Departamento de Arquitectura
Universidad Técnica Federico Santa María
Valparaíso, Chile

Este desarrollo de proyecto surge de la inquietud por repensar la relación entre la arquitectura, el clima y la vida urbana en contextos extremos. Punta Arenas, con su identidad austral y su clima polar, revela una tensión entre el refugio interior y el anhelo ciudadano de reencontrarse con el exterior. Frente a este desafío, el proyecto busca transformar el borde costero en un espacio de encuentro que una la ciudad con el mar, conciliando funcionalidad portuaria y sentido de pertenencia.

El Puerto de Magallanes se concibe así como una infraestructura que trasciende lo técnico: un gesto urbano que extiende la trama de la ciudad hacia el agua, incorpora protección frente al viento y celebra la memoria del territorio. Inspirado en la cultura Selk'nam y en las formas naturales del paisaje, el proyecto propone una arquitectura capaz de resguardar, conectar y representar a una comunidad que habita los límites del continente.



BELLO CARVAJAL MEMORIA DE TITULO 2025

Departamento de Arquitectura
Universidad Técnica Federico Santa María
Valparaíso, Chile

PUERTO DE MAGALLANES, TERMINAL INTERNACIONAL DE CRUCEROS Y BORDE COSTERO DEL ESTRECHO

OMAR ALEXI BELLO CARVAJAL

Memoria para optar al titulo de Arquitecto

PROFESORES
Amaya Glaría Kähni
Jorge León Canales

Modalidad Proyecto Urbano
2024/25

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN Y CONFIDENCIALIDAD DE MONOGRAFÍA A REPOSITORIO ACADÉMICO

1.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO ACADÉMICO

Tipo de monografía (marcar una opción): ☒ Memoria o trabajo de título; ☐ Tesis de Postgrado; **Título del trabajo:** Puerto de Magallanes, terminal internacional de cruceros y borde costero del estrecho

Nombre del candidato(a): Omar Alexi Bello Carvajal

Carrera / Grado: Arquitectura

Campus: Casa Central Valparaiso **;** **Departamento**: Arquitectura

2.- VALIDACIÓN DEL PROFESOR GUÍA/DIRECTOR DE TESIS

Yo, Amaya Glaría Kähni , en mi calidad de profesor(a) guía/director(a) del trabajo académico mencionado anteriormente **DEJO CONSTANCIA** que:

- He revisado esta versión del documento y corresponde a la versión final aprobada del trabajo.
- El trabajo cumple con los requisitos académicos y de formato establecidos por la institución

3.- EVALUACIÓN DE CONFIDENCIALIDAD POR PROPIEDAD INDUSTRIAL

☒ El trabajo **NO contiene información que amerite confidencialidad** y puede ser publicado de inmediato en repositorio con acceso abierto.

☐ El trabajo **CONTIENE** información con potenciales implicancias de propiedad industrial o intelectual y requiere un periodo de confidencialidad (embargo) por:

☐ 6 meses; ☐ 12 meses; ☐ 2 años; ☐ 3 años; ☐ 5 años; ☐ 10 años

Fundamentación de la necesidad de confidencialidad (obligatorio si se solicita embargo):

4.- FIRMAS

Profesor(a) guía o director(a) de memoria o tesis:

Fecha: 22/10/2025 ; **Firma:** _____ Amaya Glaría Kähni

Estudiante o Candidato(a):

Fecha: 22/10/2025 ; **Firma:** _____ Omar Bello Carvajal

Este formulario debe ser insertado como página 2 de la memoria o tesis, completado y firmado por estudiante y profesor(a) antes de la entrega en portal PRISMA de Biblioteca USM.



Punta Arenas | imagen propia



Bandera Región de Magallanes | imagen propia

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer profundamente a mis padres, quienes siempre se esforzaron por entregarme lo mejor que pudieron.
A mi madre, Benilda del Carmen Carvajal Aranda, por hacerme siempre su máxima prioridad, incluso en los momentos más difíciles. Su fortaleza y amor incondicional han sido mi mayor inspiración.
A mi padre, José Ricardo Bello Higueras, por formarme con valores firmes y enseñarme a enfrentar cada etapa de la vida con determinación, visión de futuro y sin temor a lo desconocido.

A mi pareja Ángeles, a quien admiro con enorme orgullo. Eres una de las personas más fuertes que he conocido y agradezco infinitamente que estés a mi lado. Gracias por tu apoyo, tu amor, tu compañía y tu paciencia. No podría haber concluido este proyecto de título sin ti, mi compañera, mi regalona, mi "mamichula".

A mis amigos que me acompañaron durante esta etapa universitaria. En especial a Frank, mi compañero de batalla hasta el día de hoy; a Paolo, por compartir el mismo espíritu nortino y ser una gran persona en todo sentido; y a mi amigo más austral, Javier, quien fue fundamental en este proceso. Gracias por abrirme las puertas de tu casa, por compartir tu vida y tus tradiciones. Me siento profundamente afortunado de que el destino los haya puesto en mi camino.

Agradezco también a las personas que me sostuvieron en los momentos más difíciles. A tía Gaby y Marco, por su compañía y constante preocupación; a mis abuelos Omar y Silvia, por su amor infinito y por ser mis mayores admiradores. Espero poder seguir compartiendo más logros con ustedes. Todo esto me llena el corazón y me hace sentir inmensamente agradecido con la vida.

Finalmente, deseo expresar mi gratitud a mis profesores guía, Amaya y Jorge, por su paciencia, orientación y dedicación. Los admiro profundamente y me alegra haber tenido la oportunidad de aprender de profesionales como ustedes. Extiendo este agradecimiento a todos los docentes del departamento, por su entrega y por inspirarme a seguir creciendo como arquitecto. Ha sido un verdadero honor ser aprendiz de tan grandes arquitectos y arquitectas.

RESUMEN

La investigación aborda la problemática de cómo diseñar espacios comunes cubiertos en un clima polar, tomando como caso de estudio la ciudad de Punta Arenas, Chile. Esta localidad se caracteriza por su identidad territorial única y por un contexto climático extremo, marcado por bajas temperaturas, fuertes vientos y variaciones estacionales de luz, condiciones que han modelado un modo de habitar predominantemente interior. No obstante, persiste en la comunidad el deseo de reconectar con el entorno exterior y su paisaje unico.

La propuesta identifica una oportunidad urbana tras la cancelación de un proyecto portuario anterior, proponiendo la reconversión del borde costero como un espacio público de relevancia cultural y regional. Desde esta perspectiva, el nuevo Puerto de Magallanes se plantea no solo como infraestructura portuaria y receptora de cruceros internacionales, sino también como un espacio articulador entre la ciudad y el mar, constituyendo una "carta de presentación" para Punta Arenas y la región de Magallanes.

La propuesta urbana se fundamenta en la extensión de las principales vías de la ciudad hacia el mar, promoviendo una continuidad espacial y funcional entre el tejido urbano y el borde costero. A nivel arquitectónico, se plantea la reorientación y ampliación del muelle mediante el sistema estructural "Dolphin", alcanzando una longitud apta para embarcaciones de hasta 350 metros de eslora. El edificio terminal integra usos públicos y programas de encuentro social junto a las operaciones portuarias, fomentando la coexistencia de actividades turísticas, culturales y comunitarias.

Igualmente, se incorpora una estrategia de resguardo climático inspirada en las formas naturales de las dunas, generando un paseo costero protegido del viento y vinculado a programas como: ferias internacionales, un anfiteatro público y elementos patrimoniales preexistentes. Finalmente, la propuesta rescata la identidad y memoria local mediante la incorporación simbólica de figuras Selk'nam, reforzando el sentido de pertenencia y la conexión entre paisaje, cultura y ciudad.

ABSTRACT

This research addresses the challenge of designing covered communal spaces in a polar climate, using the city of Punta Arenas, Chile, as a case study. The city is defined by its unique territorial identity and extreme climatic conditions—low temperatures, strong winds, and seasonal variations in daylight—which have shaped a predominantly indoor way of living. Nevertheless, there remains a strong desire within the community to reconnect with the outdoors and its distinctive coastal landscape.

The project identifies an urban opportunity following the cancellation of a previous port development, proposing the transformation of the waterfront into a public space of cultural and regional significance. From this perspective, the new Puerto de Magallanes is conceived not only as port infrastructure for international cruise ships but also as an articulating space between the city and the sea—a true "gateway" for Punta Arenas and the Magallanes Region.

The urban proposal is based on extending the city's main streets toward the sea, promoting spatial and functional continuity between the urban fabric and the coastal edge. Architecturally, the project proposes the reorientation and extension of the pier using the "Dolphin" structural system, achieving a length suitable for vessels up to 350 meters. The terminal building integrates public uses and social gathering spaces alongside port operations, encouraging the coexistence of tourism, cultural, and community activities.

Similarly, the design incorporates a climate protection strategy inspired by the natural form of sand dunes, creating a wind-sheltered coastal promenade connected to programs such as international fairs, a public amphitheater, and existing heritage elements. Finally, the proposal reinterprets local identity and memory through the symbolic inclusion of Selk'nam figures, strengthening the sense of belonging and the connection between landscape, culture, and city.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS 02
RESUMEN 03
ABSTRACT 04
ÍNDICE 05
PROBLEMÁTICA 06
INTRODUCCIÓN 07
CAPITULO I: "PUNTA ARENAS" 09
Ciudad de Punta Arenas 10
Identidad Magallánica 12
El clima extremo 14
CAPITULO II: "¿COMO VIVEN LAS PERSONAS EN PUNTA ARENAS?" 19
CAPITULO III: "UNA OPORTUNIDAD" 23
2016 Una provocación y un cambio 24
2017 Presentación de una oportunidad 25
2018 Cancelación de proyecto 26
CAPITULO IV: "PROYECTAR UN ESPACIO" 30
Articulación Urbana 31
Estrategias de diseño 41
Visualización proyecto completo 75
ANEXO: "SKETCH BOOK" 97
BIBLIOGRAFÍA 119

¿CÓMO DISEÑAR ESPACIOS COMUNES CUBIERTOS EN UN CLIMA POLAR?

Para Contextualizar

A lo largo de la historia, el ser humano se ha desplazado por todo el planeta en búsqueda de recursos como alimento, agua y refugio. Esto ha llevado a diferentes grupos de comunidades a asentarse en climas extremos como el desierto, las montañas o en un clima Polar, donde han debido desarrollar diferentes adaptaciones culturales, tecnológicas y físicas para poder sobrevivir.

Siendo la adaptación constante y diversa la gran característica de la vida en los climas extremos, la cual se puede ver reflejada en la arquitectura de estos lugares, manifestándose en diferentes momentos como: el diseño de las viviendas y sus materiales, en el uso y entendimiento de un espacio publico con estas características climáticas, y en una arquitectura que sepa responder a las fuertes costumbres y culturas que despiertan los habitantes de estos climas.

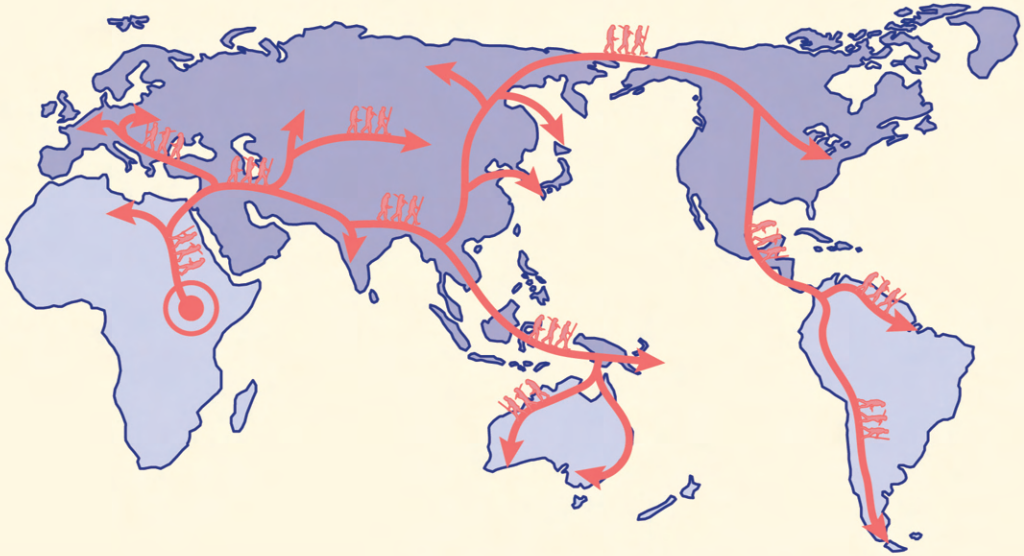


Diagrama desplazamiento por el mundo| Elaboración propia | info pmc.ncbi.nlm.nih.gov

Chile es un ejemplo de esto debido a que cuenta con un amplio abanico de climas a lo largo de su territorio, destacando entre los más extremos el clima desértico del norte y su contra parte el clima polar del sur, pero son las regiones polares las que presentan condiciones mucho más extremas en términos de frío, viento y variación de luz, y es precisamente en estos lugares donde la arquitectura se manifiesta con mayor relevancia en la búsqueda de concebir nuevas formas de poder habitar en el frío intenso, desarrollando así ciudades con un estilo de vida único y con una relación única con sus habitantes.

Para entender como se construye un espacio con cualidades únicas en este clima polar, estudiare una ciudad de Chile que cuenta con estas condiciones, presentándola como mi caso de estudio en el "Capitulo I".

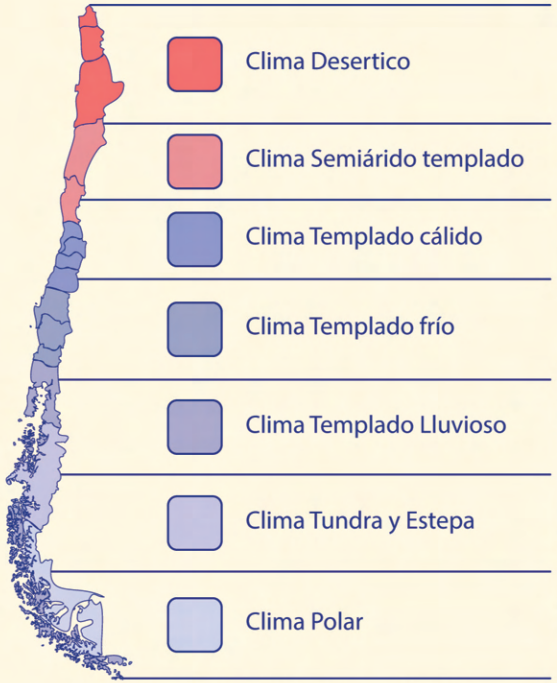


Diagrama climas de Chile | Elaboración propia | info bcn.cl



Desierto de Atacama, 2020.



Parque Torres del Paine, 2021.


Punta Arenas | tangol.com
CAPÍTULO I: "PUNTA ARENAS"

Ciudad de Punta Arenas

Conocida como la ciudad de las nubes, los arcoíris y las casas de colores, Punta Arenas es la capital de la XII Región de Magallanes y la Antártica Chilena, se encuentra emplazada en la ribera del estrecho de Magallanes, el que fue la principal vía de conexión entre el océano Atlántico y Pacífico hasta la apertura del canal de Panamá en 1917.



Pese a su perdida de protagonismo como via de navegación entre oceanos, la ubicación de la ciudad la convierte en un punto estratégico debido a su conexión con el continente antártico, ya que son más de 15 países que ocupan la ciudad como puerto base y al menos 25 los solicitan sus servicios anualmente.



Punta Arenas, 2019.



De todas formas la ubicación en el cono sur del continente a hecho que la vida que se desarrolla en Punta Arenas este marcada por un sentimiento de aislación geográfica.



Población Punta Arenas



Población de Punta arenas:
125.932 Personas según censo 2017.

La población total en la XII Región es de 166.533 personas, en decir Punta Arenas concentra al 75,6 % de la población total de la región.



Cantidad de Turistas en Punta arenas:
70.000 - 100.000 según Diario EL Pinguino.

El turismo de Cruceros juega un papel importante registrando cifras de más de 11.500 pasajeros en solo una semana.



Los Selk'nam fueron los primeros humanos en habitar estos territorios.

Pese a haber sido exterminados a partir de 1881, su cultura fue la base para entender la relación entre sociedades y territorio.

Identidad Magallánica

Esta realidad a impulsado una población mucho más unida que ha desarrollado toda una cultura en torno a una identidad regional, con campañas sociales como las jornadas por el niño impedido magallánico, eventos culturales como el carnaval de invierno o el festival folclórico en la patagonia, además de reconocer iconos regionales como la bandera Magallánica.

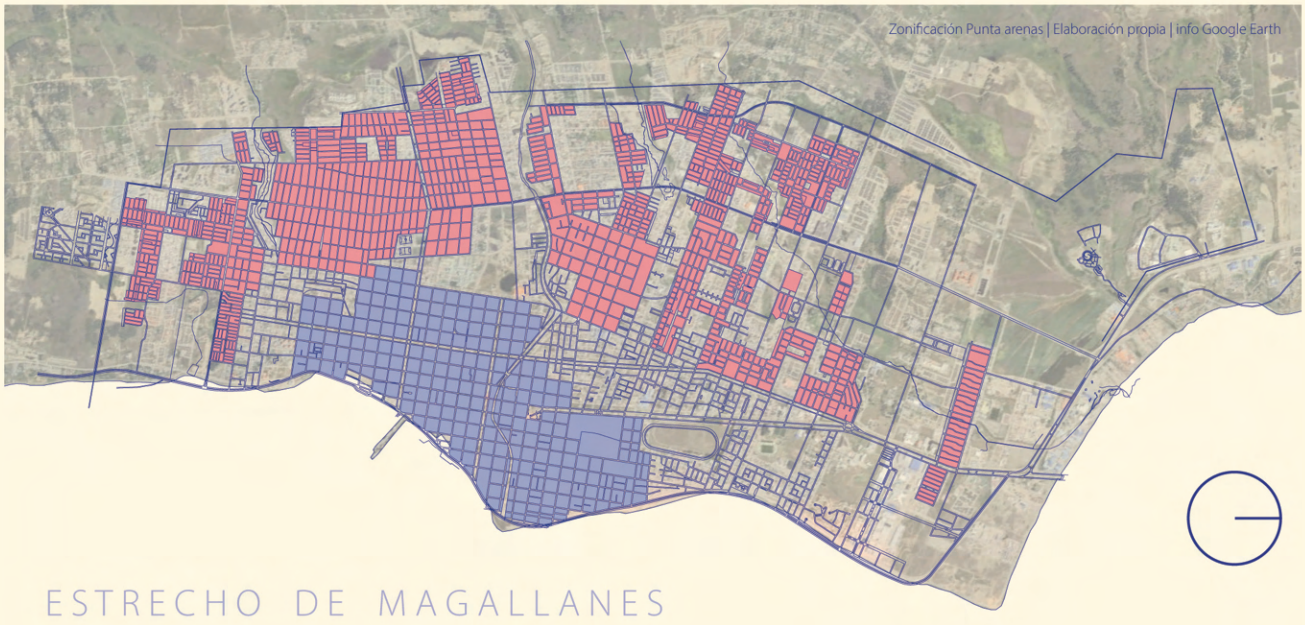


Bandera Magallánica y Bandera Chilena Punta Arenas, 2018



Festival de Invierno Punta Arenas, 2019

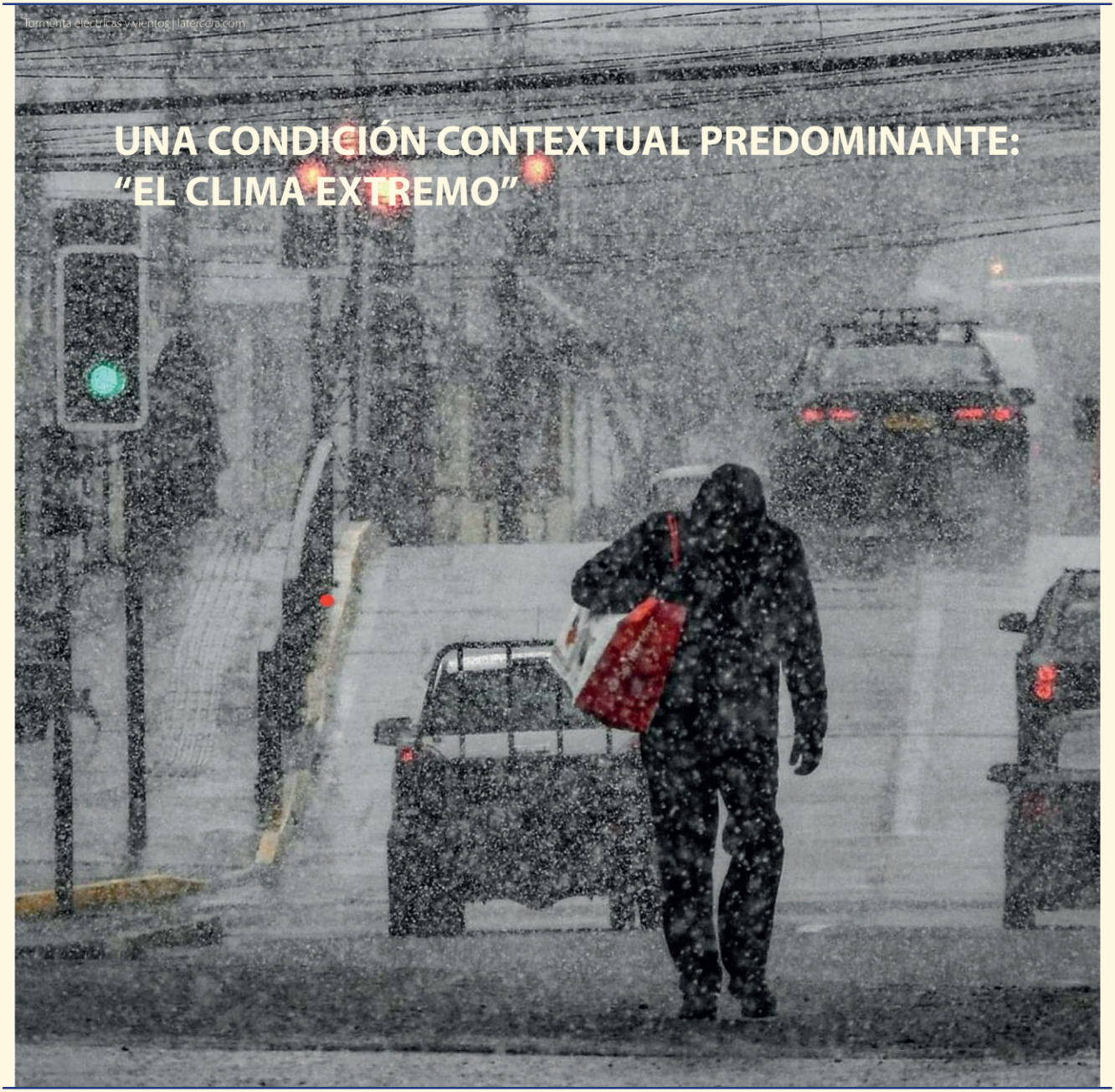
Uso de zonas en Punta Arenas



En la actual Punta Arenas la mayoría de los habitantes se concentra en las zonas perimetrales de la ciudad repartidos entre el sector Norte, el sector Sur y el sector Oeste en aproximadamente 17.800 m2 de superficie.

En la zona del centro de la ciudad se concentran principalmente sectores los de comercio y servicios, así como los edificios patrimoniales y las zonas más turísticas.

53°09′45″ S 70°54′29″ O / -53.1625, -70.908055555556


Tormenta eléctrica y vientos | latercera.com
UNA CONDICIÓN CONTEXTUAL PREDOMINANTE:
"EL CLIMA EXTREMO"

Clasificación de Koppen - Gelger

Punta Arenas tiene un clima Marítimo Subártico, oceánico subpolar (Cfc), baja oscilación térmica.
Hace mucho frio durante todo el año, debido a la escasa radiación solar y constante precipitación sólida.

