación, esto implica diseñar elementos que puedan desempeñar varias funciones, optimizando el uso del espacio y los recursos.

Estos conceptos son fundamentales para el diseño de una embarcación que no solo funcione como medio de transporte, sino que también sirva como un espacio habitable versátil y adaptable. La integración de estas cualidades permitirá crear una plataforma que se ajuste a las condiciones cambiantes de la región y a las necesidades de quienes la habitan, mejorando la calidad de vida y la eficacia en un entorno tan único como la Patagonia.

Capítulo 4

La Ley del desaparecimiento

El barco es un gran objeto, por ello materia del diseño, como ya explicamos anteriormente. Un objeto en movimiento, que se desplaza, no ocupa un solo lugar, como la arquitectura. El aparece y desaparece en los lugares, no deja huellas, sólo queda la memoria.

La embarcación reconocible como barco en el ir, se transforma, desaparece su condición de barco para dar paso a lo que podríamos llamar la plaza flotante. Como lugar abierto no sólo para acoger las Travesías de la Escuela, sino también para dar cabida y llevar actos,

conciertos, exposiciones, teatro. Este espacio o vacío-plaza, se construye a partir de objetos y artefactos móviles que hacen desaparecer una forma para transformarse en otra.

Los objetos construyen el acontecer y la temporalidad del barco, para su aquí y ahora.

Capítulo 5

Aparecer y desaparecer

Realicemos un breve análisis de estas peculiaridades, buscando algo en común a todas ellas, viendo lo que hemos afirmado al definir cada una.

1. La Plegabilidad: Aumento o disminución de su dimensión. Capacidad de un objeto de aparecer y des-aparecer.
2. Abrir y cerrar: Hermetizar y deshermetizar, hacer aparecer y desaparecer el objeto allí guardado o las personas allí protegidas.
3. Adosabilidad: Capacidad de los objetos de unirse unos a otros. Aparecen aumentando su magnitud, desaparecen al apilarse tanto en horizontal como en vertical.
4. Tridimensionalidad: Al ocupar cualquier punto en el espacio en su máxima extensión, tienen incluida en su uso la mínima extensión o desaparición.
5. Convertibilidad: El objeto asume una doble función.

Anteriormente analizamos en torno a la relación con el espacio arquitectónico y la evolución tecnológica, esta realidad y tendencia de los objetos a su compactación, a su doble estado de aparecer y desaparecer. Asimismo la vida en el ir: automóvil, tren, barco, avión, o la vida nómada del camping, en la tendencia del objeto a su doble cualidad.

Capítulo 6

Macrohabitabilidad y microhabitabilidad

Podemos distinguir una macrohabitabilidad: esto es la concepción del barco como un gran objeto habitable; distinguimos además lo que llamaremos microhabitabilidad: que son los objetos más pequeños y muy próximos al cuerpo, que se insertan con la macrohabitabilidad y que se funden en un solo gran elemento.

La macrohabitabilidad podemos ligarla a una dimensión arquitectónica. La microhabitabilidad la ligamos a la dimensión del diseño de objetos.

Sin embargo es un vacío en un objeto móvil, el cual los diseñadores intervendrán con la peculiaridad de su oficio, por tanto esta dimensión de vacío también la deben asumir los diseñadores.

La microhabitabilidad (objetos) queremos que esté en una íntima relación con la macrohabitabilidad, es decir, el espacio como vacío, por tanto como espacio arquitectónico. Que objeto y espacio no se anulen ni se confundan, sino que mantengan su equidistancia y se exalten uno a otro, esplendiendo sus propias cualidades.

Capítulo 7

Las travesías a Puerto Montt (1998 – 2005)

Estas Travesías corresponden al tiempo de construcción de la Microhabitabilidad de la Embarcación Amereida, que se inicia el año 1998, después de la construcción del casco en Huinay y su posterior remolque por la Armada, hasta la Marina de Chinquihue. En este lugar se colocó el sistema de impulsión, gobierno, redes, generador, bombas y se implementó la microhabitabilidad. De acuerdo al plan de avance de la Embarcación, en cada año académico y durante los dos primeros trimestres, los alumnos del cuarto nivel, reciben el encargo de un fragmento de la obra. Fragmento que estudian, desarrollan y construyen en el taller de Diseño de la Ciudad Abierta. En el tercer trimestre de Travesía, octubre y noviembre de cada año y durante 45 días de permanencia en Puerto Montt, realizan el montaje del prototipo en el barco, verificándolo y ajustándolo. Los alumnos titulantes que lo solicitan, realizan sus proyectos y obras en la embarcación.

Objetos de la microhabitabilidad y su relación con el cuerpo.