Récord día más frió: En el año 2002 Punta Arenas alcanzó los -12,2 °C en la temporada de invierno

Tabla Climática

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	9	9	7,9	5,8	3,6	1,7	1,4	1,9	3,5	5,2	6,6	8
Temperatura min. (°C)	6,6	6,6	5,7	3,9	2	0,1	-0,3	0,2	1,3	2,7	4,1	5,6
Temperatura máx. (°C)	11,7	11,9	10,6	8,1	5,5	3,3	3,1	4	6,1	8,1	9,4	10,8
Precipitación (mm)	98	75	91	93	68	63	64	70	62	78	90	99
Humedad (%)	71%	72%	75%	78%	81%	83%	82%	80%	77%	73%	71%	70%
Días lluviosos (días)	16	12	14	12	10	9	10	11	10	13	15	16

Tabla Climática | Elaboración propia | info meteored.cl



Punta Arenas, Verano



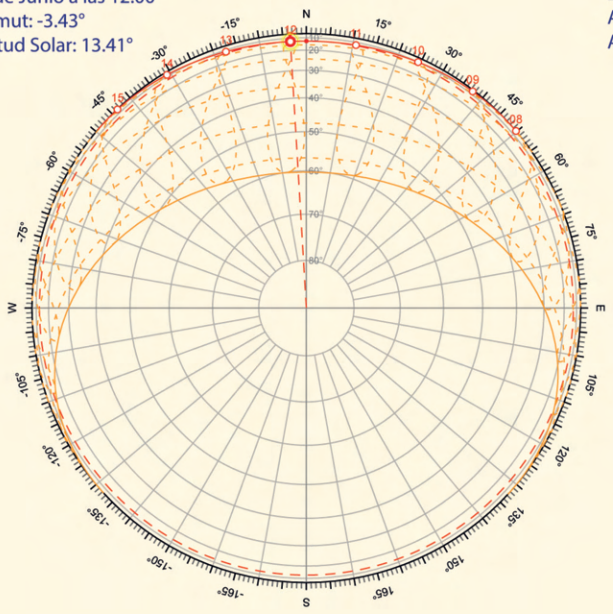
Punta Arenas, Invierno

Horas de Luz Solar

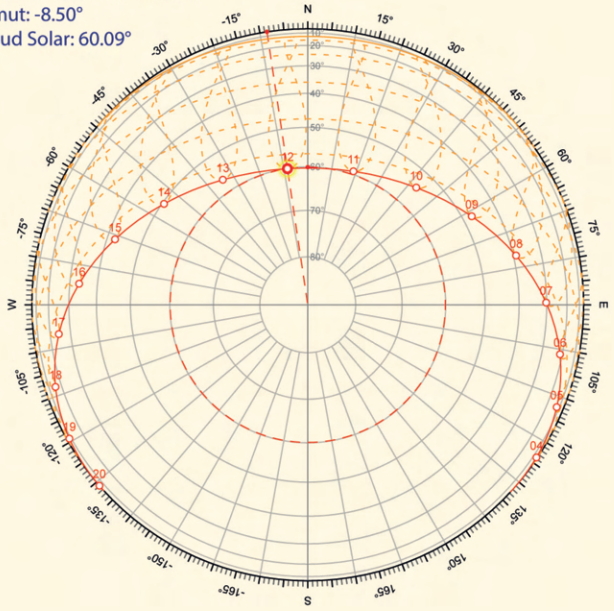
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Horas de sol (horas)	7,5	7	5,7	4,8	4,2	3,7	3,9	4,9	5,4	6,5	7,5	7,7

La condición lumínica es sumamente particular puesto que en invierno se cuenta con 7 horas de luz natural, en tanto que en el verano son 18.

21 de Junio a las 12:00
Azimut: -3.43°
Altitud Solar: 13.41°



21 de Diciembre a las 12:00
Azimut: -8.50°
Altitud Solar: 60.09°

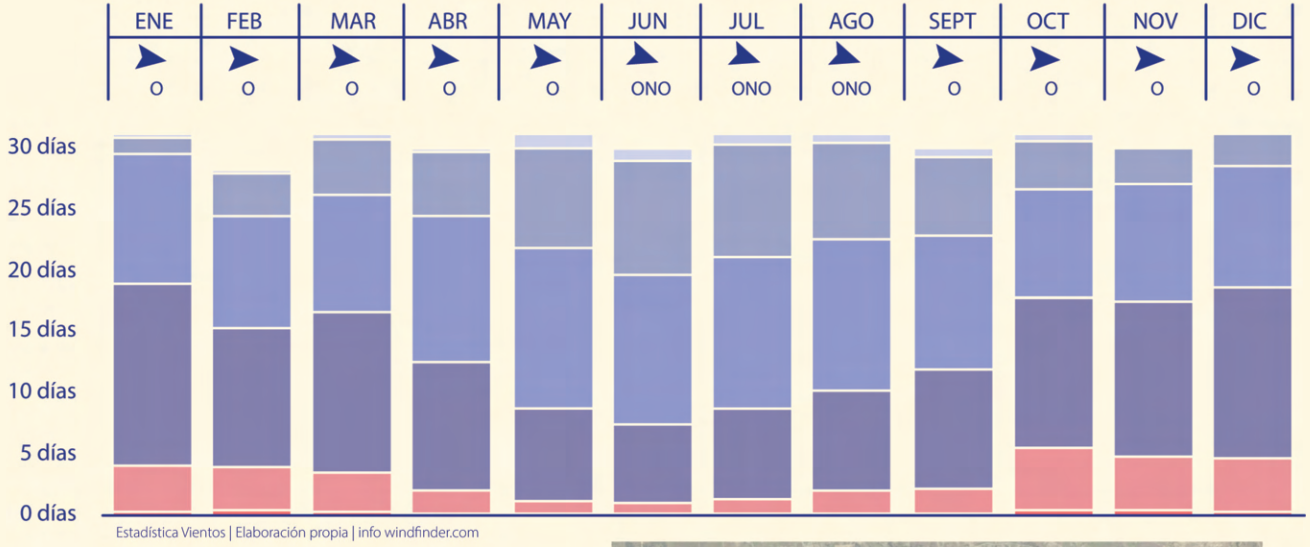


Carta Solar | sunearthtools.com


Vientos en Punta Arenas | emol.com
LOS CONSTANTES VIENTOS INTENSOS

Estadística de Vientos

La mayor parte del año en Punta Arenas se pueden registrar vientos que van desde los 20 - 40 km/h, y a pesar de que su fuerza disminuye en la larga estación fría, entre los meses diciembre y marzo se han llegado a registrar vientos de hasta 140 km/h, volviendose un factor condicionante de la vida en Punta Arenas.



Estadística Vientos | Elaboración propia | info windfinder.com

5 - 10 km/h
10 - 20 km/h
20 - 30 km/h
30 - 40 km/h
40 - 50 km/h
> 50 km/h





CAPÍTULO II: "¿COMO VIVEN LAS PERSONAS EN PUNTA ARENAS?"

Estilo de vida interior con oportunidad en el exterior

La vida en Punta Arenas se caracteriza por el tiempo que las personas pasan en interiores y el anhelo de aprovechar cualquier posibilidad de disfrutar del entorno al aire libre, debido a las condiciones climáticas los residentes están acostumbrados a refugiarse en el interior de sus hogares, lugares de trabajo, centros comunitarios y otros espacios cerrados, donde encuentran confort y protección ante las inclemencias del tiempo.

Esto no quiere decir que no salgan a la calle, todo lo contrario la infraestructura publica ha debido saber adaptarse a las condiciones climaticas ofreciento espacios de refugio en instancias cotidianas.

Sin embargo, existe un aspecto muy importante que es el "aprovechamiento de las oportunidades al aire libre". A pesar de las condiciones climáticas, los habitantes de Punta Arenas tienen un fuerte sentido de disfrutar el exterior apenas el clima lo permita, incluso si las condiciones solo son ligeramente favorables, los residentes no dudan en salir y disfrutar del aire libre.

Este fenómeno se ve mayormente reflejado en el comportamiento de las personas durante los días menos fríos o cuando hay una pausa en los fuertes vientos. En esos momentos, la ciudad cobra vida al aire libre donde familias, amigos y deportistas salen a realizar actividades recreativas. Este entusiasmo por aprovechar cualquier oportunidad para estar al exterior destaca la capacidad de adaptación de los habitantes y su arraigo con el lugar.



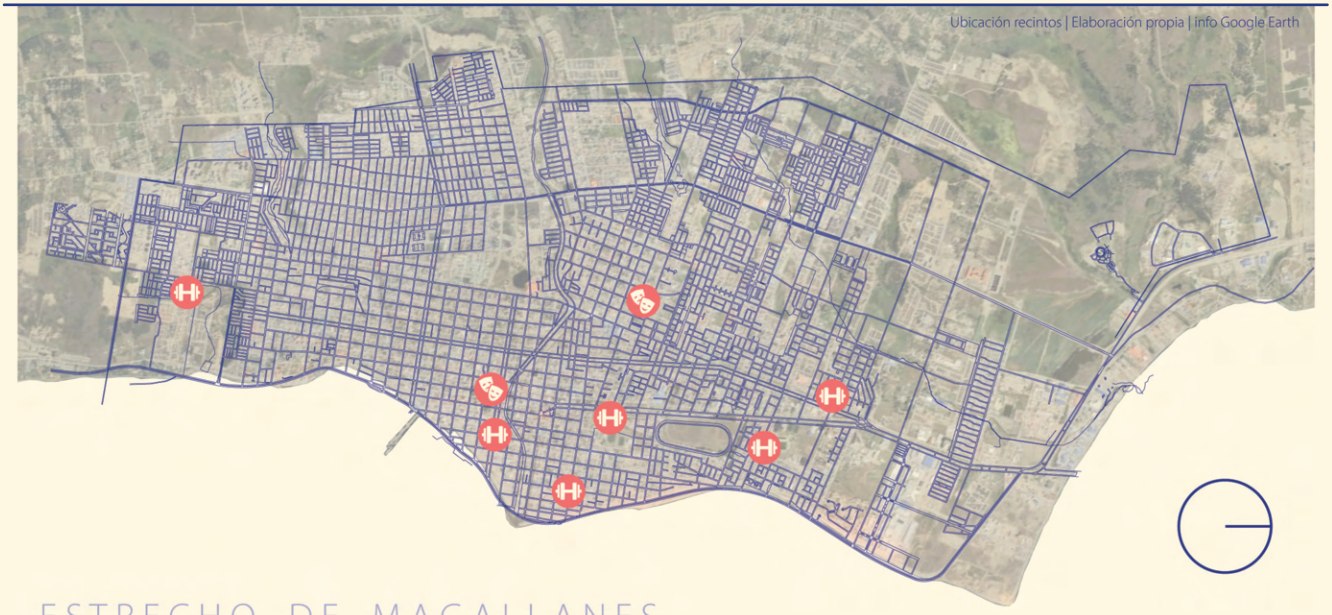
Paradero micro bus Punta Arenas, 2022.



Paradero micro bus Punta Arenas, 2020.



Chapuzón del Estrecho, 2022.



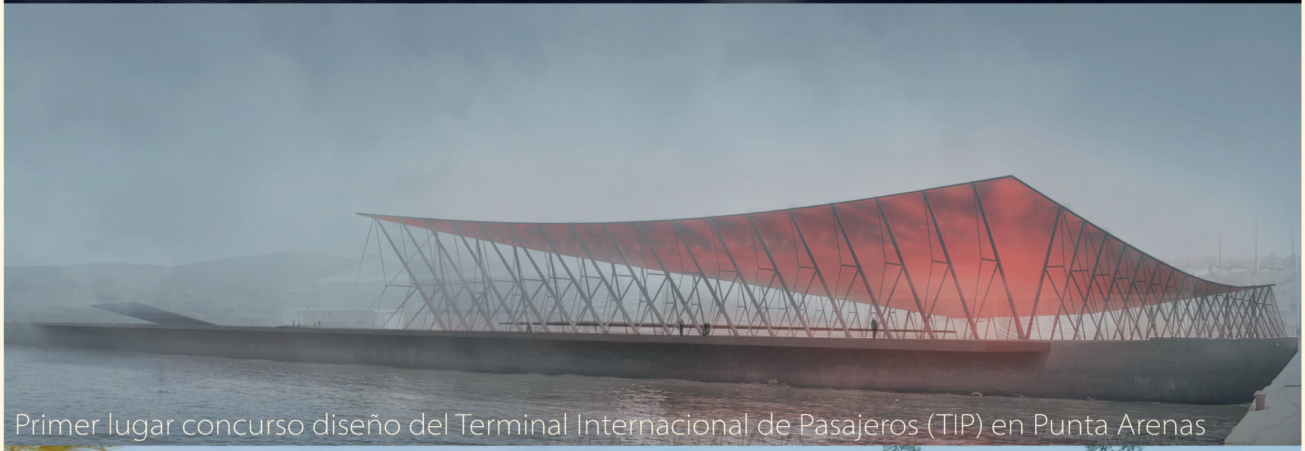
Las personas despues de disfrutar las instancias masivas en el exterior deben volver a sus vidas interiores, cada uno por separado esto debido a que la ciudad no cuenta con espacios comunes que permitan la permanencia, ya que los existentes son incompatibles con el clima hostil.

Ademas se debe mensionar que cuando se realizan eventos que acogen una gran cantidad de personas, se suelen realizar en gimnasios que se adaptan para poder llevar la actividad a cabo o en algun teatro, ya que tampoco existen grandes espacios comunes cubiertos del clima, siendo limitada la capacidad de reunir a las personas en un punto debiendo realizar actividades regionales sin la posibilidad de reunir un gran grupo.

CAPÍTULO III: "UNA OPORTUNIDAD"



Segundo lugar concurso diseño del Terminal Internacional de Pasajeros (TIP) en Punta Arenas



Primer lugar concurso diseño del Terminal Internacional de Pasajeros (TIP) en Punta Arenas



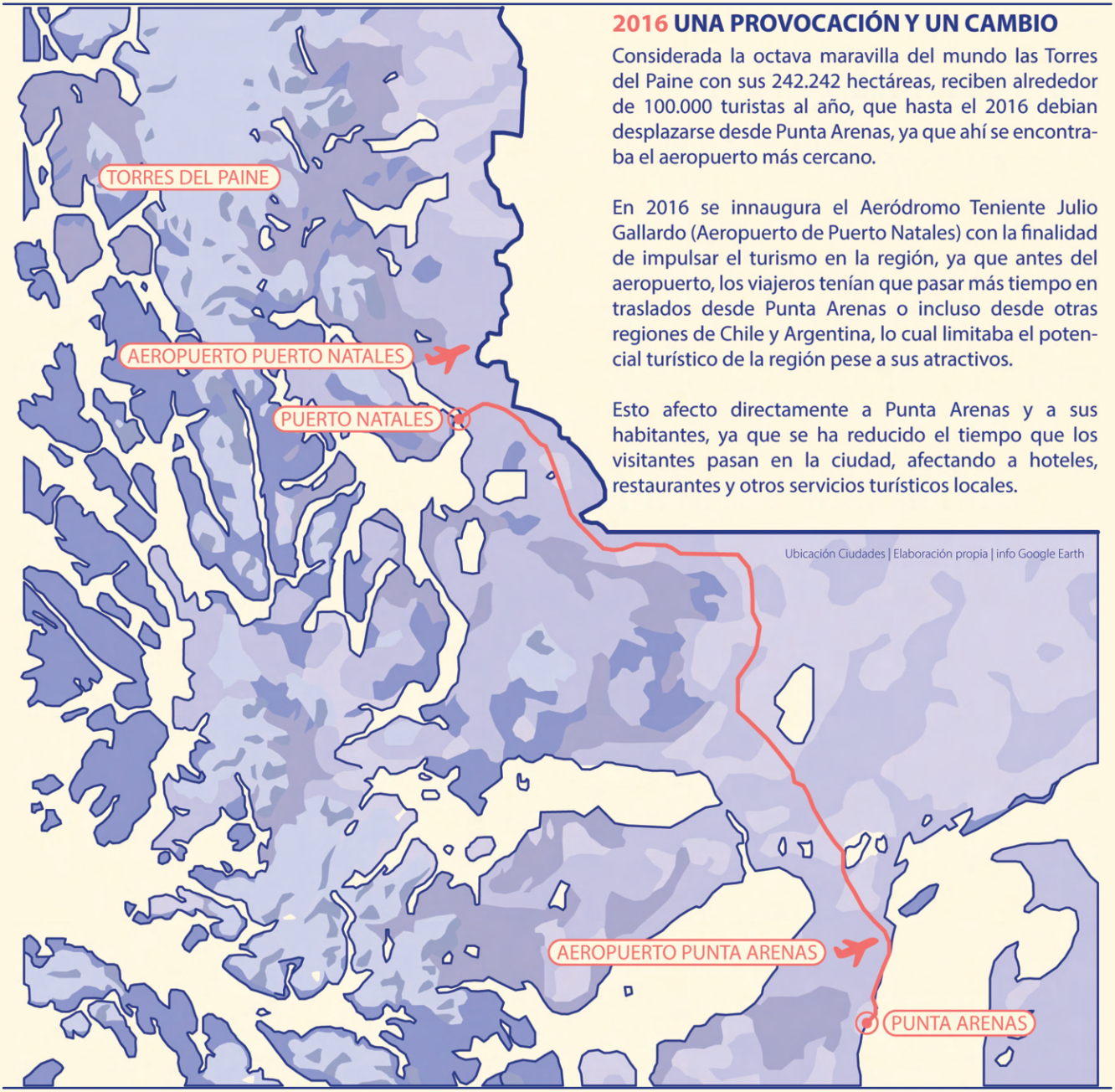
Tercer lugar concurso diseño del Terminal Internacional de Pasajeros (TIP) en Punta Arenas

2016 UNA PROVOCACIÓN Y UN CAMBIO

Considerada la octava maravilla del mundo las Torres del Paine con sus 242.242 hectáreas, reciben alrededor de 100.000 turistas al año, que hasta el 2016 debian desplazarse desde Punta Arenas, ya que ahí se encontraba el aeropuerto más cercano.

En 2016 se innaugura el Aeródromo Teniente Julio Gallardo (Aeropuerto de Puerto Natales) con la finalidad de impulsar el turismo en la región, ya que antes del aeropuerto, los viajeros tenían que pasar más tiempo en traslados desde Punta Arenas o incluso desde otras regiones de Chile y Argentina, lo cual limitaba el potencial turístico de la región pese a sus atractivos.

Esto afecto directamente a Punta Arenas y a sus habitantes, ya que se ha reducido el tiempo que los visitantes pasan en la ciudad, afectando a hoteles, restaurantes y otros servicios turísticos locales.



PRESENTACIÓN DE UNA OPORTUNIDAD 2017

En 2017 la empresa EPAUSTRAL anuncia un Concurso Internacional de Plan Maestro y Anteproyecto para el Terminal de Pasajeros Puerto de Magallanes con la finalidad de que en el 2020 se conmemoren los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, de hecho un poco más adelante en el mismo año se anuncia un concurso para el diseño de un Centro Antártico en Punta Arenas que tambien tiene la intencion de conmemorar esta fecha.

Es el edificio portuario el que tendría como fin ser un nuevo centro urbano para la ciudad, con servicios turísticos, comerciales, gastronómicos y artesanales. Todo auspiciado por el Colegio de Arquitectos de Chile AG, la Intendencia de Magallanes y la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas

Entre las 44 propuestas se escoge este proyecto como el ganador presentando un nuevo Terminal Internacional que plantea un edificio ligero y transparente, dando lugar a lo que probablemente será el mayor espacio cubierto de la ciudad, denominando a este como un lugar único que ofrece un lugar de abrigo para el encuentro de los habitantes de Punta Arenas.

EPAUSTRAL
CONECTANDO A MAGALLANES

IL. MUNICIPALIDAD DE PUNTA ARENAS



Primer Lugar en concurso del Terminal Internacional de Pasajeros de Punta Arenas, Chile, 2017.

CANCELACIÓN PROYECTO EN 2018

Al siguiente año de haber sido presentado el proyecto se da a conocer que sera cancelado, por una falta de presupuesto para su construcción, esto genero molestias entre las entidades financiadoras del proyecto. En ese entonces Eduardo Camelio quien era el Presidente de la Cámara Austro Chile manifestó su disgusto comentando: "Vamos a seguir con el mismo galpón que se tiene donde damos una pésima imagen y dejamos de ser competitivos a nivel internacional comparado con el puerto de Ushuaia, que tiene un muelle fenomenal, mientras nosotros tenemos un muelle ínfimo"

CULTURA Responsabilidad estatal Arquitectura ... Noticia proyecto | latercera.com

Arquitectura y concursos públicos: una historia de frustraciones

La cancelación del proyecto original del eje Alameda-Providencia puso en debate los proyectos adjudicados y financiados por el Estado que nunca llegarán a puerto. Los arquitectos acusan publicidad engañosa y falta de una visión de ciudad a largo plazo.

Denisse Espinoza A. **30 MAR 2019** 02:30 AM Tiempo de lectura: 8 minutos



Proyecto para el Terminal Internacional de Pasajeros de Punta Arenas, de Cecilia Puga, Paula Velasco y asociados, que se ganó en 2017 y se desechó año y medio después. Foto: Cecilia Puga







Actual Terminal Internacional de Pasajeros de Punta Arenas, 2023.

FACTORES DETERMINANTES PARA UNA NUEVA PROPUESTA

PÉRDIDA DE VÍNCULO CIUDAD - BORDE

La ciudad de Punta Arenas ha experimentado una progresiva desconexión con su borde costero, a pesar de su ubicación privilegiada frente al Estrecho de Magallanes. Esta pérdida de vínculo se debe, en gran parte, al escaso uso cotidiano del litoral por parte de la comunidad. La falta de infraestructura peatonal, espacios públicos activos y una planificación urbana que integre el borde marítimo al tejido de la ciudad ha generado una barrera física y simbólica entre los habitantes y su frente costero.



Actual Borde Costero | imagen propia

FACTORES DETERMINANTES PARA UNA NUEVA PROPUESTA

PÉRDIDA DE UN PROYECTO POTENCIADOR

Si Punta Arenas quiere atraer a visitantes de todo el mundo y brindarles una experiencia que refleje la riqueza y el carácter único de la ciudad, es fundamental contar con una infraestructura portuaria de primer nivel. Un puerto moderno, funcional y emblemático no solo responde a las necesidades operativas del turismo de cruceros, sino que también se convierte en la carta de presentación de Punta Arenas, transmitiendo a los turistas una primera impresión positiva y acorde con el valor histórico, cultural y natural que la ciudad tiene para ofrecer.


Terminal de Cruceros de Leixoes | portusonline.org

FACTORES DETERMINANTES PARA UNA NUEVA PROPUESTA

FALTA DE ESPACIOS COMUNES CUBIERTOS

La construcción de un terminal de cruceros puede ir más allá de ser simplemente un punto de paso, convirtiéndose en un centro de actividades que sirva tanto a los turistas como a los residentes locales. Un espacio cubierto que ofrezca zonas de descanso, áreas de información turística y que también permita albergar actividades culturales o eventos propios de la ciudad y de su identidad regional.

Chapuzón del Estrecho | elmagallanico.com



CAPÍTULO IV: "PROYECTAR UN ESPACIO"



Crucero en Punta Arenas | dreamstime.com



Se define un área de trabajo, tomando en cuenta el sitio original del Muelle Pratt, el borde constero continuo a este.

En el área actual no existe vinculación entre el borde costero y la ciudad, esto debido tambien al uso restringido de este espacio por los limites privados del programa portuario, provocando que la ciudad cada vez más se aleje del borde a pesar de las condiciones unicas del borde que permitirian un desarrollo mayor de actvidades que potencien este espacio de la ciudad.

De esta forma el enfoque que toma el proyecto es con la intención de diseñar espacios comunes que respondan al clima y permitan un mayor uso del lugar.



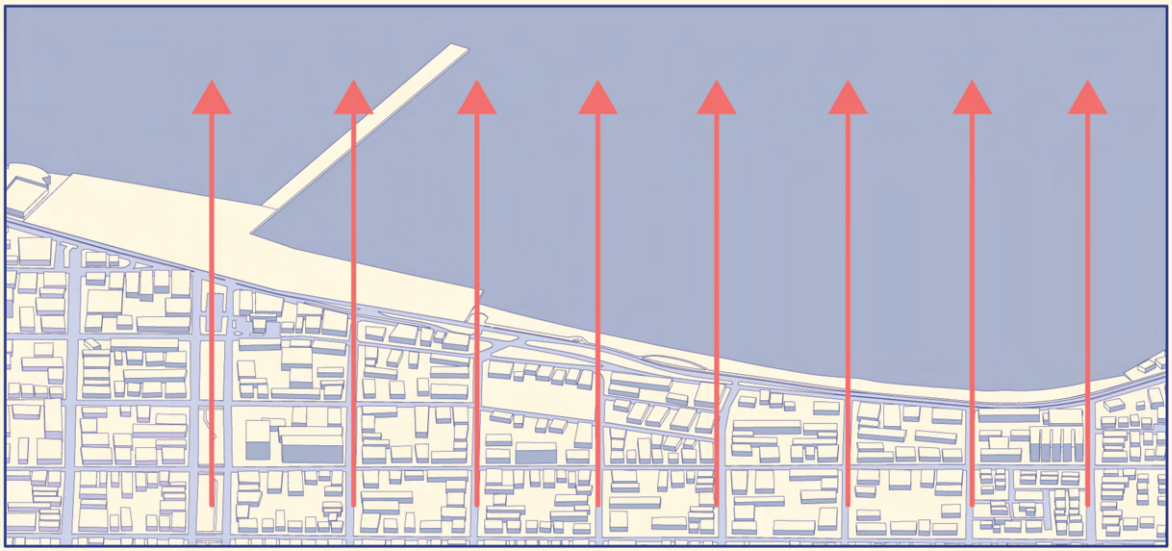
Peter Zumthor | Elaboración propia

"La buena arquitectura debe ser una proyección del lugar donde se encuentra"

Peter Zumthor (1943)

ESTRATEGIA DE ARTICULACIÓN URBANA

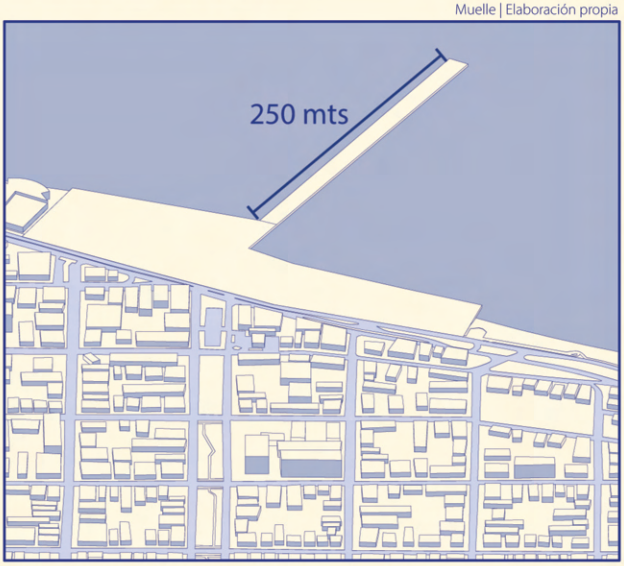
Proyección Ciudad | Elaboración propia



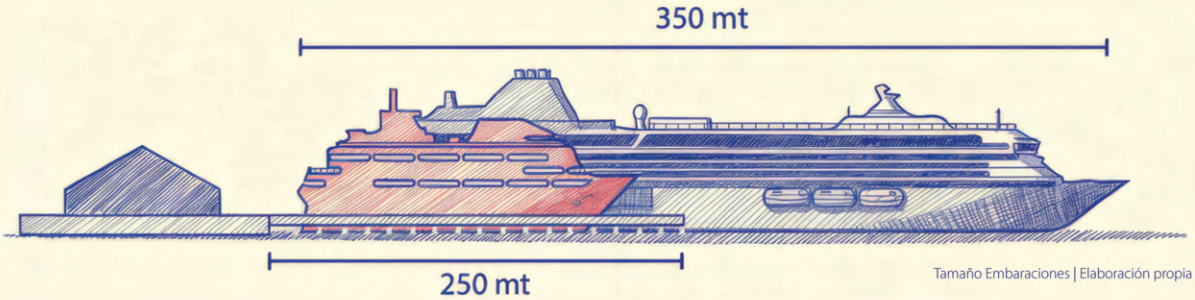
Como primera estrategia de articulación urbana, decido proyectar las calles de la ciudad más allá del borde; esto me permite reconocer ejes y una oportunidad de diseñar este espacio libre pero organizado en base a lo existente y así obtener un uso común entre ciudad y borde costero.

ESTRATEGIAS MUELLE

Muelle | Elaboración propia



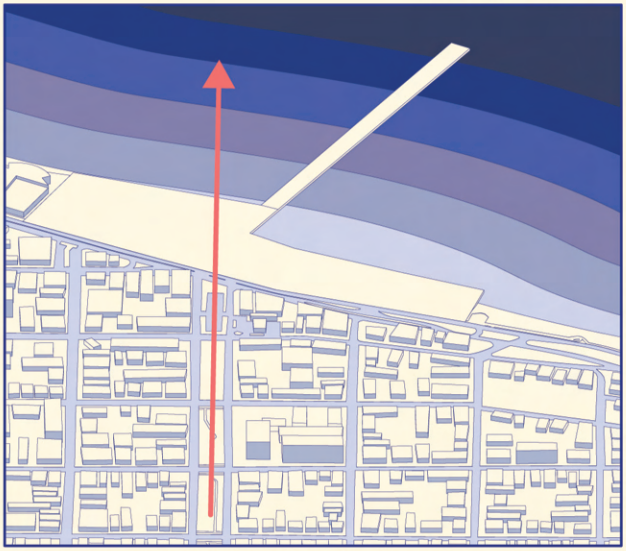
Buscando potenciar el edificio del terminal de cruceros logré reconocer que el edificio actual no cuenta con problemas para recivir a los turistas que llegan a la ciudad, pero tampoco puede recibir más turistas de los que llegan debido a que el muelle no cuenta con las dimensiones para recivir cruceros de mayor embergadura.



Tamaño Embaraciones | Elaboración propia

El muelle actual de Punta Arenas solo puede recibir a cruceros de máximo 250 mts de largo, siendo de los cruceros de menor tamaño existiendo algunos de hasta 350 mts.

Proyección Eje | Elaboración propia

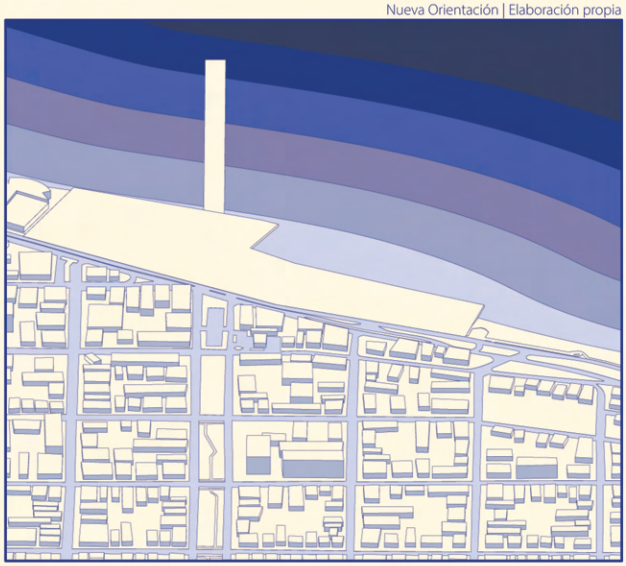


La orientación actual del muelle, dispuesta de forma perpendicular hacia el mar, representa una limitante significativa para su crecimiento futuro. Al alcanzar ya una profundidad aproximada de 15 metros, cualquier intento de extender la estructura hacia aguas más profundas se vuelve técnicamente complejo y económicamente costoso, debido a las dificultades que implica construir fundaciones en estas profundidades.

Esta situación no solo restringe la posibilidad de ampliar físicamente el muelle, sino que también limita su capacidad operativa. En su estado actual, el muelle no está en condiciones de recibir cruceros de mayor envergadura, lo que reduce considerablemente su potencial como infraestructura estratégica para el desarrollo del turismo. Si no se abordan estas limitaciones, se desaprovecha una valiosa oportunidad para posicionar este punto como un destino atractivo dentro de las rutas de cruceros internacionales.

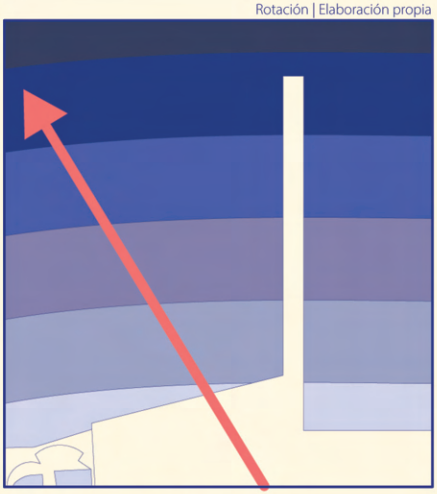
Es por esto que se aprovecha la proyección de la ciudad para reorientar el muelle y asi darle una mayor longitud sin salir de las cotas actuales de profundidad y esto nos permite una mayor longitud de muelle.

Nueva Orientación | Elaboración propia



Con esta nueva orientación, el muelle no solo gana en longitud dentro de una cota de profundidad manejable, sino que también se proyecta de manera más eficiente hacia el futuro. Su trazado más favorable facilita una eventual extensión en caso de que sea necesario recibir embarcaciones de mayor envergadura, lo que mejora considerablemente su viabilidad técnica y funcional. Esta estrategia permite anticiparse a las demandas del crecimiento del tráfico marítimo y del turismo de cruceros, fortaleciendo la infraestructura portuaria como un activo clave para el desarrollo económico y urbano de la ciudad.

Rotación | Elaboración propia



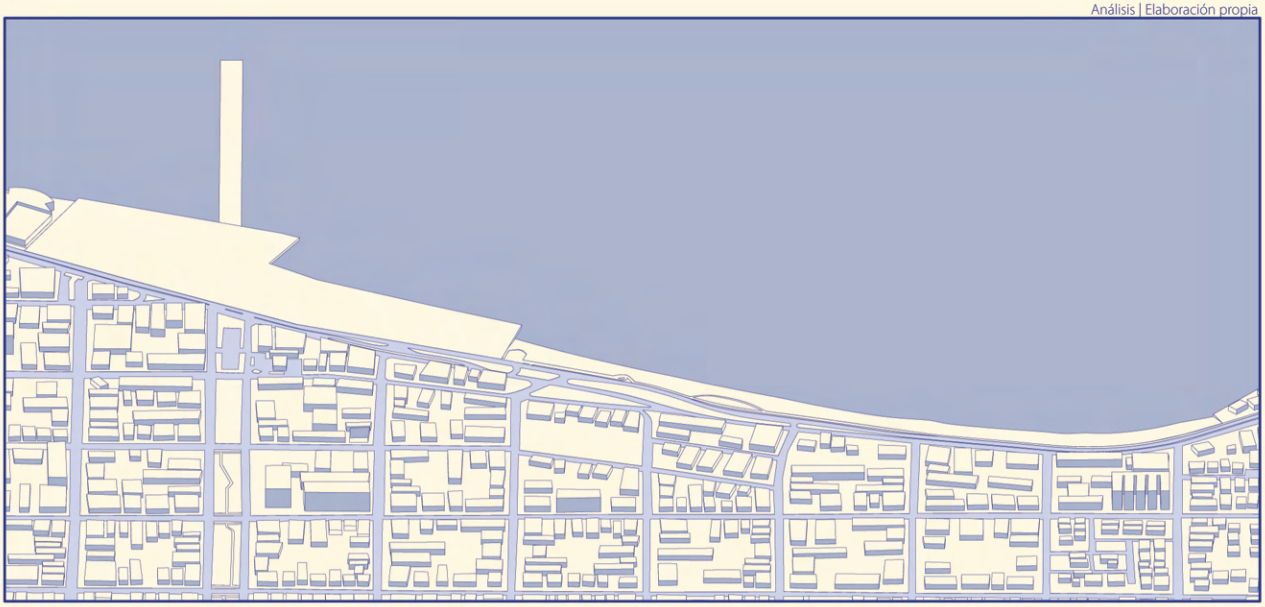
PROYECCIÓN EJE

Orientación | Elaboración propia



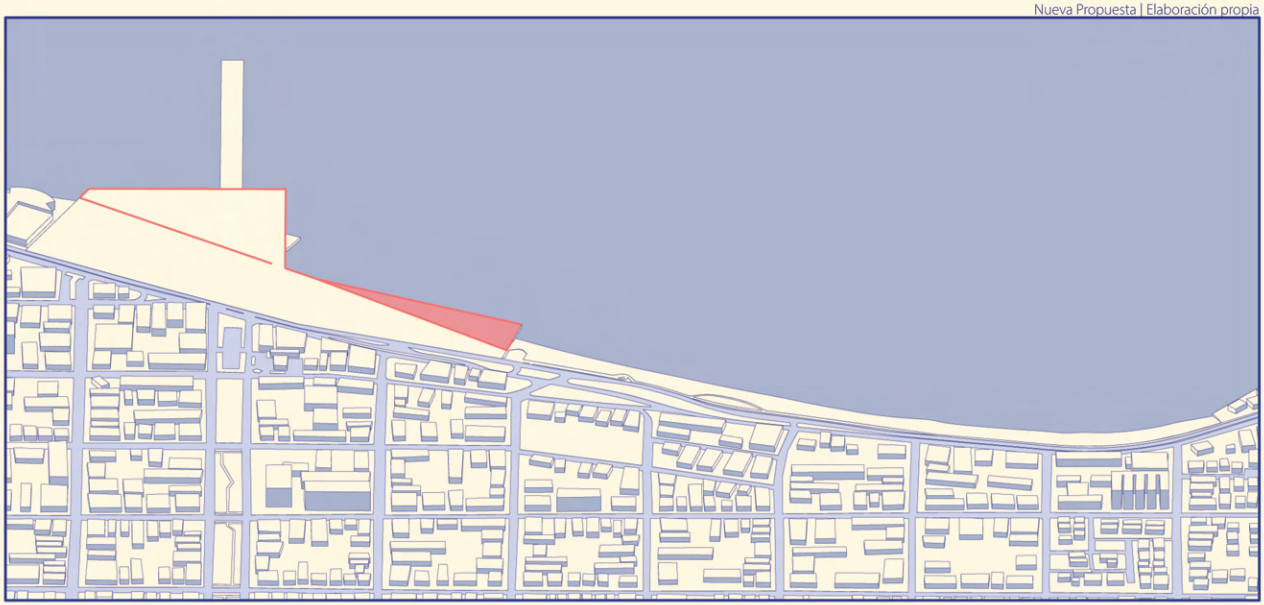
REORIENTACIÓN MUELLE

Análisis | Elaboración propia



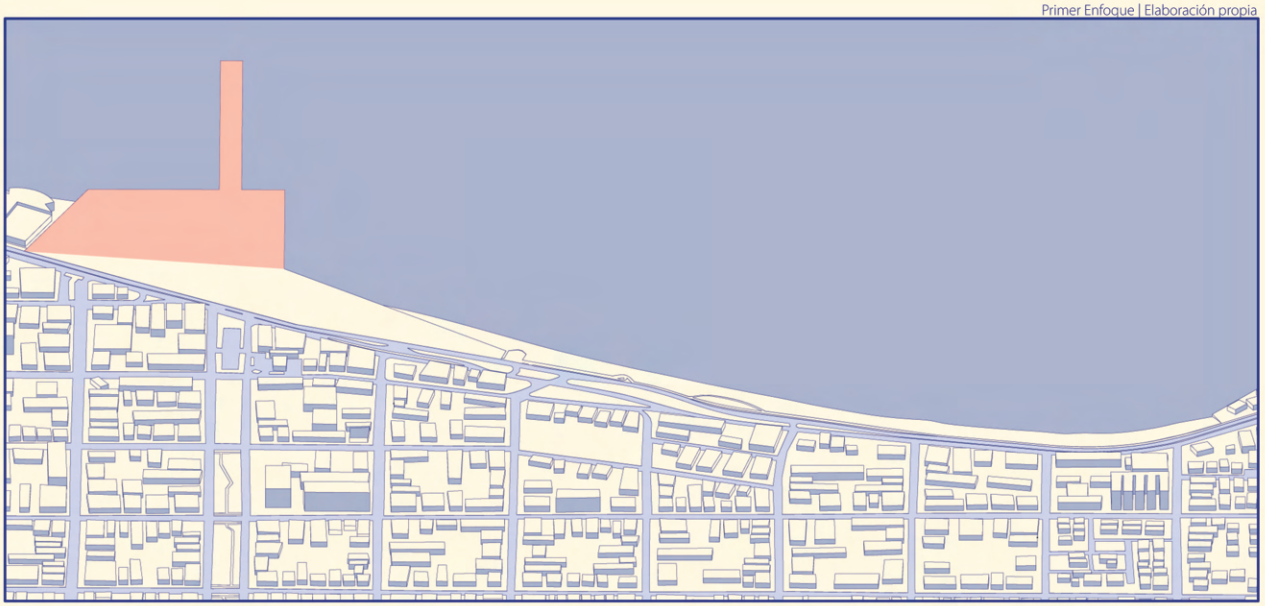
Con esta nueva orientación del muelle, se abre la posibilidad de intervenir el área de manera estratégica, entendiendo la zona portuaria no solo como un punto de operación logística, sino como el primer eje estructurante del ordenamiento urbano y de los recintos asociados. Esta visión permite potenciar el sector costero como un espacio articulador entre la ciudad y el mar, integrando funciones turísticas, comerciales y de servicios en torno a una infraestructura portuaria proyectada a su entorno.

Nueva Propuesta | Elaboración propia



El proyecto comienza con una intervención en la zona portuaria, ampliando el área de recepción de embarcaciones y reorganizando los espacios operativos. Al mismo tiempo, se libera el borde costero que enfrenta directamente al espacio público de la zona de playa, con el objetivo de generar una transición más fluida entre ciudad y mar. Esta apertura no solo mejora la relación visual y física con el borde costero, sino que también habilita nuevas oportunidades para el uso ciudadano, integrando la infraestructura portuaria con el borde mar de manera armónica y funcional.

Primer Enfoque | Elaboración propia



El primer enfoque del proyecto se dirige a la zona portuaria, donde ahora, gracias a la nueva orientación del muelle y la reorganización del espacio, se vuelve viable la construcción de un edificio nuevo y mejorado. No obstante, el edificio actual presenta una serie de características valiosas que pueden servir como referencia y guía en el proceso de diseño. Elementos como su escala respecto al entorno y ciertos aspectos funcionales pueden reinterpretarse y actualizarse para responder a los nuevos requerimientos, conservando así parte de su identidad dentro de una propuesta arquitectónica más eficiente, contemporánea y conectada con su contexto urbano y marítimo.

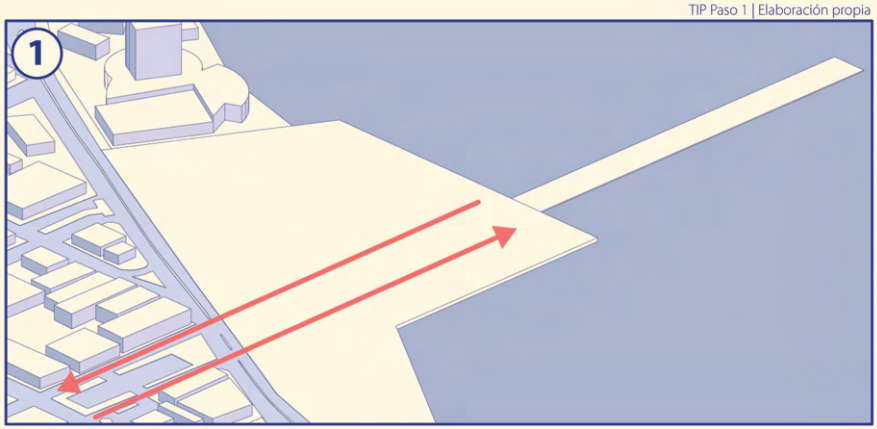


Oscar Niemeyer | Elaboración propia

"El arquitecto debe ser un poeta del espacio y un artista del equilibrio."

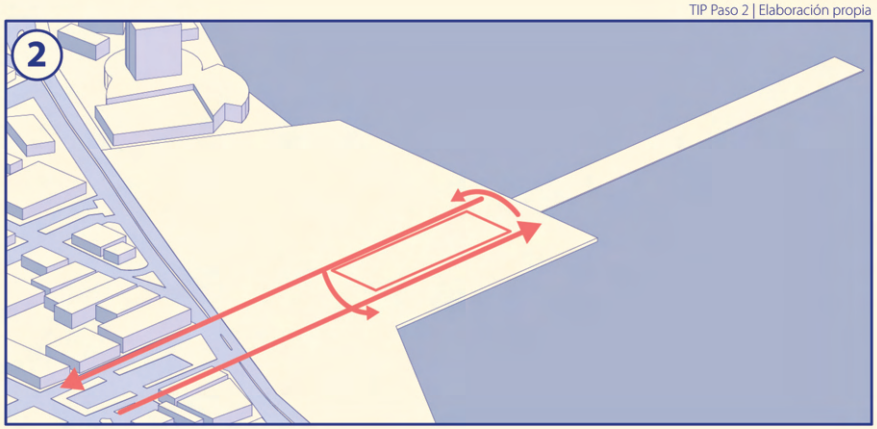
Oscar Niemeyer (1907 - 2012)

TIP Paso 1 | Elaboración propia



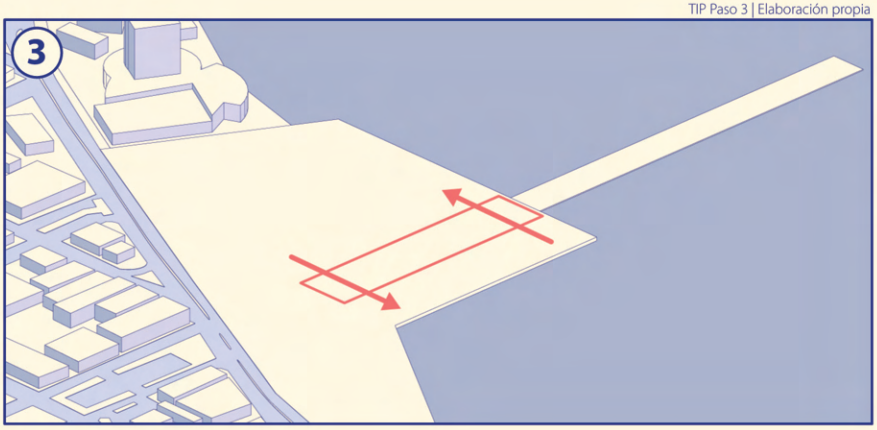
Primero se estudia la relación entre el espacio y la avenida proyectada, identificando una franja longitudinal que ofrece una oportunidad ideal para conectar y articular el edificio con el entorno urbano.

TIP Paso 2 | Elaboración propia



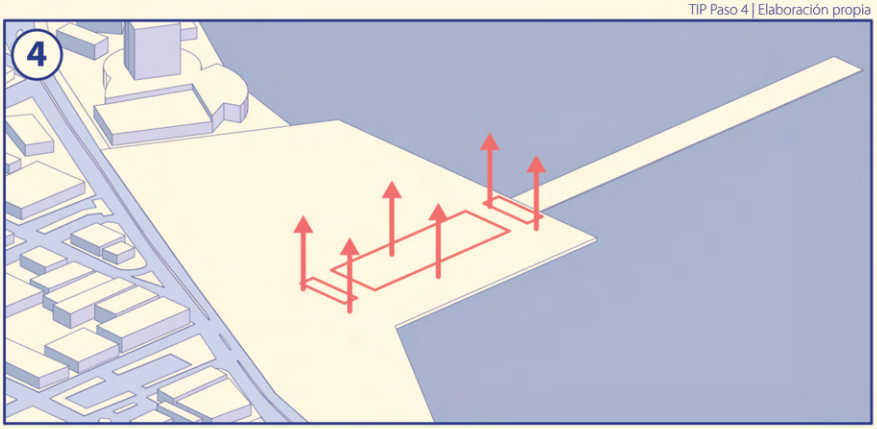
Es fundamental considerar que los vehículos que ingresen a esta zona puedan circular con facilidad y seguridad tanto en el área portuaria como en el muelle, garantizando un flujo eficiente y sin obstáculos.

TIP Paso 3 | Elaboración propia



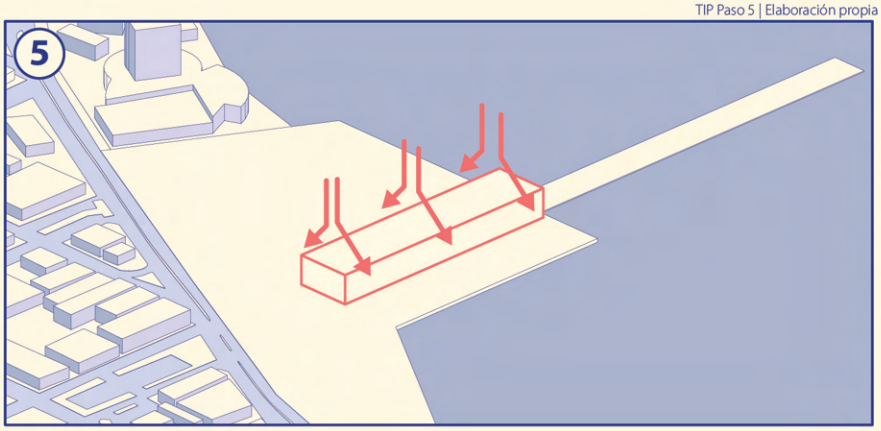
Para ello, se proyecta un área que abarque los ejes de circulación, con el objetivo de crear espacios de pausa protegidos de las adversidades climáticas.

TIP Paso 4 | Elaboración propia



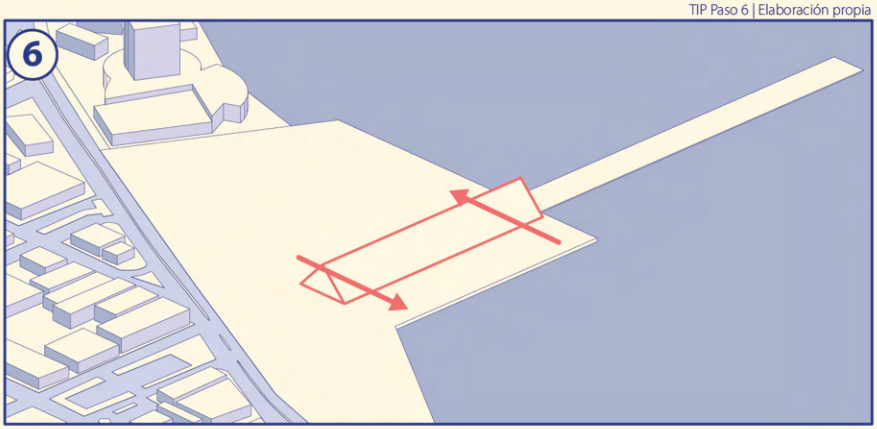
Se proyecta un volumen que cubra completamente el área definida por los ejes de circulación trazados.

TIP Paso 5 | Elaboración propia



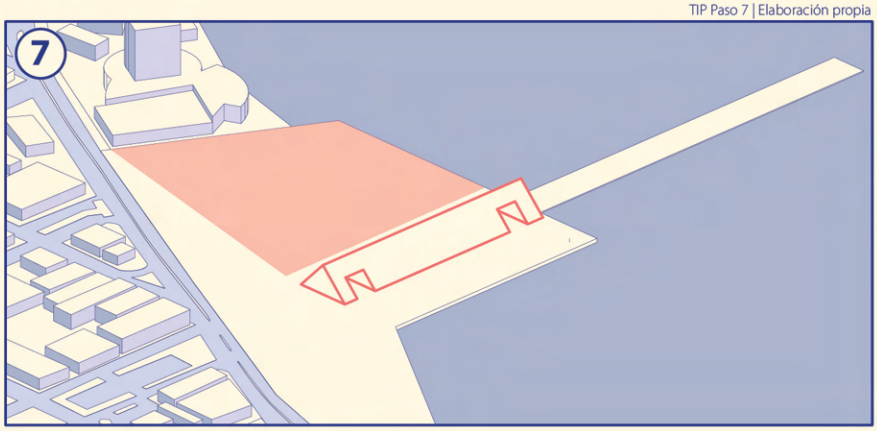
Considerando las condiciones climáticas de la zona, este volumen debe incorporar grandes pendientes en su diseño para facilitar el desalojo eficiente de nieve y agua de lluvia, evitando acumulaciones que puedan afectar su estructura y funcionalidad.