Tal como se dijo anteriormente, durante las travesías a Puerto Montt (1998-2005) se trabajó particularmente en la microhabitabilidad de la embarcación, es decir, instalaciones que poseen diversas peculiaridades que les permiten desaparecer en el momento del ir, y aparecer en el momento de estar. Lo que a continuación se expone son cada uno de los objetos de la microhabitabilidad que hacen posible cumplir las misiones a que está destinada la Embarcación. Como hemos visto en los fundamentos del diseño, los objetos le construyen los gestos al cuerpo. Ellos son móviles, van con el cuerpo, se desplazan con él. A diferencia de la arquitectura que es estática y en un lugar.

Los objetos se exponen, primero, ubicándolos dentro de la macrohabitabilidad y enseguida se muestra la peculiaridad del mismo, en base a secuencias en sus momentos de plegamiento o desplegamiento; armabilidad o desarmabilidad; abertura o cierre; apilamiento o desapilamiento; adosabilidad o desadosabilidad; cambio de dimensión en el espacio;

cambio de una función a otra. Se trata de revelar el algoritmo geométrico de cada una de estas peculiaridades. Asimismo dar cuenta del cambio del objeto en su temporalidad y acontecer: si es para el día o la noche; para el ir (navegar), o el estar (transformado en plataforma-taller).

1. Plataformas

Las plataformas son unidades de pliegue y despliegue, están moduladas en cuatro unidades por cada borda para ser accionadas mediante mecanismos simples. En cada módulo de la plataforma se conectan los mantos climáticos, compuesto del pecho y el antepecho.

- a. Espacio temporal que construyen: el de un Taller de máquinas y herramientas, para prefabricar obras que abran nuevos asentamientos de fundación o implementen, los ya existentes en la región austral. Alternativamente un laboratorio para el monitoreo de agua y de patología con análisis y diagnóstico in situ. Este espacio se construye mediante 2 plataformas, que se despliegan, una a babor y otra a estribor, cada una de 2.50 x 8 m., ampliando la superficie de cubierta de 50 m². a 90 m².
- b. Cualidad Intrínseca o peculiar: La de «plegamiento» «armabilidad» y «convertibilidad». Cada plataforma (a babor y estribor) está formada por cuatro módulos de funcionamiento autónomo, compuesto de las siguientes partes: 1. La estructura resistente: I. La plataforma de piso; III. La membrana climática de techo; IV. Los antepechos aerodinámicos que portarán los mesones de trabajo y el pañol de herramientas.
- c. Relación con el cuerpo: Las plataformas se levantan y se bajan. Esto se realiza con el cuerpo de modo indirecto, pues se utiliza un aparejo. El cuerpo se extiende logrando su mayor altura, toma la cuerda con la mano, movimientos de los brazos, junto con la pérdida de tamaño del cuerpo, logran la fuerza necesaria para levantar la plataforma.

2. Antepechos.

Los antepechos plegados forman las bordas de la embarcación. Desplegados y colocados en los extremos de las plataformas, forman las paredes, que contienen los mesones de trabajo y que también se despliegan. Su forma aerodinámica evita que el barco sea arrastrado por vientos intensos.

- a. Espacio temporal que construye: Sobre esta estructura se ubicarán los mesones de trabajo del taller de obras y los pañoles de herramientas.
- b. Cualidad Intrínseca o peculiar: la de «plegamiento» «armabilidad» y «convertibilidad». Son módulos que se pliegan y construyen un perfil aerodinámico.

- c. Relación con el cuerpo: Para maniobrarlos se necesita de dos personas. Tiene dos momentos que involucran al cuerpo. I. Cuando se pliega y despliega. II. Cuando se pone y saca del borde la plataforma.

3. Techos.

Los techos se deslizan desde el cielo de la superestructura, donde están guardados, y se conectan con los antepechos. Las cubiertas de los antepechos y techos son de policarbonato, para la protección climática y la optimización luminosa que requieren los trabajos del taller de máquinas y herramientas.

- a. Espacio temporal que construye: Esta es la unidad que completa la figura.
- b. Cualidad Intrínseca o peculiar: Tienen el movimiento del entrar y salir, cuando entra, queda bajo el techo de la superestructura, cuando sale, queda vinculado al antepecho.
- c. Relación con el cuerpo: Cuando el techo está adentro, el cuerpo se extiende, buscando su mayor altura, lo toma del extremo y lo comienza a sacar. El cuerpo va desplazando el cuerpo a la vez que lo aguanta.

*Por ello representar el movimiento es posible en el cine o en la televisión, difícil con imágenes estáticas. Hemos optado por imágenes en secuencias, desde una posición extrema a otra extrema y dando posiciones intermedias que van mostrando el cambio geométrico que se produce en el objeto, es decir, los cambios propios de su peculiaridad. Por ello reforzamos y reiteramos estas imágenes con axonométricas, cortes y fotografías.