TIP Paso 6 | Elaboración propia



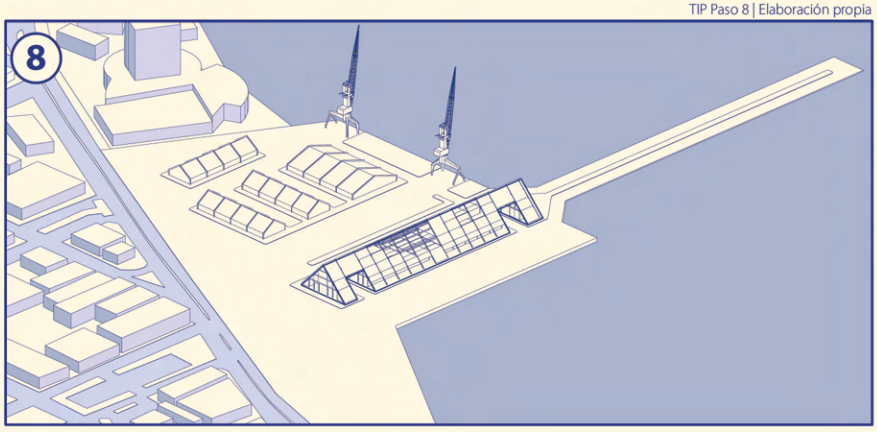
Una vez cubierto todo el área, se diseñan dos aperturas estratégicas que permitan el flujo y la circulación eficiente de vehículos.

TIP Paso 7 | Elaboración propia



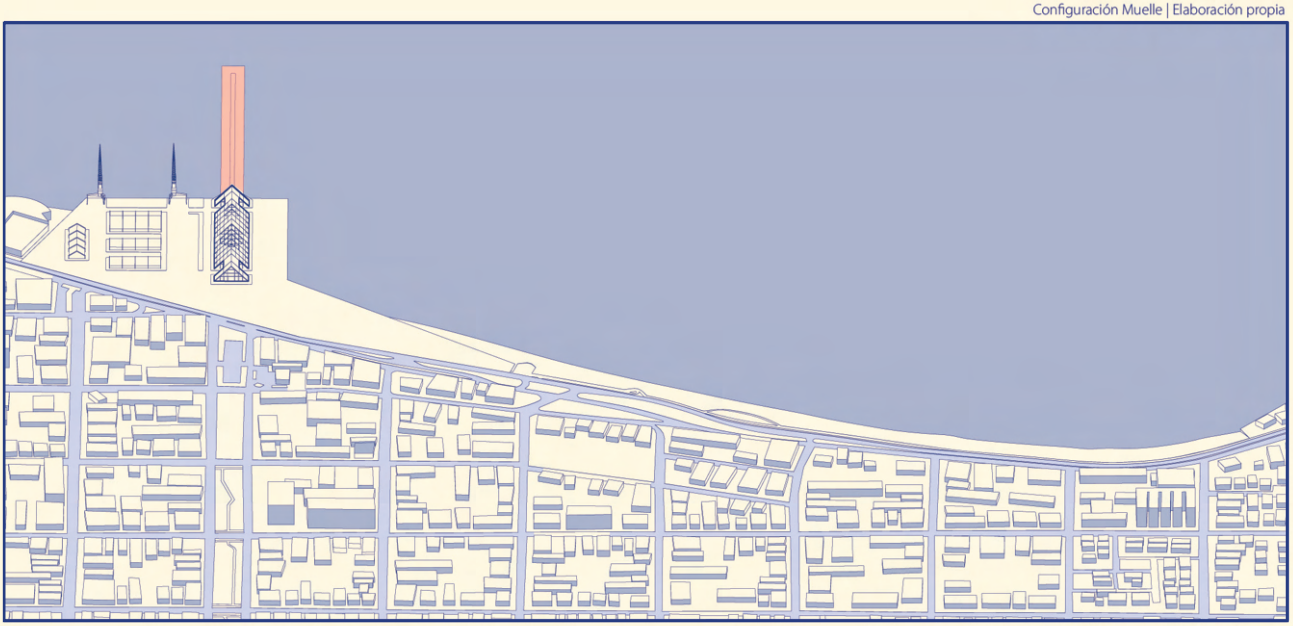
Se decide ubicar la zona de maniobras portuarias a lo largo del lado izquierdo del edificio, preservando así la funcionalidad original del diseño.

TIP Paso 8 | Elaboración propia



La configuración espacial queda definida mediante un edificio longitudinal, alineado con el nuevo eje del muelle y paralelo a la zona de maniobras portuarias.

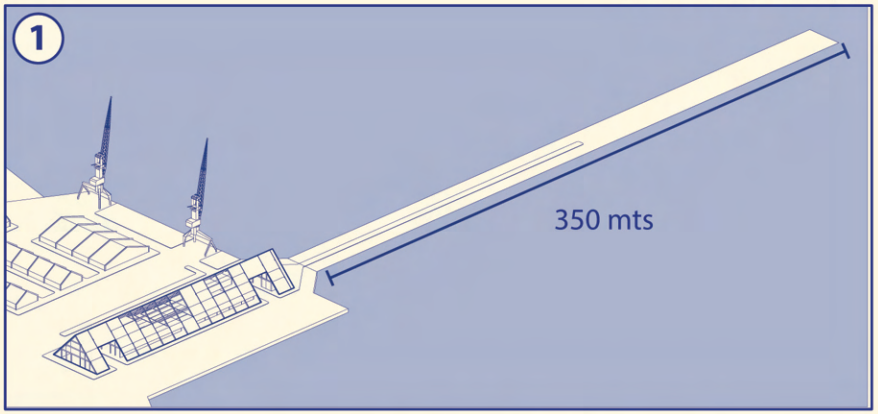
Configuración Muelle | Elaboración propia



Para potenciar el desarrollo del nuevo muelle, se propone la incorporación de un sistema de estructura marina conocido como "dolphin". Este sistema permite extender la funcionalidad del muelle más allá de su estructura principal, ofreciendo un espacio adicional de uso peatonal. Una de las principales ventajas del sistema dolphin es que reduce significativamente los costos de implementación en el entorno marino, ya que requiere de una infraestructura más sencilla y menos invasiva en comparación con un muelle convencional.

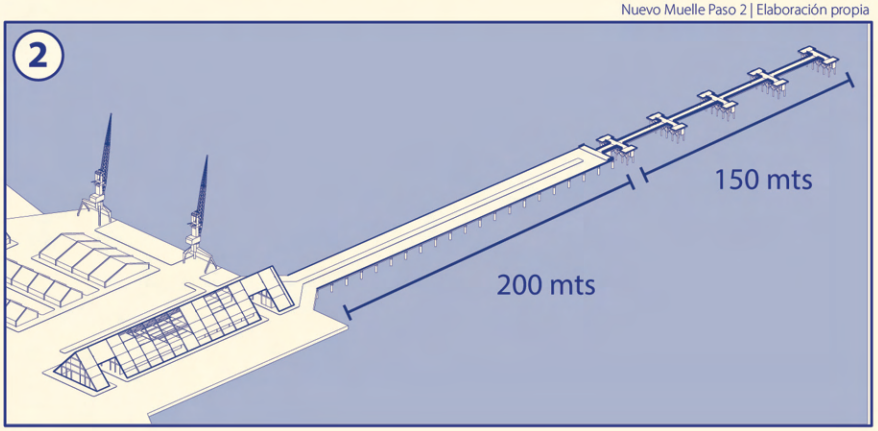
Además, este tipo de estructura facilita la ampliación progresiva del muelle, permitiendo adaptarse a futuras necesidades sin la complejidad y el gasto que implica la construcción de nuevas plataformas tradicionales. De este modo, se logra una mayor versatilidad y eficiencia en la gestión del espacio portuario, al tiempo que se mejora la experiencia tanto para los usuarios como para las embarcaciones que hacen uso de las instalaciones.

Nuevo Muelle Paso 1 | Elaboración propia



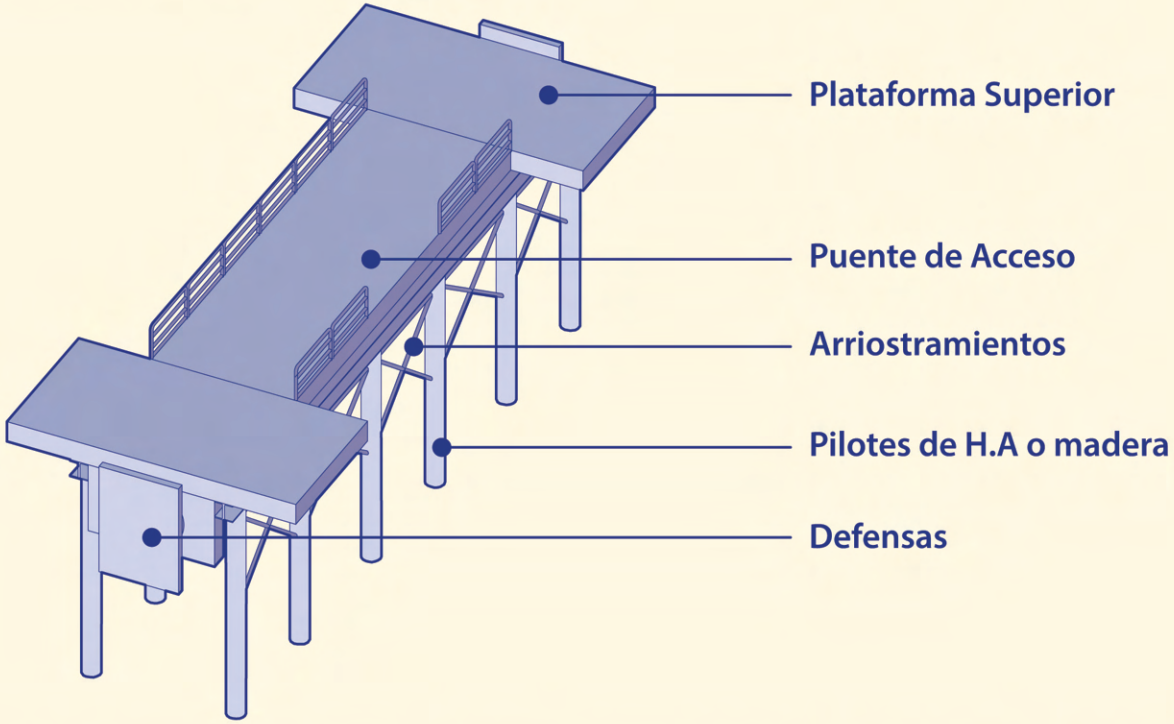
Una construcción de un nuevo muelle de 300 metros de largo no sería la opción más rentable. Por ello, se opta por diseñar un muelle principal de 200 metros, complementado con una extensión de 150 metros mediante un sistema de dolphins, alcanzando así una capacidad total de 350 metros. Esta configuración permitiría recibir cruceros de las mayores dimensiones a nivel mundial.

Nuevo Muelle Paso 2 | Elaboración propia



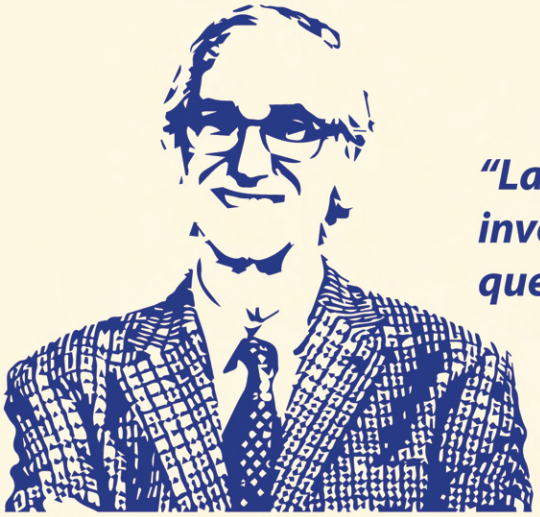
STRUCTURAL DOLPHINS

Dolphine | Elaboración propia | info piers-pillars.com



Un "dolphin" es una estructura de atraque o amarre hecha por el hombre que se extiende por encima del nivel del agua y no está conectada con la orilla; aunque cualquier estructura marina independiente se reconoce como un "dolphin", es el **structural dolphin** el sistema que nos ayuda a potenciar nuestro muelle.

Los **structural dolphins** aumentan la superficie de atraque al alinearse con un muelle existente; además, pueden proporcionar puntos de amarre independientes. Esto potencia la idea de tener un muelle más extenso en su funcionalidad y más flexible en sus usos.

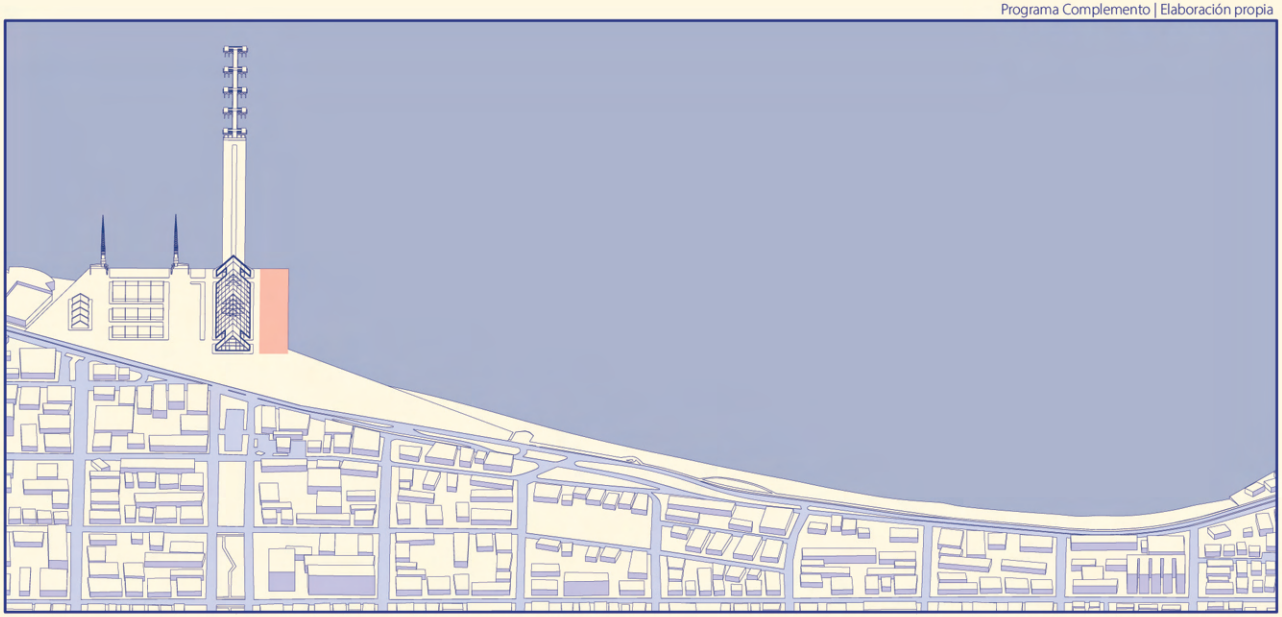


Renzo Piano | Elaboración propia

"La arquitectura tiene que ver con la invención, con imaginar y crear edificios que cuenten una historia."

Renzo Piano (1937)

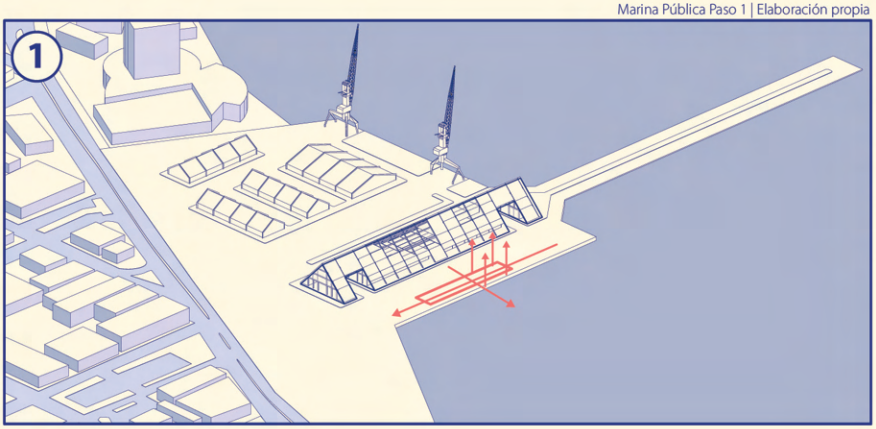
Programa Complemento | Elaboración propia



Con el objetivo de fortalecer la vinculación entre la zona portuaria y el uso público, se decide incorporar un programa continuo integrado al terminal. Esta intervención busca potenciar la presencia y el aprovechamiento ciudadano del área portuaria, transformándola en un espacio activo y accesible que invite tanto a residentes como a visitantes a interactuar con el borde costero.

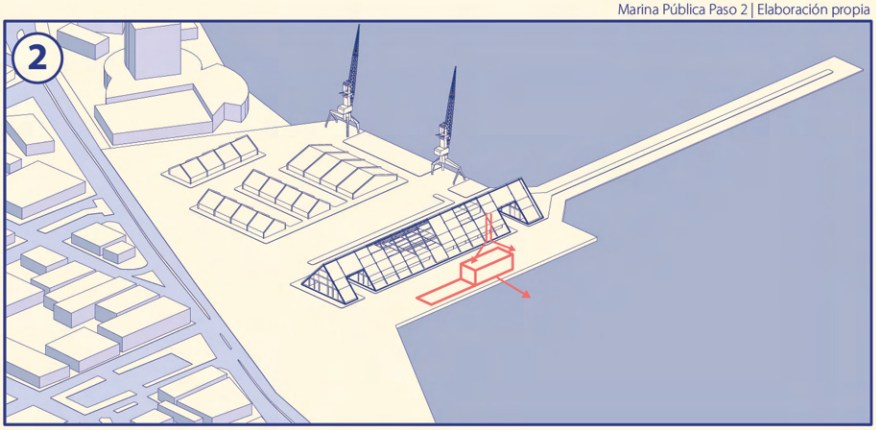
Al incorporar funciones públicas y espacios de encuentro dentro del terminal, se promueve una mayor integración entre las actividades portuarias y el tejido urbano, favoreciendo un uso más diverso y dinámico del sector.

Marina Pública Paso 1 | Elaboración propia



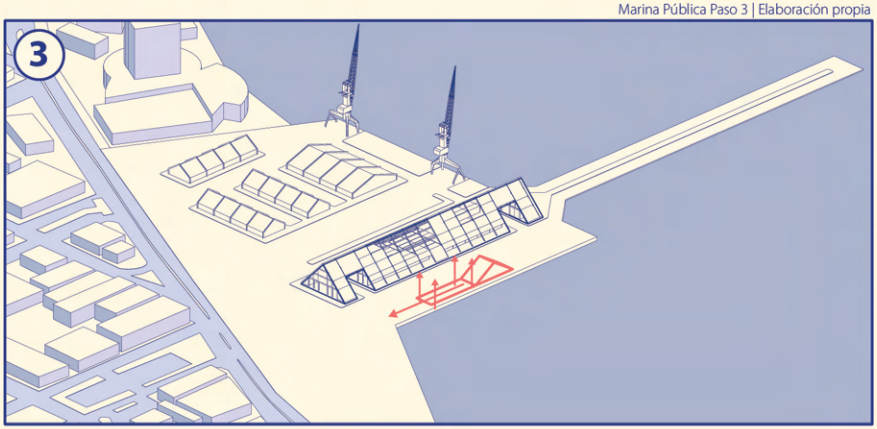
Antes de proyectar el volumen del recinto, se analizan los ejes del sitio, estableciendo como principales el vínculo con la zona pública y la orientación respecto al mar.

Marina Pública Paso 2 | Elaboración propia



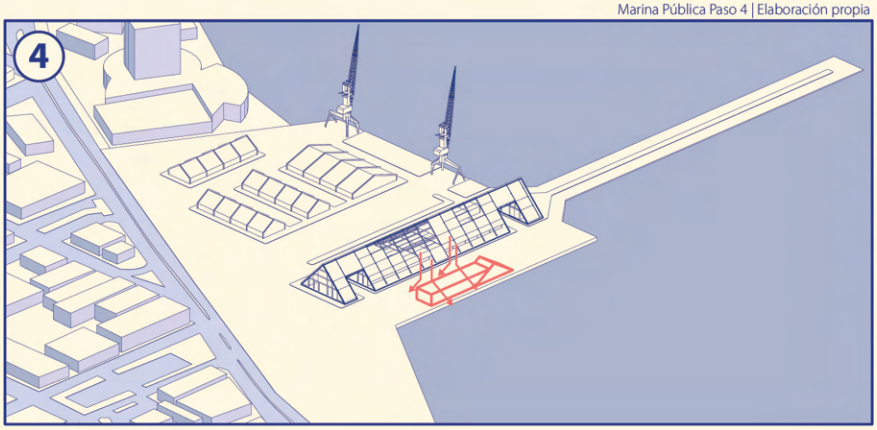
En primer lugar, se eleva un volumen principal orientado hacia el mar, incorporando la inclinación adecuada en la techumbre para responder eficientemente a las condiciones climáticas del lugar.

Marina Pública Paso 3 | Elaboración propia



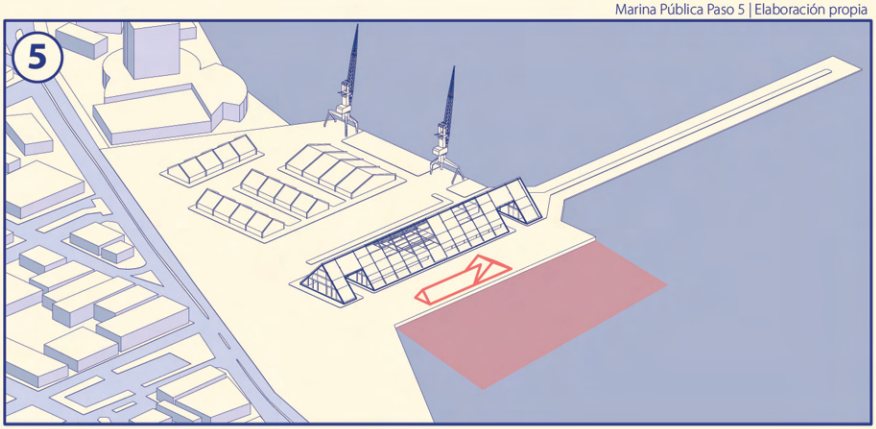
Posteriormente, se proyecta un ala del recinto destinada a fortalecer su vinculación con el uso público, elevando este volumen para potenciar su presencia y resaltar su funcionalidad.

Marina Pública Paso 4 | Elaboración propia



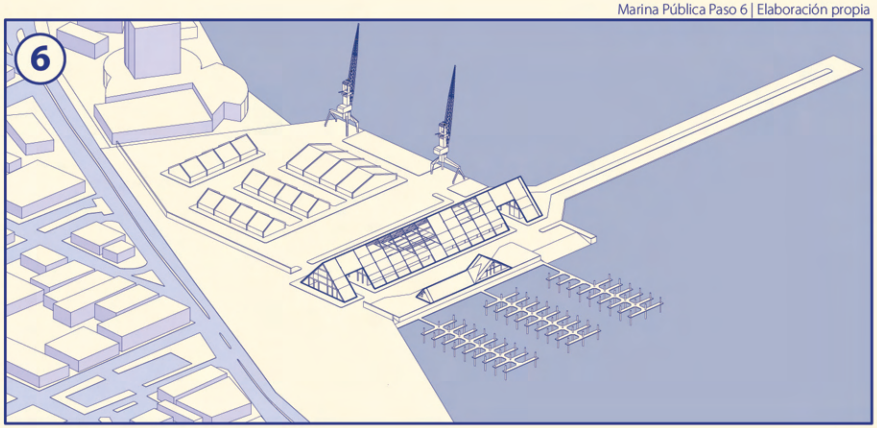
Esta ala del recinto también adopta la inclinación de la techumbre para responder a las condiciones climáticas, aunque en esta ocasión su orientación varía con el fin de favorecer una mayor conexión con el uso público.

Marina Pública Paso 5 | Elaboración propia



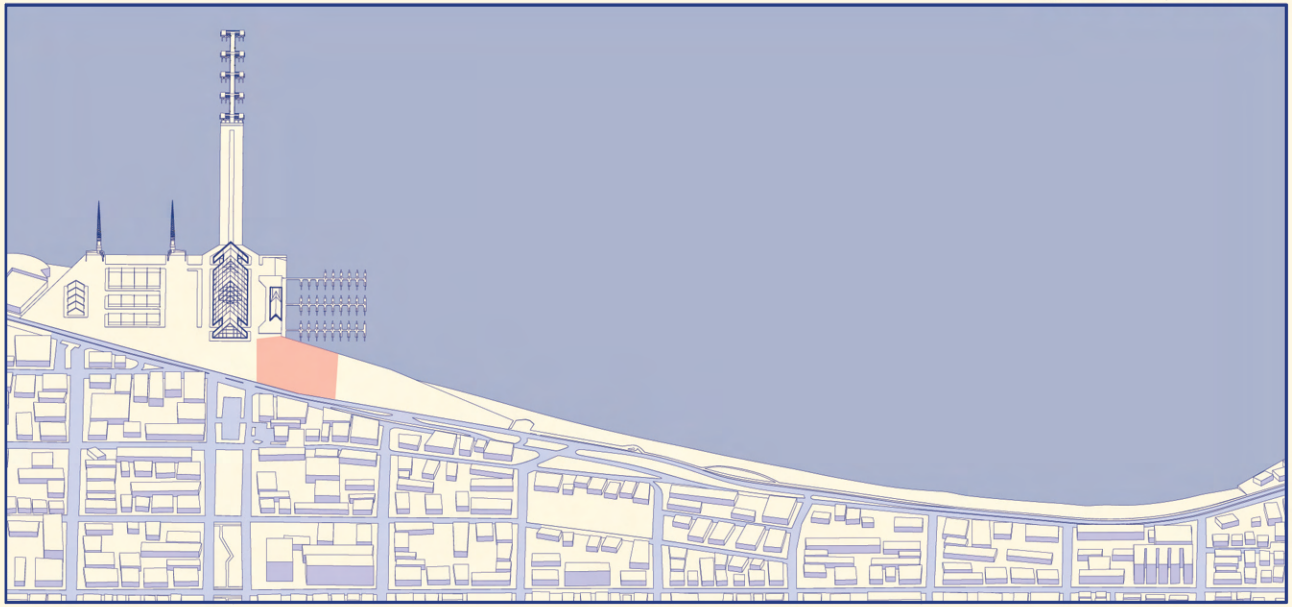
Con la ubicación del recinto ya establecida, se incorporan los elementos necesarios para que una marina pública pueda operar y desarrollarse con normalidad y eficiencia.

Marina Pública Paso 6 | Elaboración propia



Los estacionamientos para vehículos acuáticos facilitan un uso ordenado y accesible de este espacio, promoviendo su aprovechamiento formal y abierto al público.

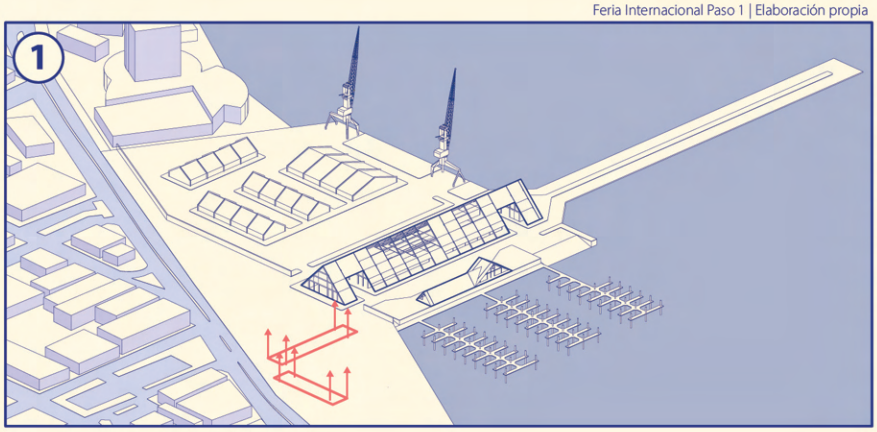
Programa uso Público | Elaboración propia



El siguiente espacio a proyectar corresponde a un área pública destinada al encuentro y la interacción social. Esta necesidad surge porque el programa atraerá a visitantes provenientes de diferentes países, y actualmente no existe en la zona ningún espacio diseñado para el intercambio cultural ni para el amplio uso público. Esto presenta una oportunidad única para integrar un programa como una feria internacional, que funcione como un punto de convergencia cultural, promoviendo la diversidad, el diálogo y el fortalecimiento del sentido de comunidad.

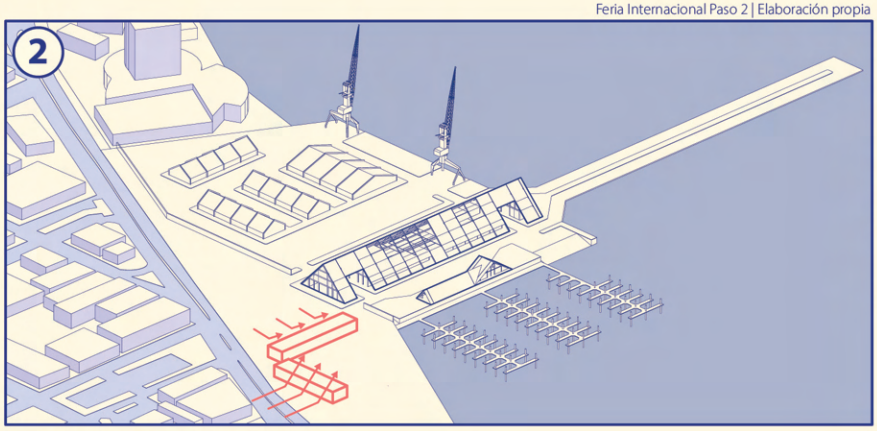
La incorporación de este espacio público no solo enriquecerá la experiencia de los visitantes, sino que también fortalecerá el vínculo entre la ciudad y su entorno marítimo, otorgándole dinamismo al sector y consolidándolo como un espacio cultural y social de relevancia regional.

Feria Internacional Paso 1 | Elaboración propia



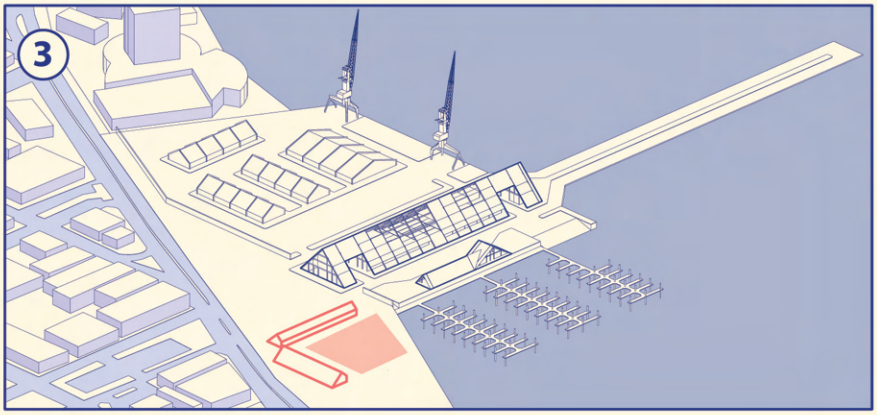
La principal estrategia para este espacio es proteger el área pública del viento extremo, por lo que se proyectan dos volúmenes en forma de L que actúan como barreras eficaces contra las adversidades climáticas.

Feria Internacional Paso 2 | Elaboración propia



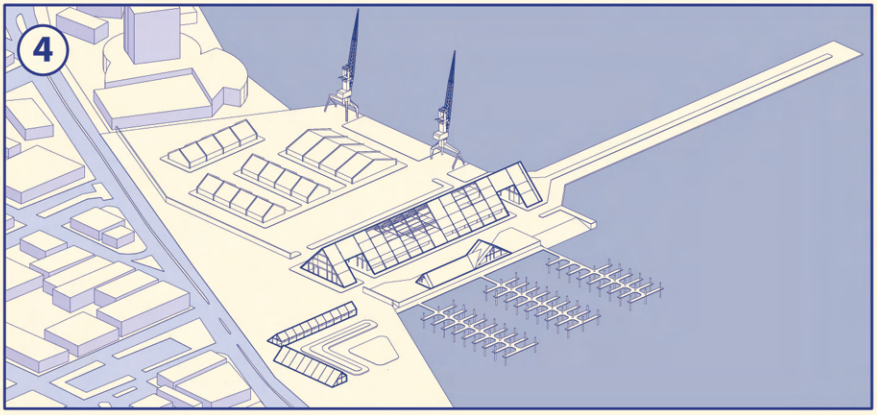
Para optimizar el diseño de estos módulos, se considera la dirección predominante del viento y se incorporan pendientes que permiten su circulación natural, evitando impactos directos contra las estructuras.

Feria Internacional Paso 3 | Elaboración propia



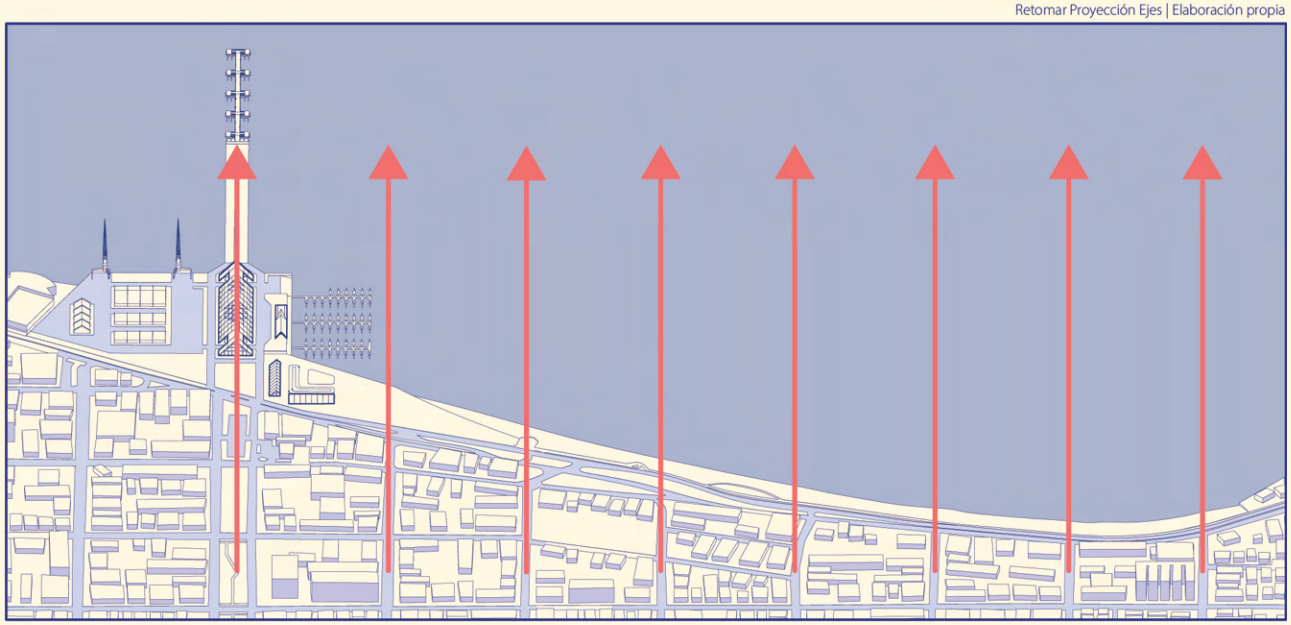
Una vez contenidos los espacios mediante los volúmenes, se libera un área que permite un uso público común y protegido.

Feria Internacional Paso 4 | Elaboración propia



Incluyendo áreas de descanso y explanadas verdes, la feria internacional se incorpora como una respuesta cultural significativa frente a la pérdida de vínculo con la zona.

Retomar Proyección Ejes | Elaboración propia



Con el área semi-privada definida, procedemos a proyectar nuevamente los ejes que permiten un mejor entendimiento del funcionamiento y las dinámicas del borde costero, segmentándolo en tramos claros y diferenciados. Esta estrategia facilita la identificación de usos específicos y las relaciones entre las distintas zonas, optimizando el diseño y la integración de cada sector dentro del conjunto urbano y costero.

Para implementar de manera efectiva esta estrategia, es necesario comprender con mayor profundidad el contexto y su relación con el borde. Resulta fundamental identificar los distintos momentos que configuran el recorrido, pues solo a través de una lectura atenta del lugar podremos orientar el diseño hacia una respuesta específica, coherente y funcional.

CONTEXTO INMEDIATO BORDE COSTERO

Imagenes Nivel Calle | Google street view







AV. INDEPENDENCIA

Se extiende de sur a norte y conecta sectores residenciales con espacios más céntricos y la costanera.

MERCADO MUNICIPAL

Es un punto focal para entender el comercio local ofreciendo: pescados, mariscos frescos, artesanias, y demas productos de la zona.

TEMPLO HINDÚ

Los visitantes comentan que el templo tiene un ambiente sereno, espiritual, ideal para la reflexión o para acercarse a la cultura hindú; aunque algunas veces permanece cerrado para el público general.



Puntos Fuertes | Elaboración propia | info Google Earth



JARDÍN INFANTIL

Este establecimiento ofrece atención a niños y niñas desde sala cuna hasta la educación preescolar.



MEDIACIÓN FAMILIAR

Espacio especializado en facilitar la resolución de conflictos familiares de manera pacífica y dialogada.



SERVICIO DE PESCA

Destinado a apoyar las actividades pesqueras y acuícolas, ofreciendo servicios y recursos.



LICEO INDUSTRIAL

Institución pública con el objetivo de formar técnicos en diversas especialidades.

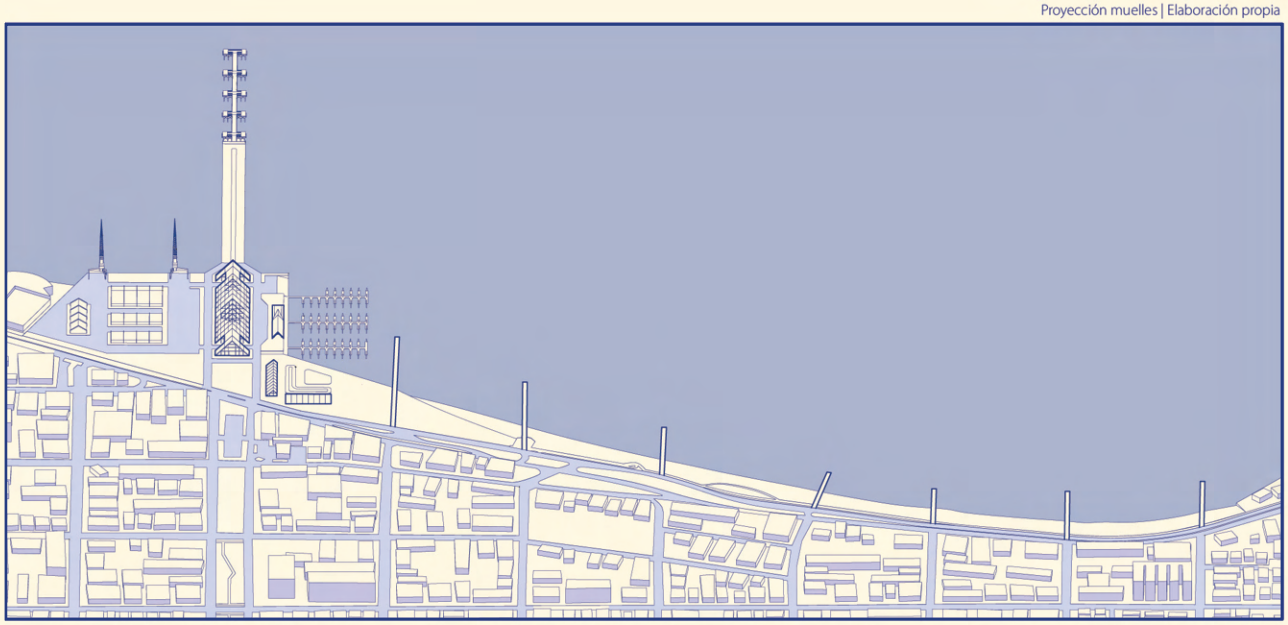


COSTANERA

Emblemático paseo marítimo que recorre la costa del Estrecho de Magallanes, ofreciendo vistas panorámicas de la ciudad, la isla Grande de Tierra del Fuego y el océano Atlántico.



Proyección muelles | Elaboración propia

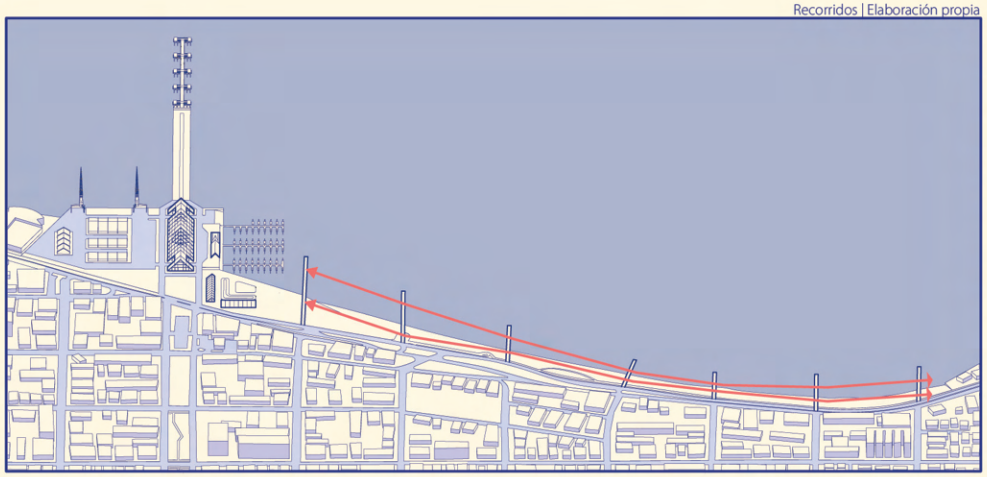


Se proyectan muelles hacia el mar, una tarea relativamente más sencilla en Punta Arenas debido a que su oleaje está protegido por la forma fragmentada del extremo del continente. Esta característica natural facilita la construcción y mantenimiento de infraestructuras marítimas.

La creación de estos muelles permite revitalizar la relación de la ciudad con el mar, recuperando una forma tradicional de habitar el espacio costero. Gracias a la nueva orientación del muelle, este se convierte en un elemento mucho más fuerte y eficiente como articulador entre la ciudad y el entorno marítimo.

Posteriormente, se propone implementar una estrategia de ordenamiento del borde costero que incorpore recorridos en relación con el contexto urbano, junto con áreas verdes que integren estrategias climáticas, articulándose dentro del borde público para mejorar tanto su uso como su habitabilidad.

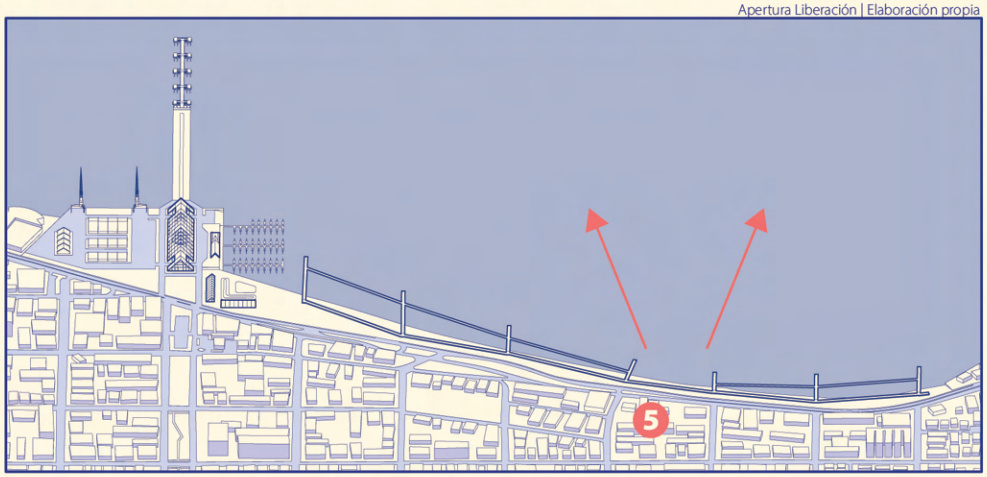
Recorridos | Elaboración propia



Aprovechando las condiciones naturales del mar en Punta Arenas, propongo un sendero que se adentra sobre el agua, invitando a la ciudad a reconectarse con su origen en el Estrecho de Magallanes.

Con el objetivo de generar un recorrido continuo a lo largo del borde costero, se propone la unificación de los muelles propuestos. Esta estrategia permite reconocer dos formas complementarias de recorrer el borde: una vinculada directamente al espacio público peatonal, y otra asociada al ámbito local con una experiencia que pone en valor la relación entre la ciudad y el mar.

Apertura Liberación | Elaboración propia



Dado que la playa se compone principalmente de rocas de gran tamaño, se propone un sendero que permita recorrerla de forma más cómoda y accesible. Este se sitúa a un nivel próximo al mar, generando una experiencia directa con el borde y ofreciendo resguardo frente a la avenida costanera.

Decido incorporar una apertura en el recorrido sobre el mar como símbolo de liberación, ya que este punto se ubica frente a un programa de gran carga emocional para los usuarios: el Centro de Mediación Familiar.

ESTRATEGIA PÚBLICA DE RESGUARDO FRENTE AL VIENTO

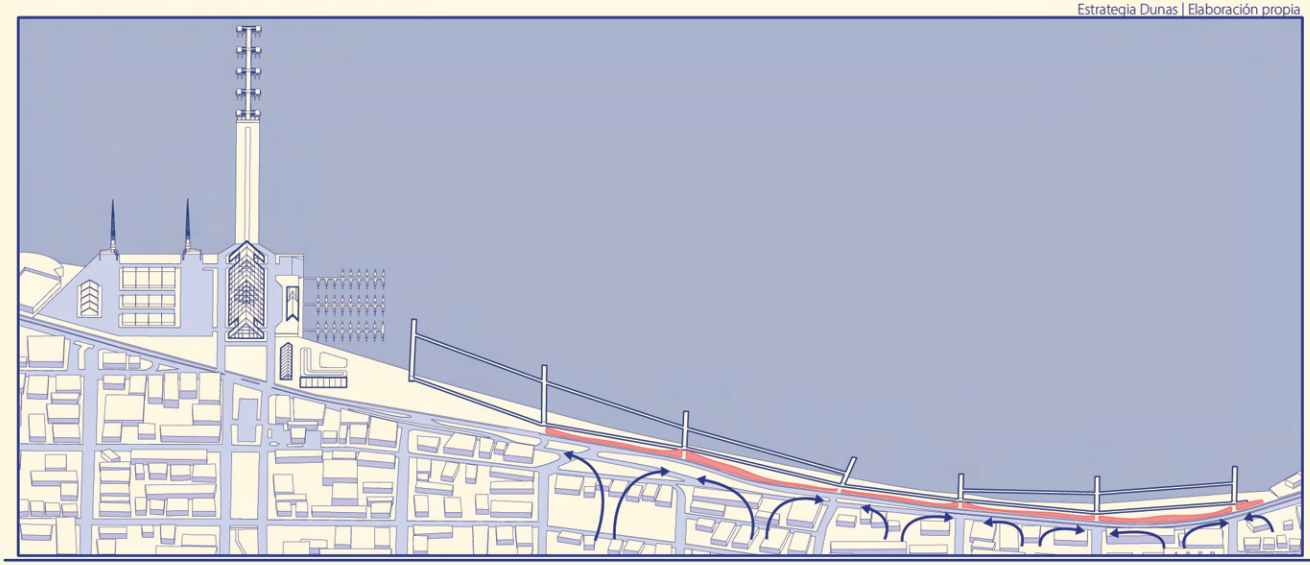
Hamptons | pinterest.com



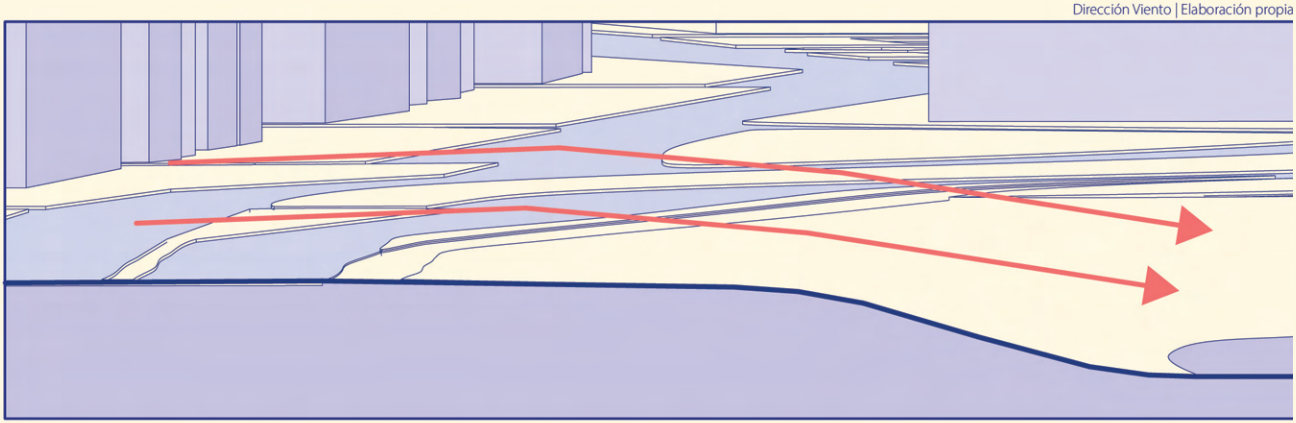
En la playa de Hamptons, Nueva York, se genera una forma particular de acceso al mar: un recorrido que atraviesa la formación natural de dunas antes de llegar a la orilla. Este gesto, además de tener un carácter paisajístico, responde a las condiciones climáticas del lugar, ya que las dunas actúan como una barrera natural frente al viento y la erosión costera.

Inspirado en esta lógica natural, propongo reinterpretar dicha formación como una estrategia arquitectónica y ambiental. La idea es aprovechar su capacidad de resguardo para conformar un paseo costero protegido del viento, en el que la topografía artificial se integre de manera orgánica con el entorno utilizando los ejes proyectados como los puntos de acceso a la zona de la playa. De este modo, el recorrido no solo se convierte en una experiencia vinculada al paisaje, sino también en una solución climática que mejora el confort y la habitabilidad del espacio público frente al mar.

Estrategia Dunas | Elaboración propia

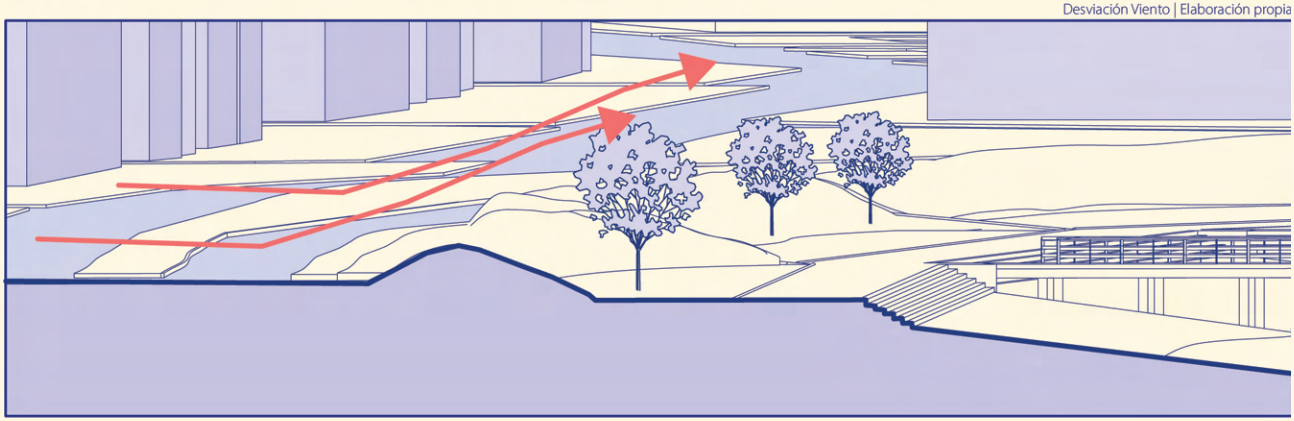


Dirección Viento | Elaboración propia



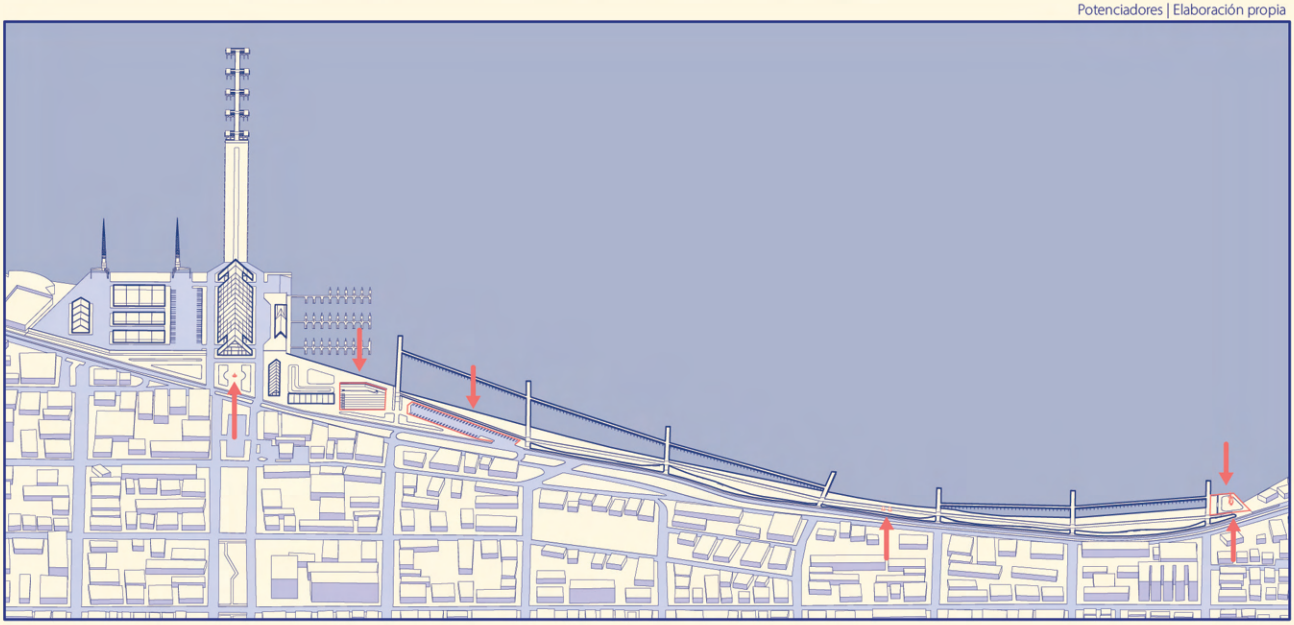
En el diagrama superior se observa que el viento circula de manera variable, pero con una dirección predominante hacia el mar. En contraste, el diagrama inferior muestra cómo, mediante la implementación de dunas y elementos verdes, es posible generar espacios protegidos del viento. Además, se propone un paseo costero ubicado en el nivel más bajo de las dunas, que ofrece un recorrido tranquilo y resguardado, permitiendo a los visitantes disfrutar de una caminata relajada, protegida de las corrientes de viento más fuertes.

Desviación Viento | Elaboración propia



ESPACIOS COMPLEMENTARIOS Y POTENCIADORES

Potenciadores | Elaboración propia



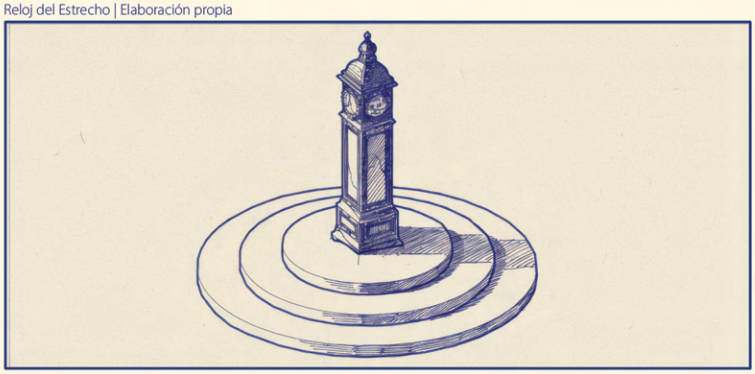
Como una de las estrategias finales, se propone incorporar espacios que fortalezcan los programas del proyecto. Entre ellos, se incluye un **anfiteatro** directamente vinculado con la feria cultural, con el objetivo de potenciar su carácter comunitario y permitir la realización de actividades al aire libre y de acceso público.

A un costado del anfiteatro, se proyecta un **estacionamiento público** que facilita el acercamiento controlado y eficiente de los visitantes hacia la costa. Como remate del conjunto, se plantea una **plaza mirador** que, desde el sur, contempla visualmente toda la intervención, otorgando un cierre coherente y ofreciendo una experiencia integral del lugar.

Asimismo, se busca rescatar y poner en valor elementos preexistentes del entorno, integrándolos a las nuevas intervenciones. Entre ellos destacan el **Reloj del Estrecho**, las **placas memoriales de los detenidos desaparecidos** y el **monumento al descubrimiento del petróleo**, manteniendo así una parte significativa del espacio original y su memoria histórica.

ELEMENTOS SIGNIFICANTES YA EXISTENTES

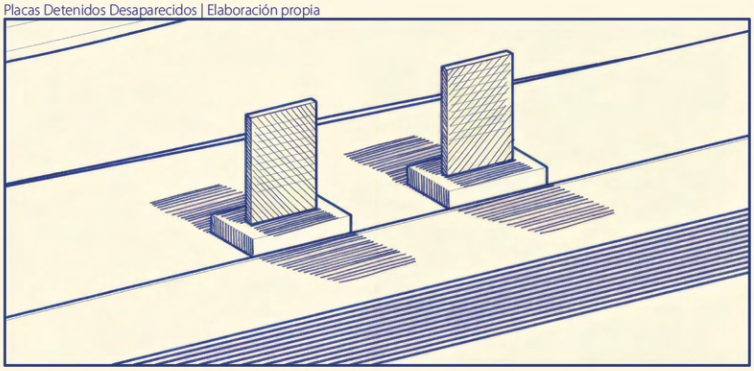
Reloj del Estrecho | Elaboración propia



RELOJ DEL ESTRECHO

El Reloj del Estrecho es un ícono característico de Punta Arenas, fue adquirido el 6 de mayo de 1912 en Alemania, y desde esa época ha permanecido como parte del patrimonio urbano de la ciudad.

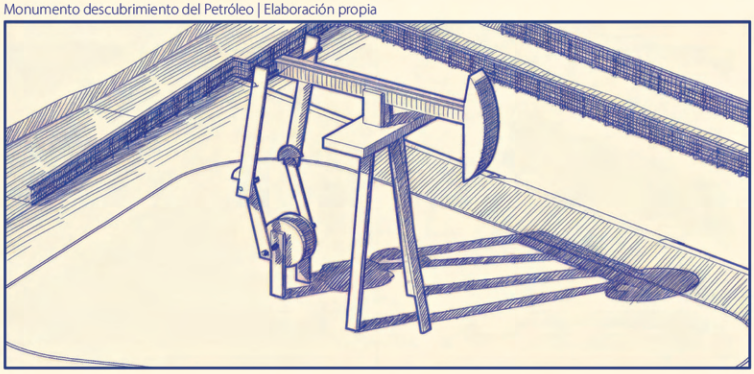
Placas Detenidos Desaparecidos | Elaboración propia



DETENIDOS DESAPARECIDOS

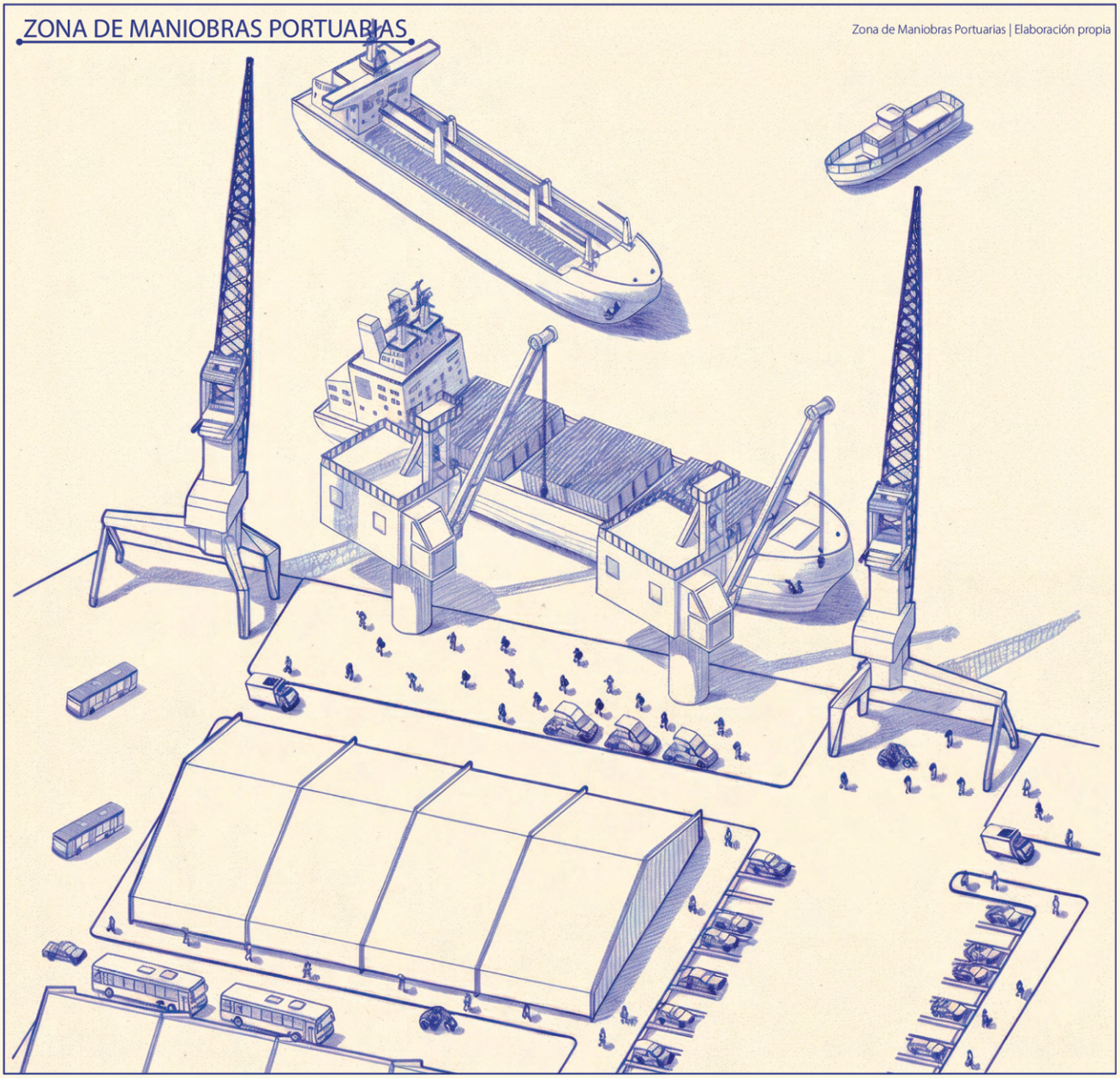
Homenaje a los Ejecutados Políticos y Detenidos Desaparecidos, se compone de dos placas de cemento de 3 metros de altura cada una; recuerdan a las 21 víctimas de la región y fomentan la conciencia de los derechos humanos, buscando verdad, justicia y reparación.

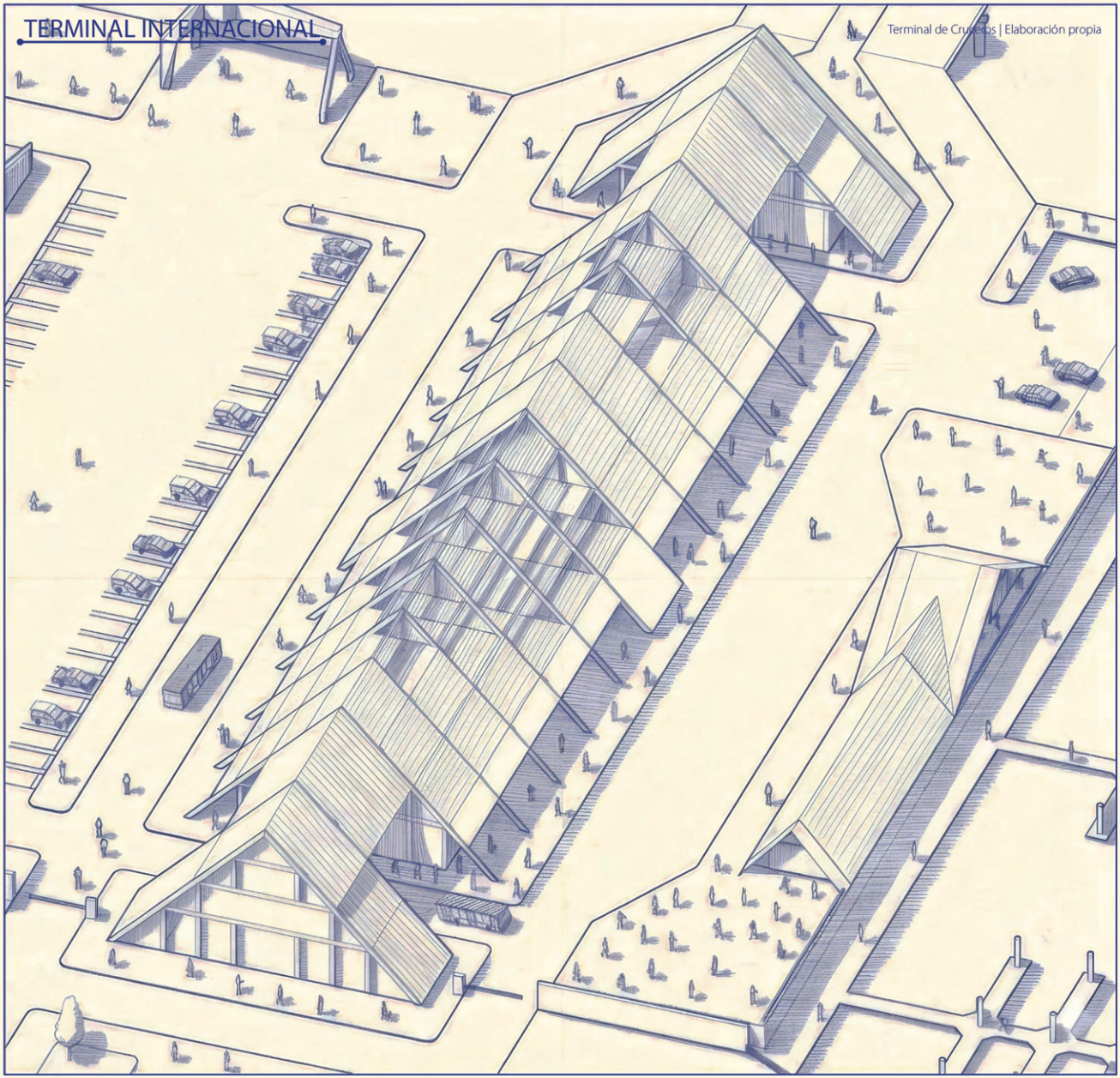
Monumento descubrimiento del Petróleo | Elaboración propia

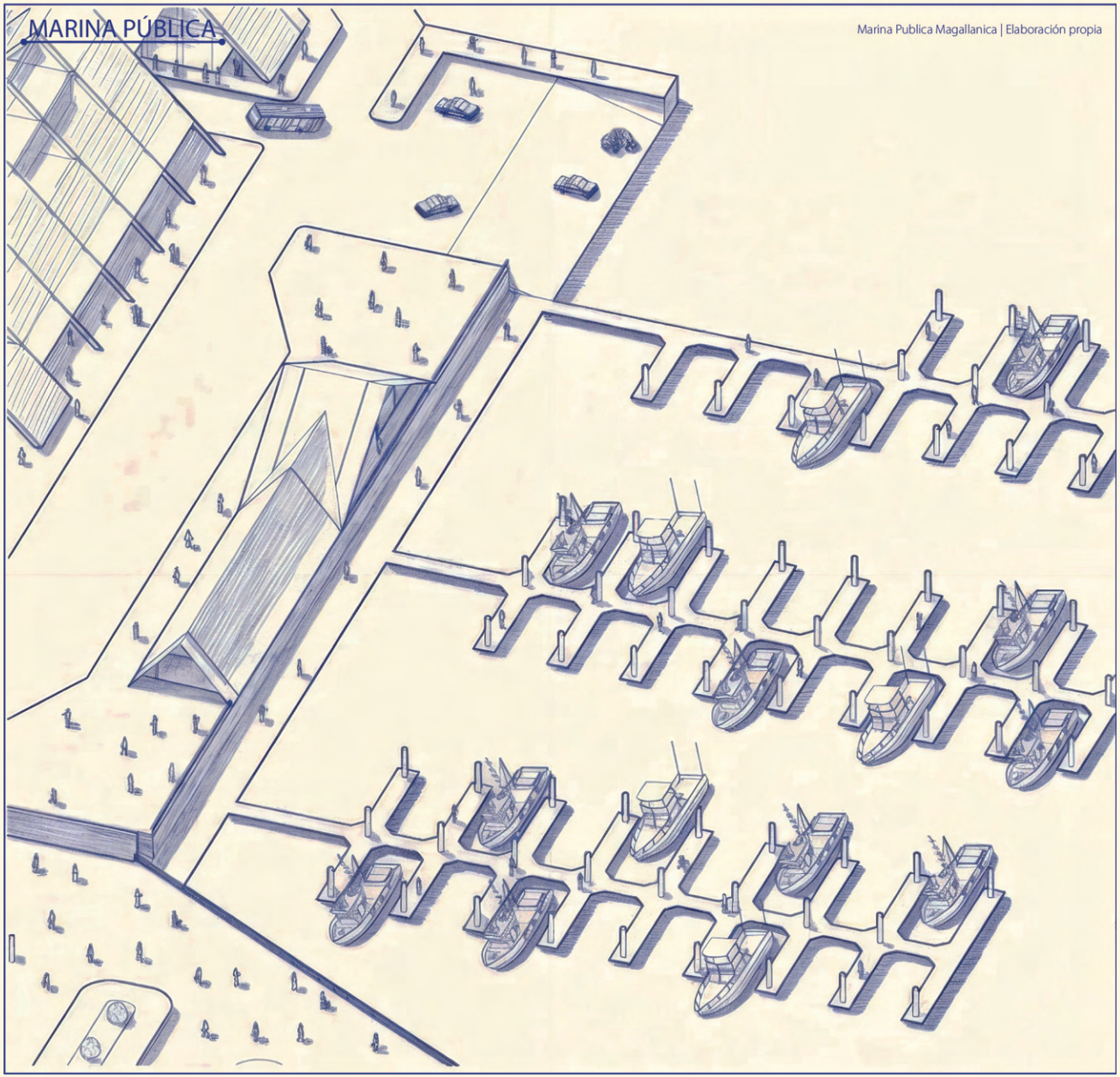


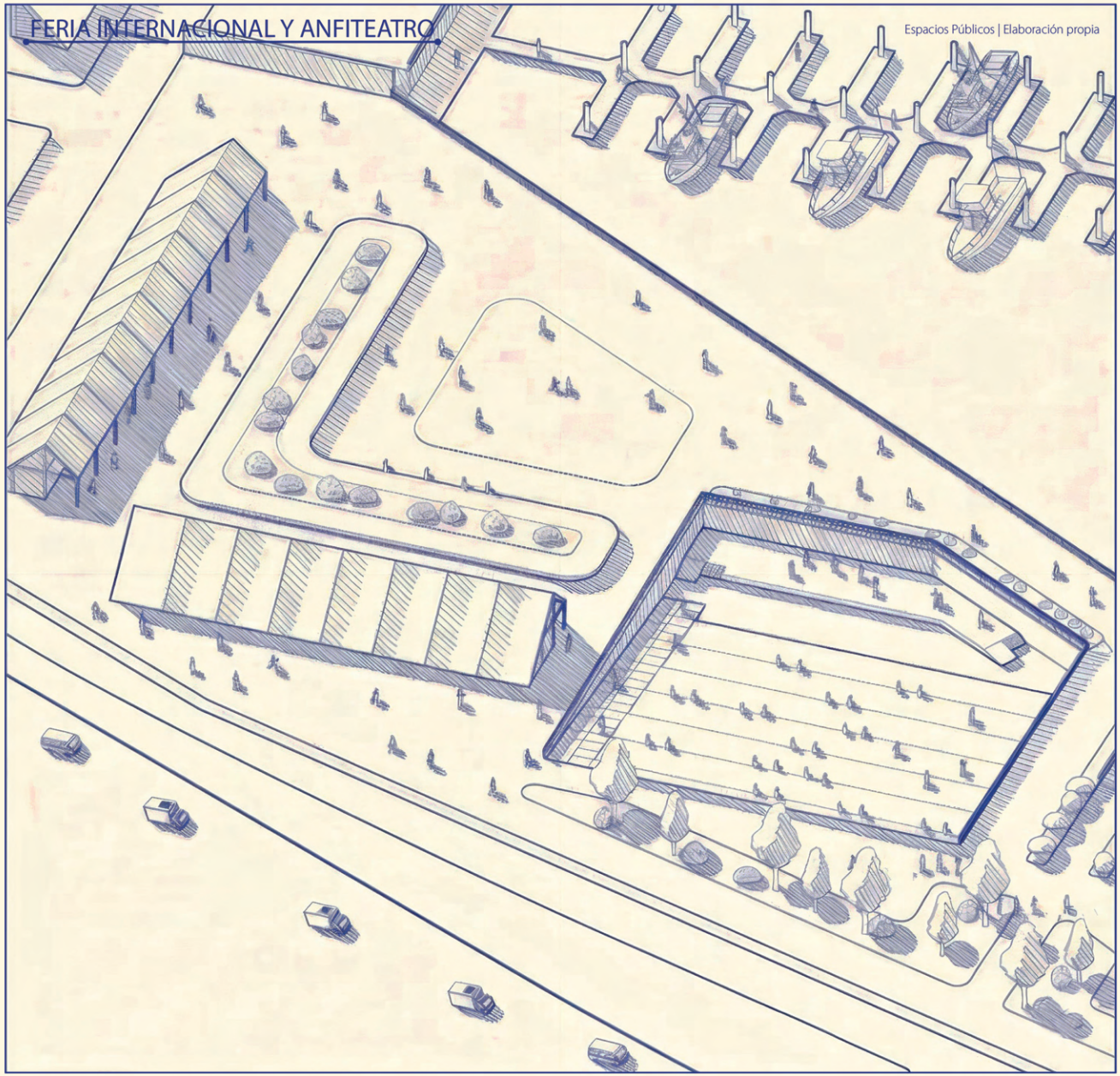
DESCUBRIMIENTO PETRÓLEO

En 1949 se descubre petróleo en el sector de Manantiales, en la Isla Grande de Tierra del Fuego, este fue el primer yacimiento petrolífero de Chile, y su hallazgo fue un acontecimiento de alcance nacional.

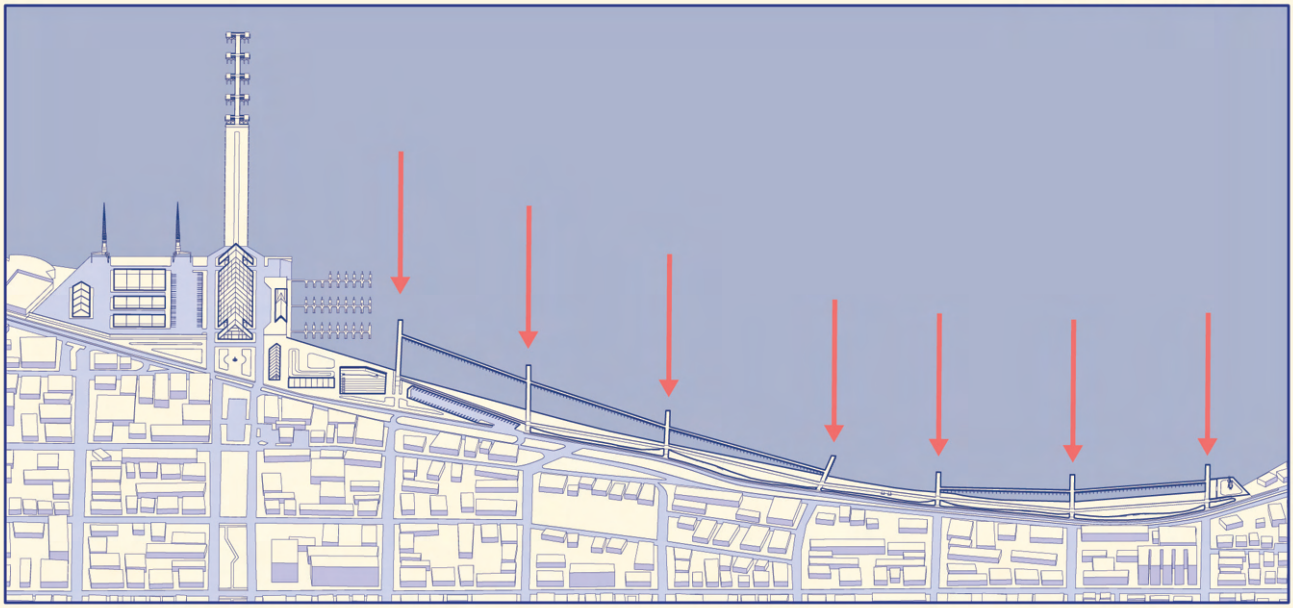

ZONA DE MANIOBRAS PORTUARIAS
Zona de Maniobras Portuarias | Elaboración propia


TERMINAL INTERNACIONAL
Terminal de Cruceros | Elaboración propia


MARINA PÚBLICA
Marina Publica Magallanica | Elaboración propia


FERIA INTERNACIONAL Y ANFITEATRO
Espacios Públicos | Elaboración propia

Una Nueva Proyección | Elaboración propia



Al concluir el proyecto, busqué otorgar un valor adicional a la idea central de entrelazar la ciudad con su borde costero. Si bien esta conexión se materializa principalmente a través de la extensión de los muelles, identifiqué la oportunidad de ofrecerle algo más a la ciudad: un gesto que no actúe como el remate del muelle, sino como el inicio de una nueva proyección, esta vez orientada en sentido inverso, es decir, desde el mar hacia la ciudad. De este modo, la propuesta busca establecer un vínculo simbólico y físico que permita reconectar ambos territorios: "el marítimo y el urbano" en una relación continua y significativa.

Para concretar esta idea, propuse la incorporación de pilares que actúan como hitos o cabezales en los ejes principales del proyecto. No obstante, estos elementos no se conciben de manera arbitraria, sino que adquieren sentido al poner en valor la historia del lugar. En este contexto, decidí que cada pilar representara a las figuras más emblemáticas y significativas de la zona, levantándolas como referentes visibles de la memoria colectiva y del espíritu fundacional de la región.

SELK'NAM: Habitantes ancestrales de la Tierra del Fuego, Chile.

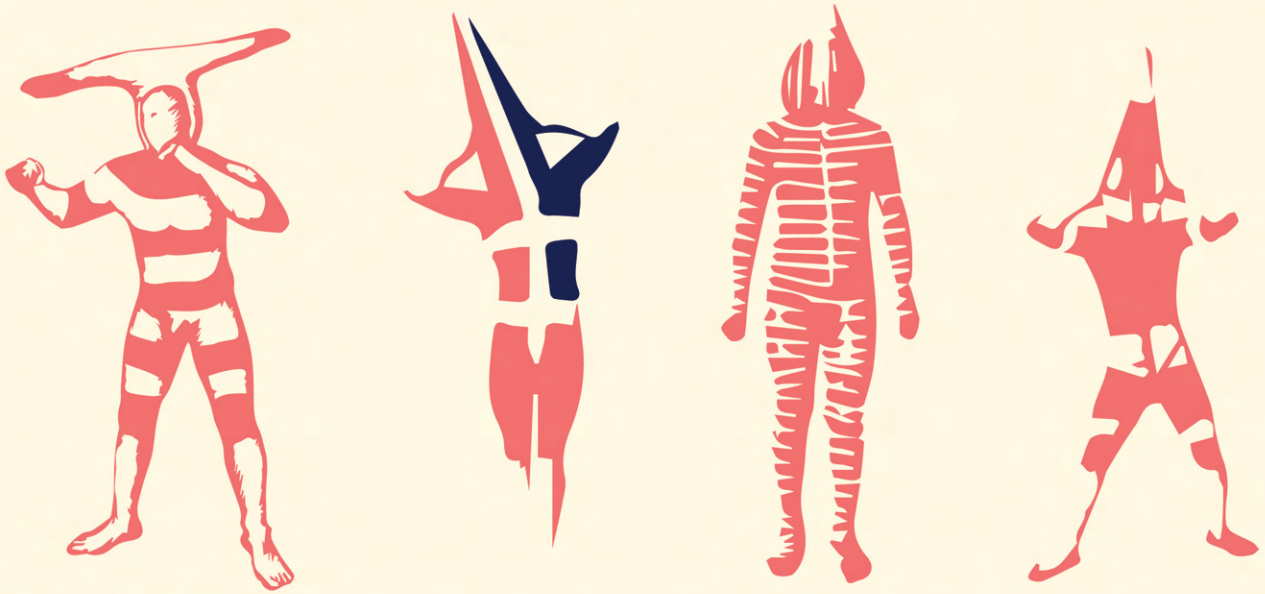
Los selknam, también conocidos como onas, fueron nómadas del viento y del fuego, recorrieron por siglos las frías estepas cazando guanacos y viviendo en armonía con un entorno severo pero sagrado.

KOTAIX
"el payaso con cuernos"

KULAN
"la femme terrible"

ULEN
"quien juega con su doble"

MATAN
"la bailarina"



Figuras Selknam | Elaboración propia

La historia selknam fue marcada por el genocidio y el olvido, incluir su cultura en un espacio público es un acto de recoinciliación entre la ciudad y sus origenes, incluyendo 7 figuras selknam como pilares ejes que de igual manera que el proyecto se levantan para reconectar el espacio y habitar el paso del tiempo. Una forma de decir "Aquí no solo hay historia, aquí sigue hablando la tierra".

El arte corporal selknam era profundamente simbólico cada color tenía un sentido espiritual y según las diferentes combinaciones de colores se interpretaba el origen de cada individuo:

- Rojo(Norte): fuerza, vida, energía solar.
- Blanco(Sur): pureza, hielo, ancestros.
- Negro(Oeste): muerte, noche, misterio.
- Ocre o amarillo(Este): tierra, equilibrio.

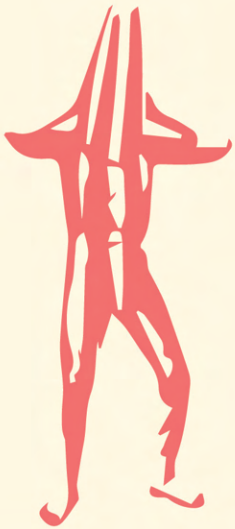
TANU
"del cielo del sur"



SHÉIT (LECHUZA)
"shoort del sur"



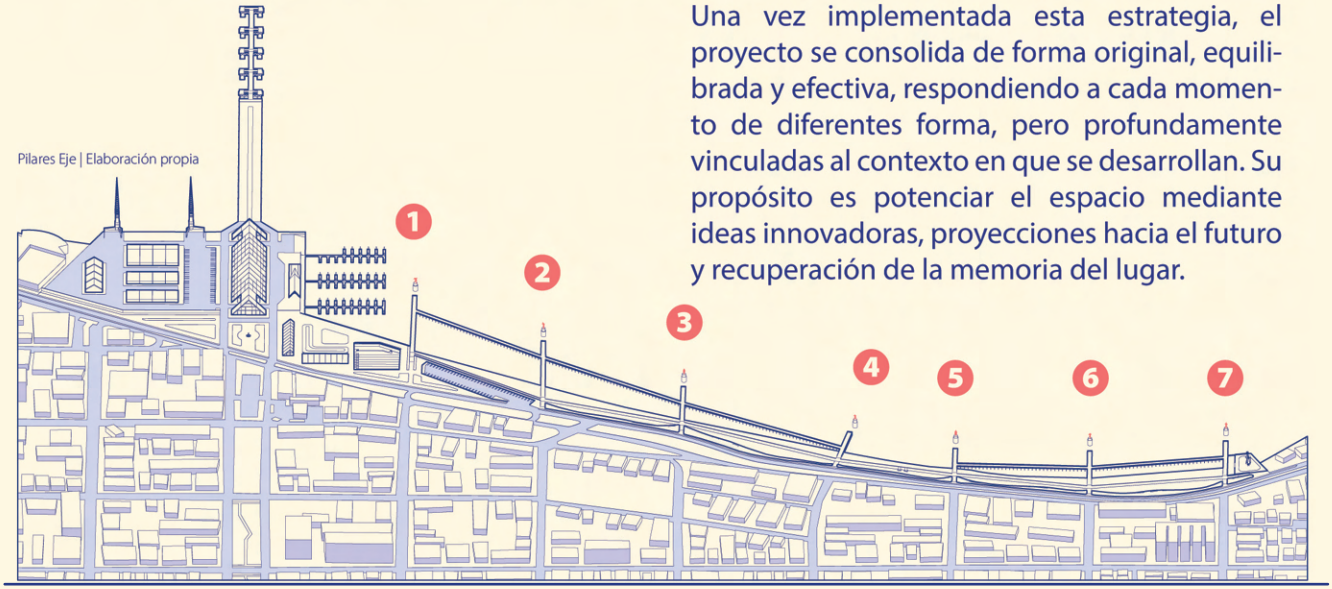
KOSHMÉNK
"el cornudo"



Las pinturas corporales relacionadas a los motivos cósmicos ofrecen una fuente estética única para el arte urbano, la arquitectura y el diseño de espacios públicos, siendo incorporados de forma respetuosa y contemporánea, generan una identidad visual super fuerte y profunda que despierta la atención e invita a ser recordada durante el recorrido, generando una identidad visual propia de Punta Arenas.



Las figuras selknam se disponen frente a los dos tramos del paseo marítimo, alineadas con los ejes de las calles. En el primer tramo, los cuatro selknam se vinculan con las actividades culturales y turísticas del sector, organizándose de izquierda a derecha según su relevancia en este criterio, encabezados por el más reconocido "Kotaix". En el segundo tramo, su disposición responde a la ubicación sur y las figuras propuestas representan esta zona, manteniendo el mismo orden jerárquico de izquierda a derecha, "Tanu" el más representativo del sur lidera este grupo.



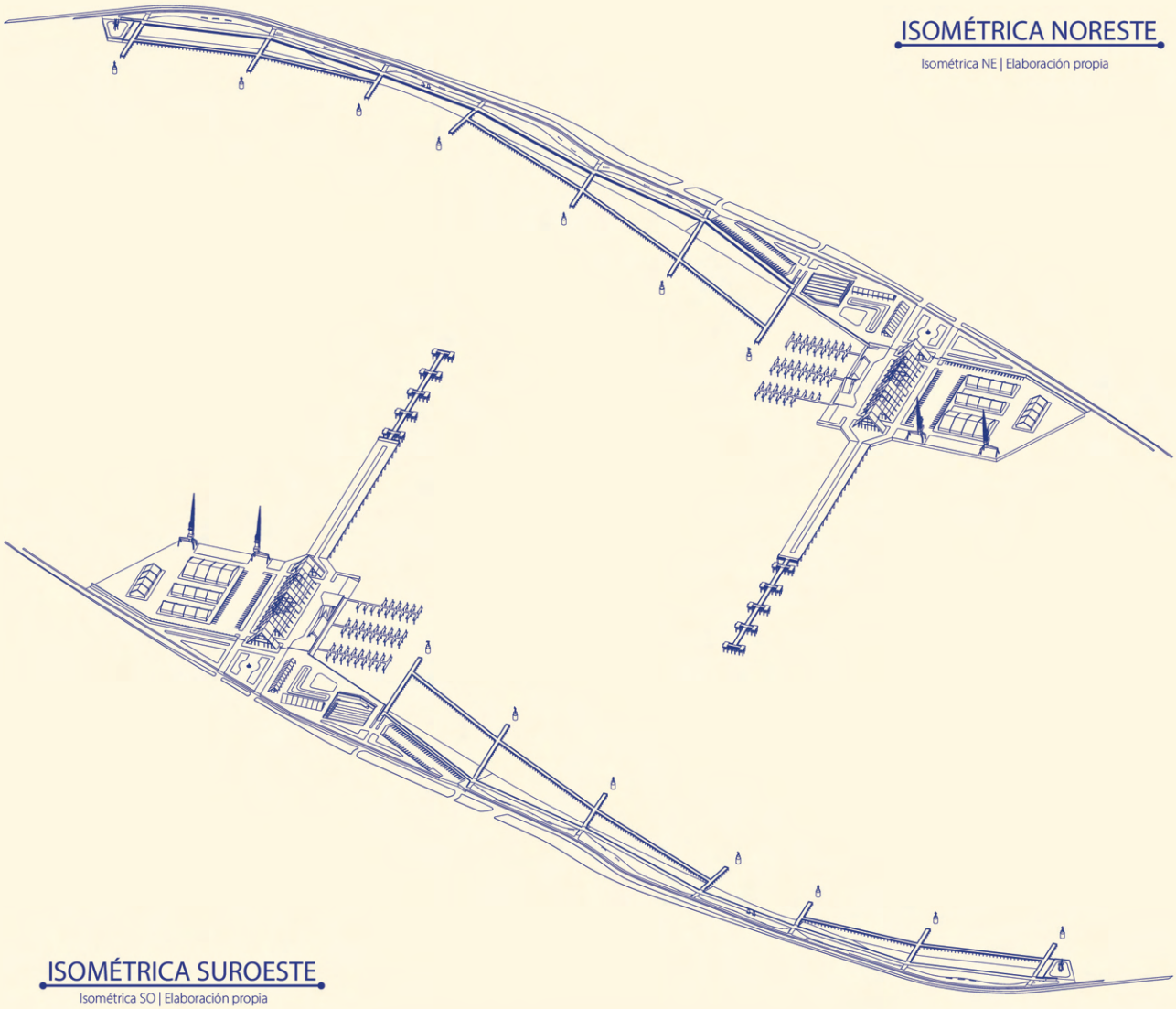
Una vez implementada esta estrategia, el proyecto se consolida de forma original, equilibrada y efectiva, respondiendo a cada momento de diferentes forma, pero profundamente vinculadas al contexto en que se desarrollan. Su propósito es potenciar el espacio mediante ideas innovadoras, proyecciones hacia el futuro y recuperación de la memoria del lugar.



Tadao Ando | Elaboración propia

"Crear una experiencia que inspira mejora la vida de las personas"

Tadao Ando (1941)



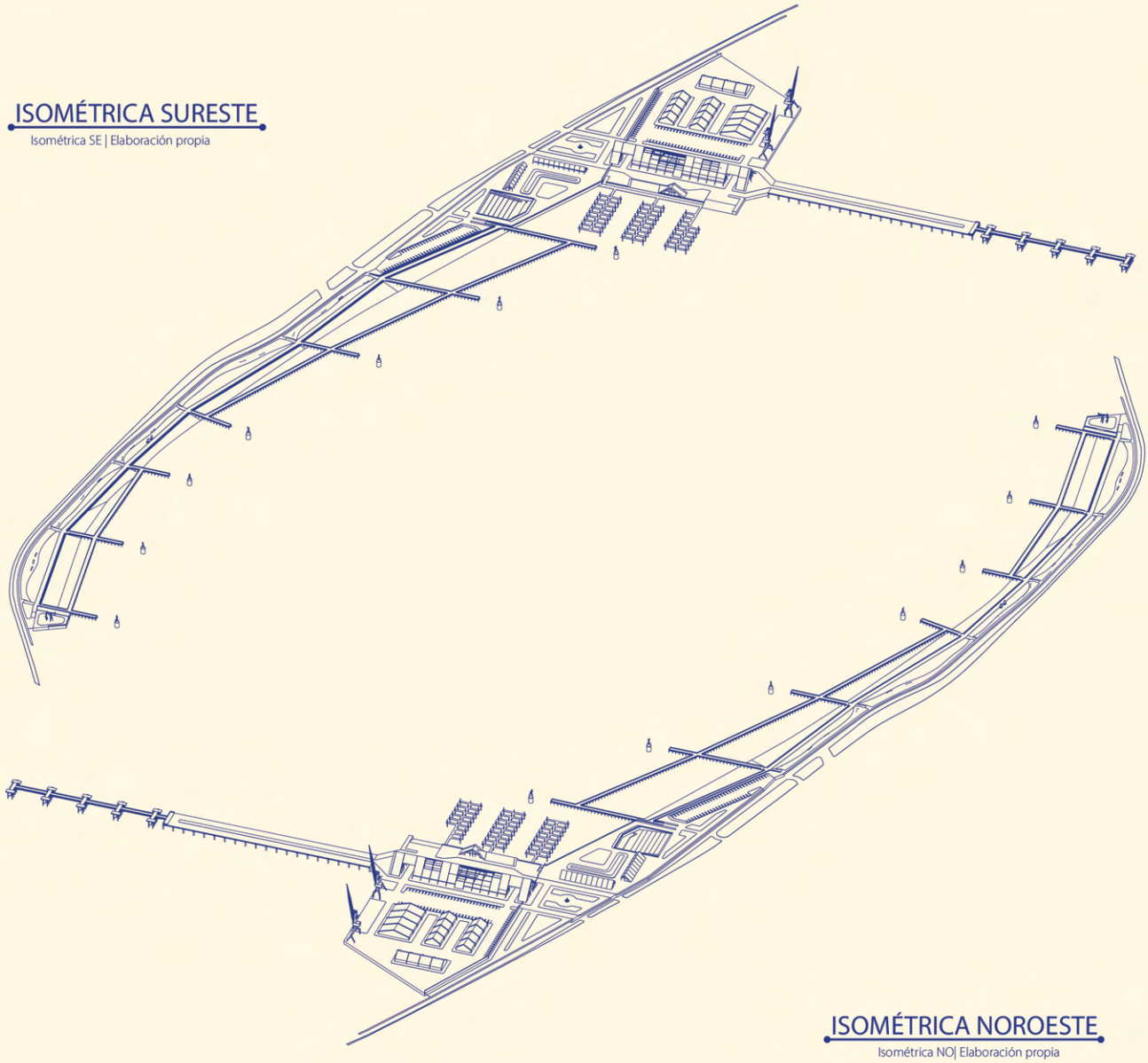
ISOMÉTRICA NORESTE

Isométrica NE | Elaboración propia

ISOMÉTRICA SUROESTE

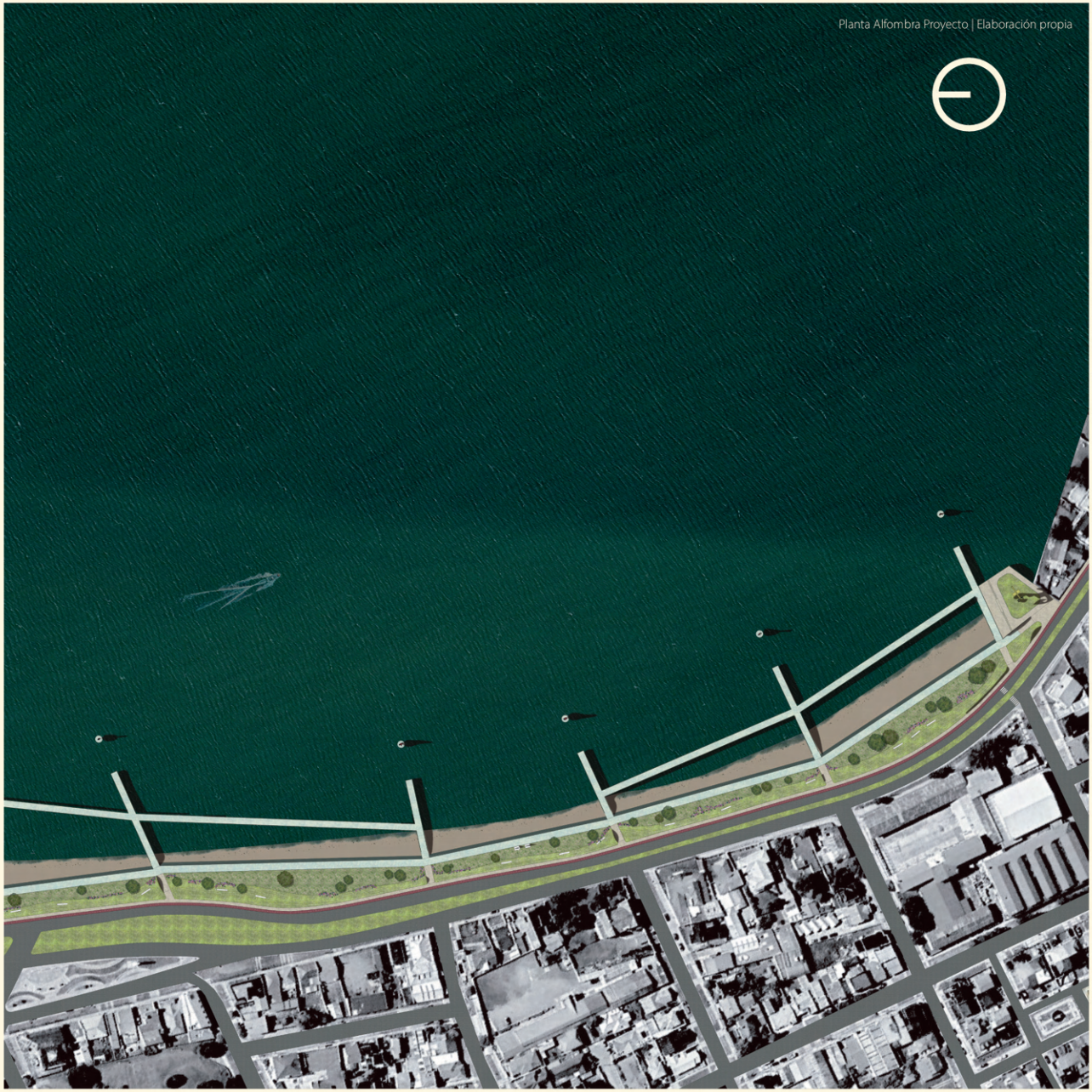
Isométrica SO | Elaboración propia

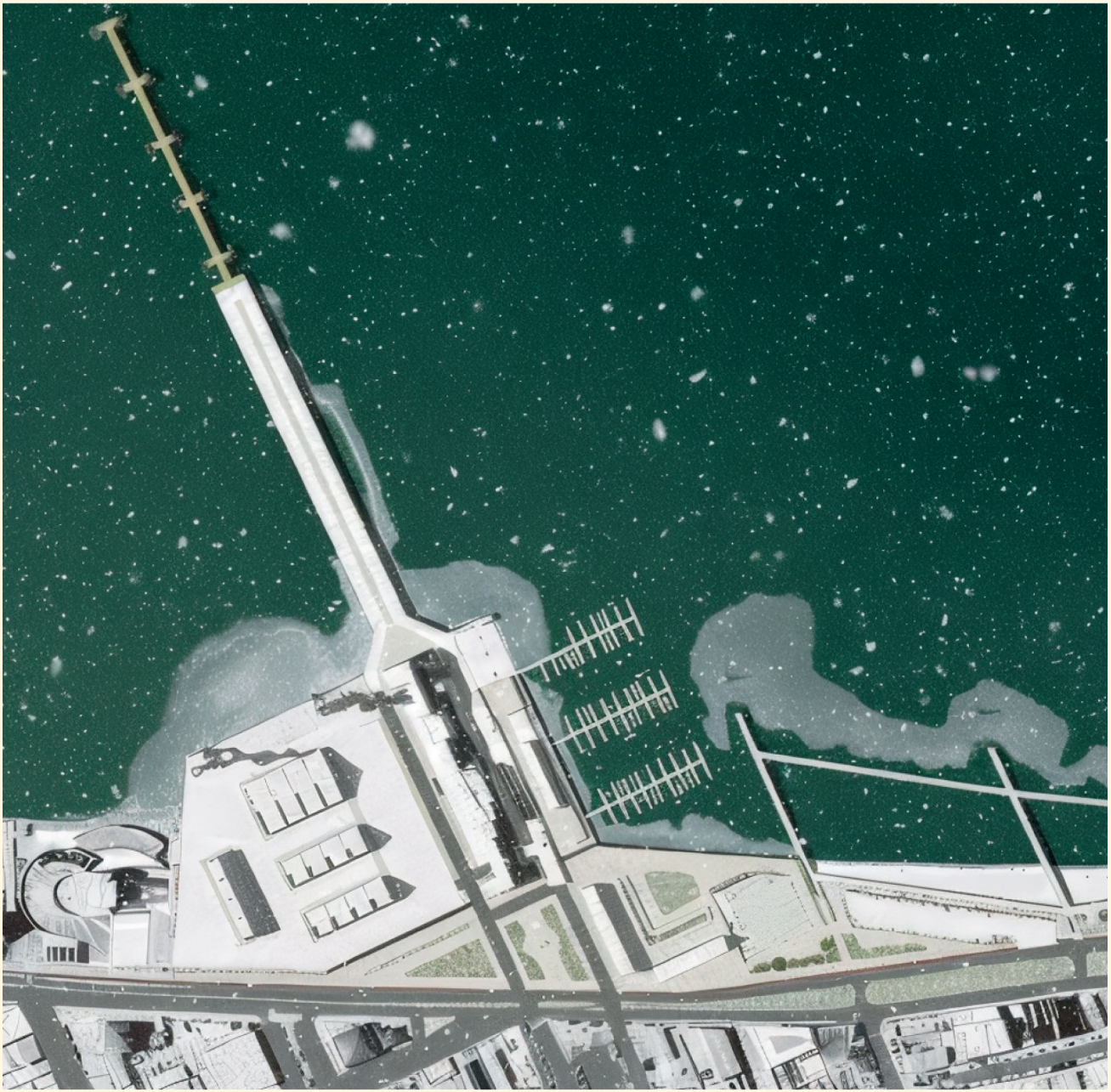
ISOMÉTRICA SURESTE
Isométrica SE | Elaboración propia

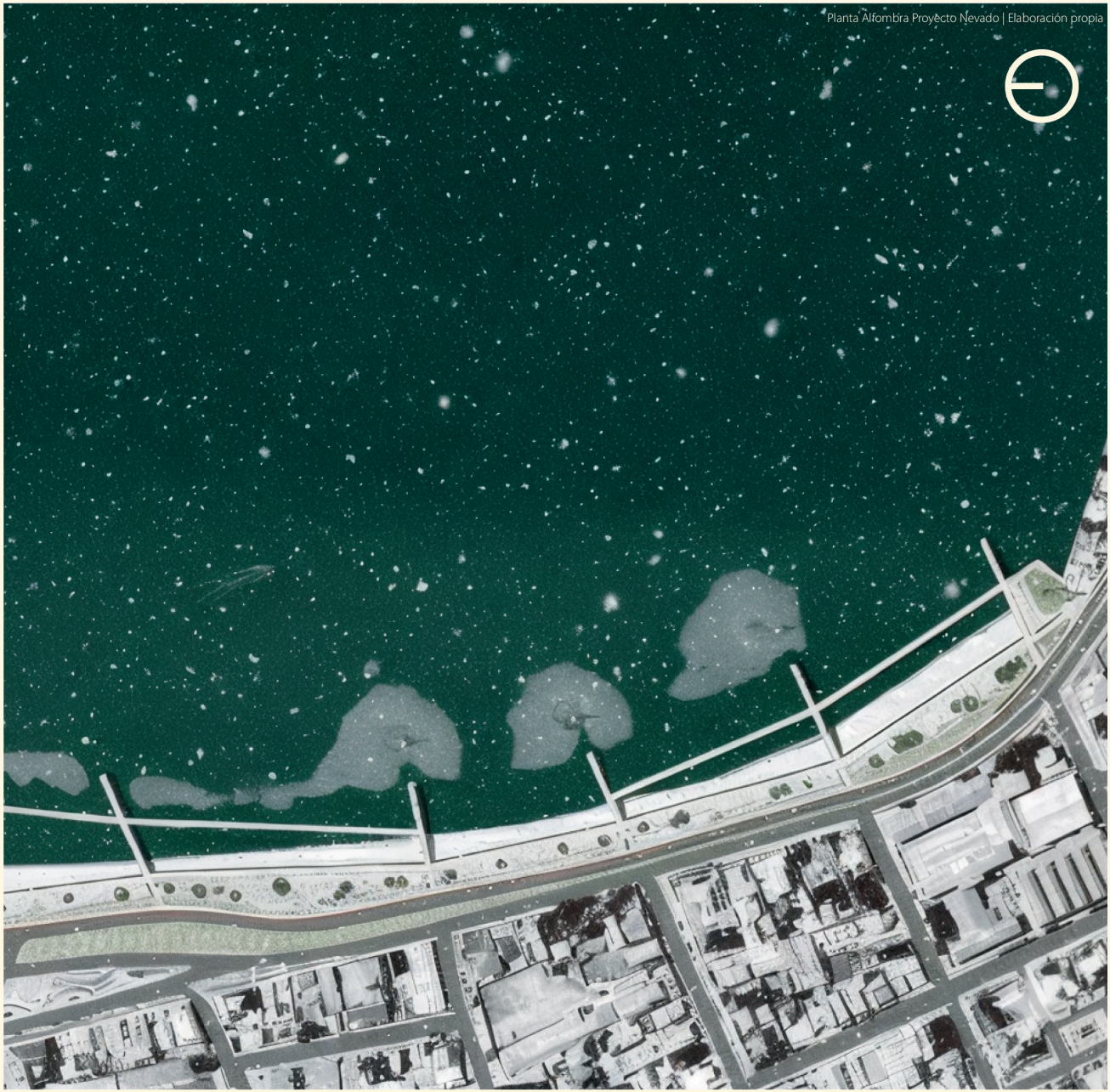


ISOMÉTRICA NOROESTE
Isométrica NO| Elaboración propia



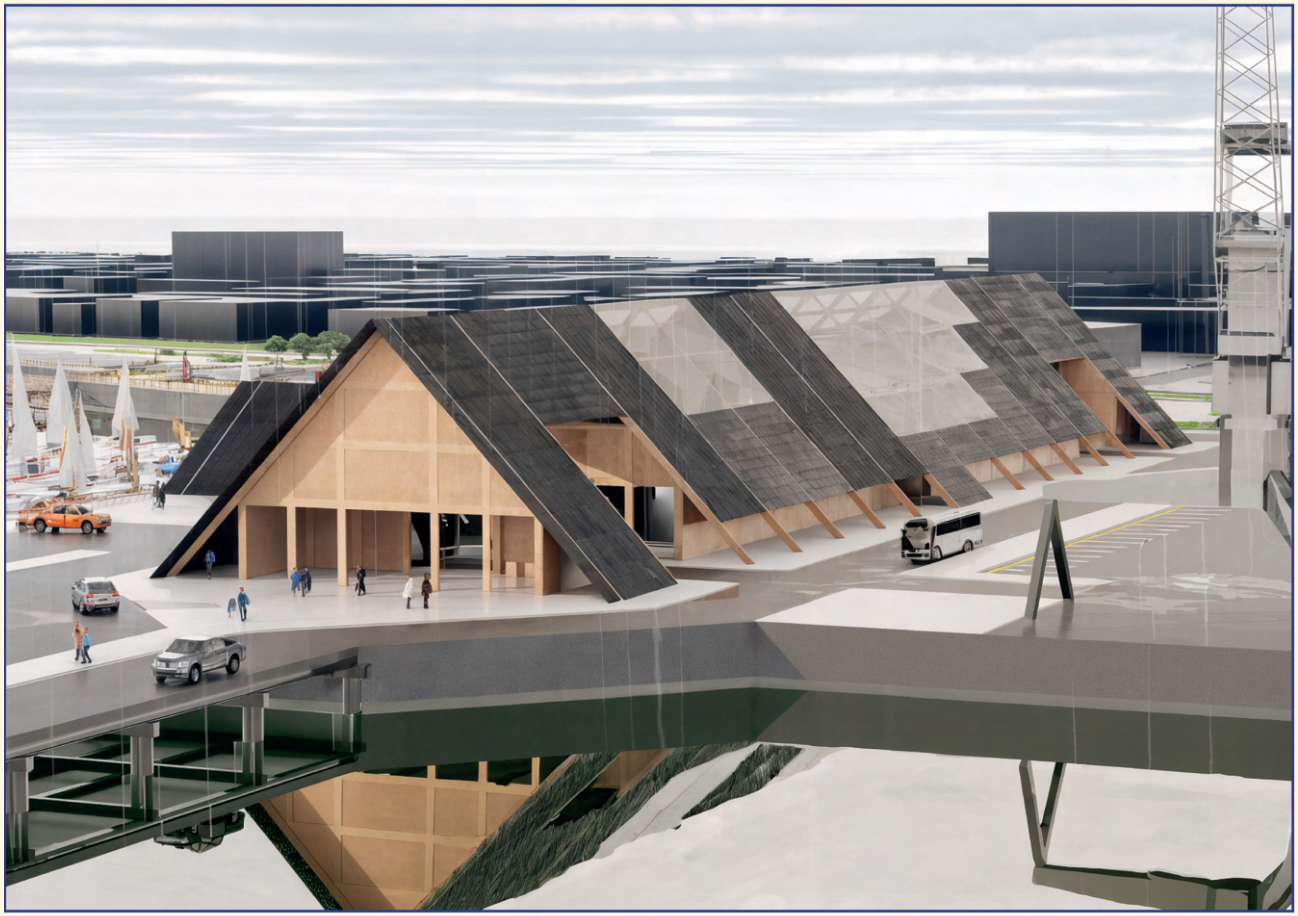

Planta Alfombra Proyecto | Elaboración propia





Planta Alfombra Proyecto Nevado | Elaboración propia

TERMINAL INTERNACIONAL DE CRUCEROS



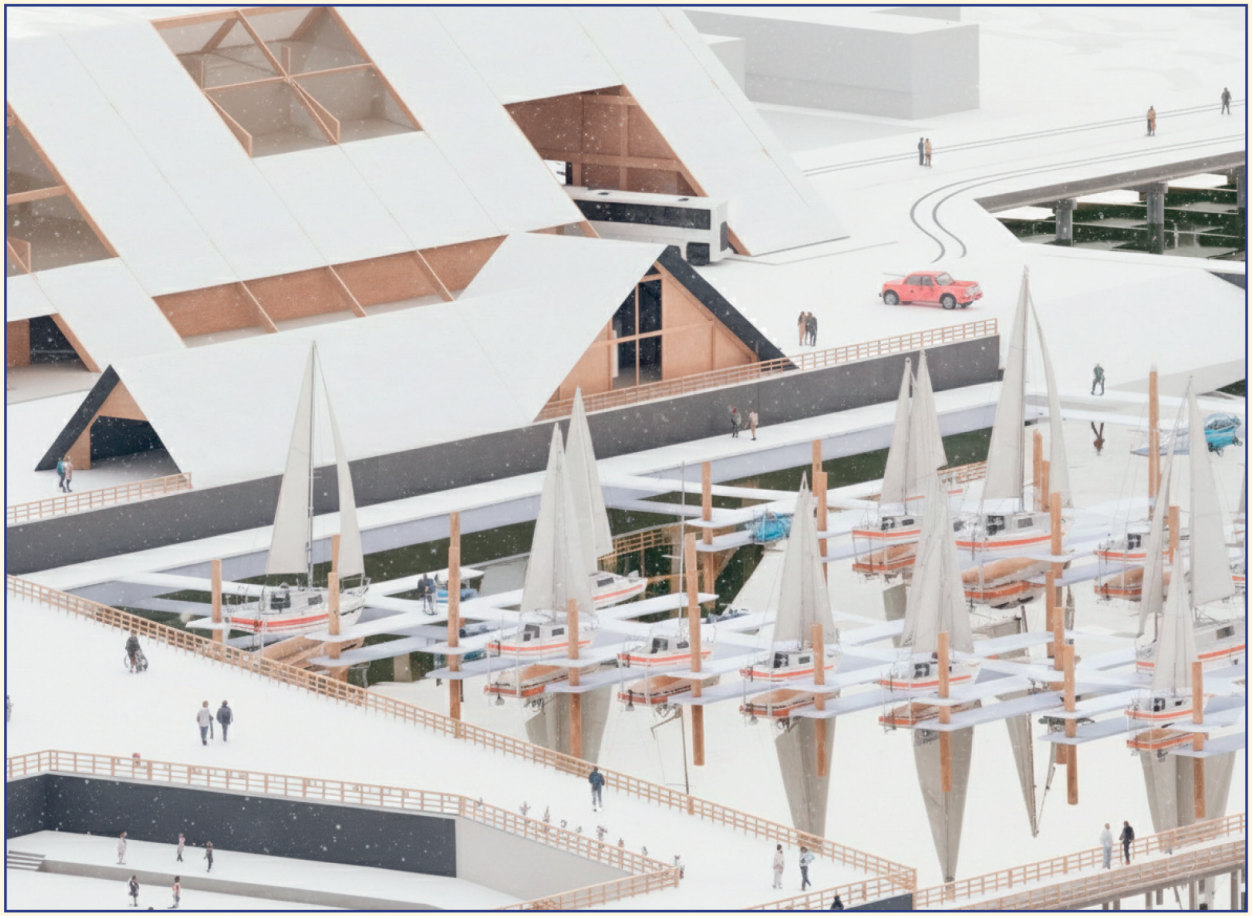
Terminal Internacional de cruceros | Elaboración propia



MARINA PUBLICA MAGALLANES



Marina Pública Magallanica | Elaboración propia



FERIA INTERNACIONAL



Feria Internacional | Elaboración propia



ANFITEATRO



Anfiteatro | Elaboración propia



MUELLE PASEO COSTERO



Muelle Paseo Costero | Elaboración propia



DUNAS DE PASTO BORDE



Dunas Paseo Costero | Elaboración propia



PASEO COSTERO



Paseo Costero | Elaboración propia



VISTA GENERAL PROYECTO



Vista General del Proyecto | Elaboración propia



ANEXO: "SKETCH BOOK: TIP MAGALLANES"

必●勝
Sketch Book

Como contenido anexo a la memoria del proyecto, quise incluir una de las partes fundamentales del proceso, que muchas veces recibe menos importancia que el resultado final, pero es la representación visual del diálogo con uno mismo. El dibujo, boceto, croquis, líneas o como se quiera interpretar refleja en una hoja lo que pasa en la mente al intentar representar conceptos, abstracciones y formas que nos acercan a una definición de diseño.

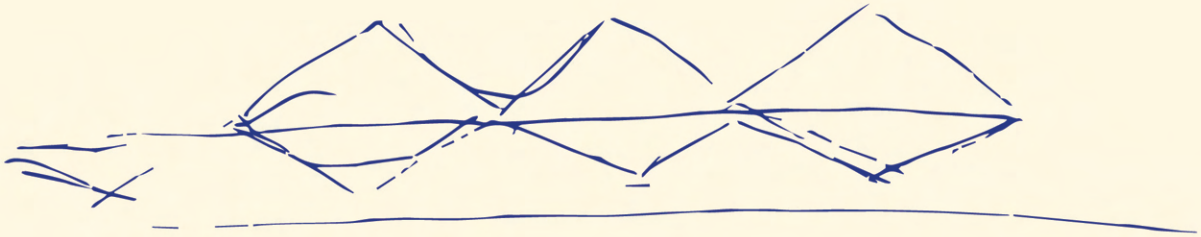
Mi intención con este anexo es entregar la parte abstracta del proyecto, aquella que no tiene una definición absoluta y se abre a la interpretación del receptor. De esta manera, enseñando los croquis que realicé durante el proceso del proyecto, busco transmitir lo que genera el enfoque de un pensamiento y cómo estos se pueden escuchar a través de las líneas.



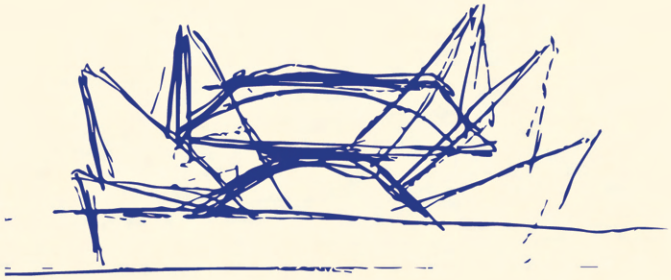


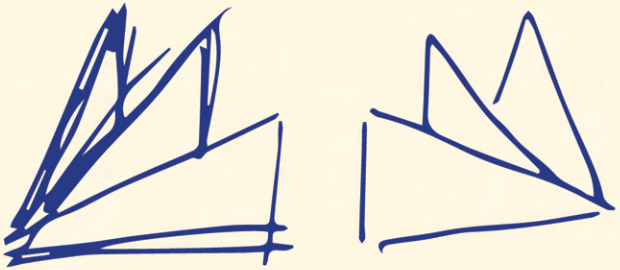






Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



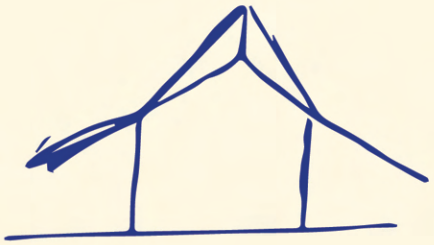


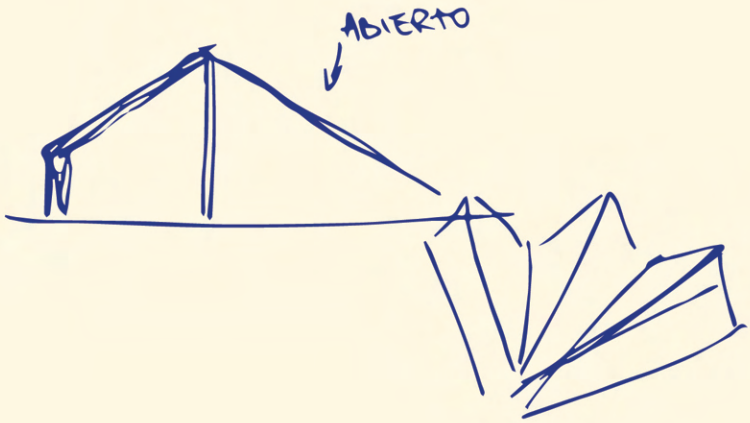




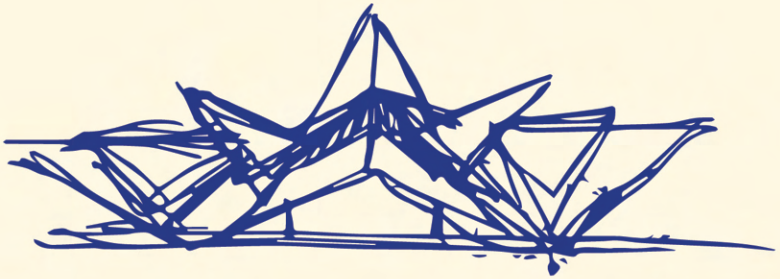
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



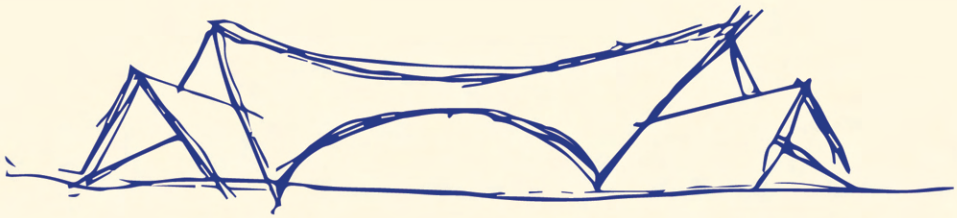








Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



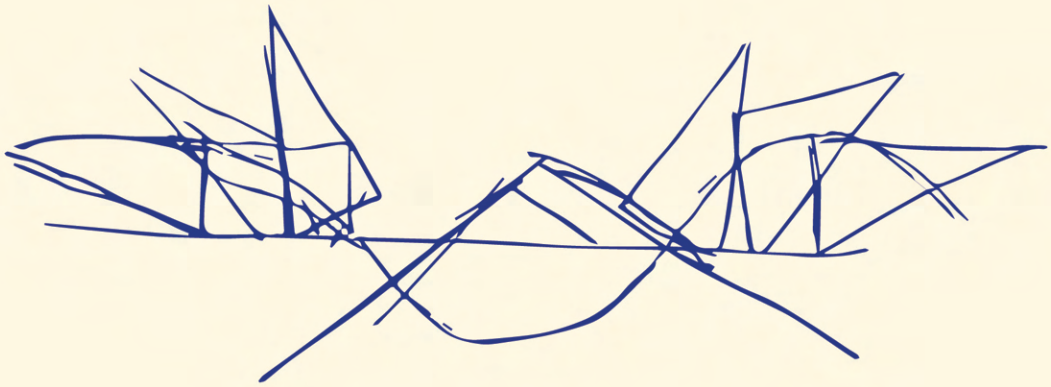






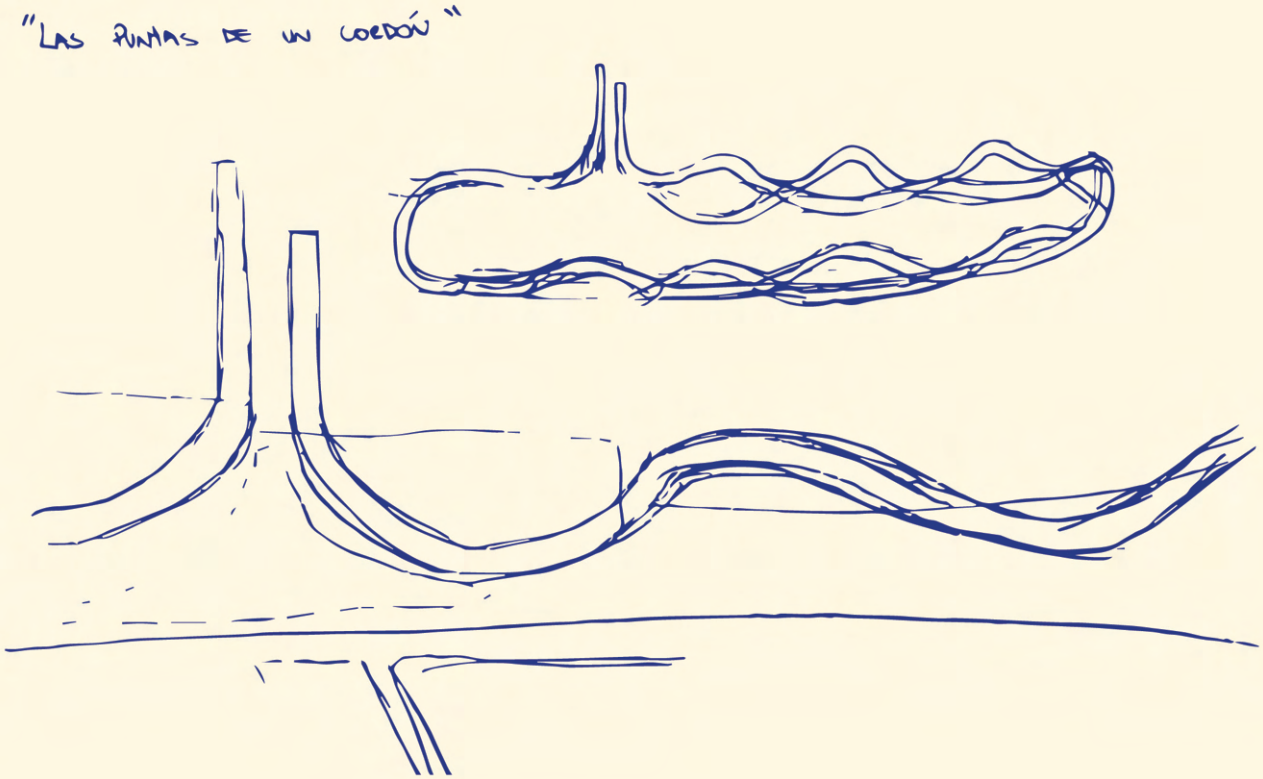


Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia

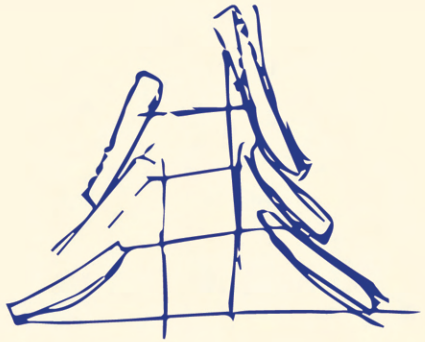




Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia







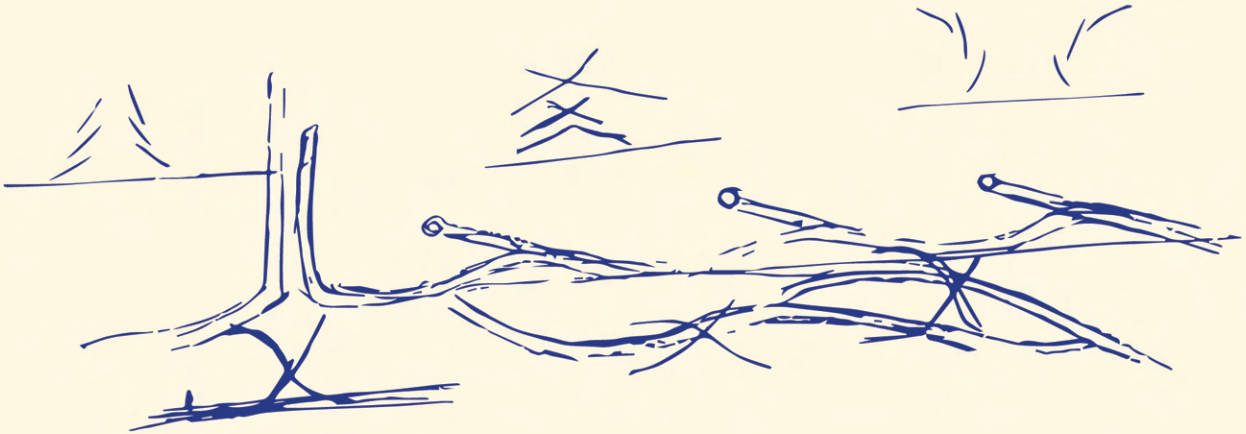


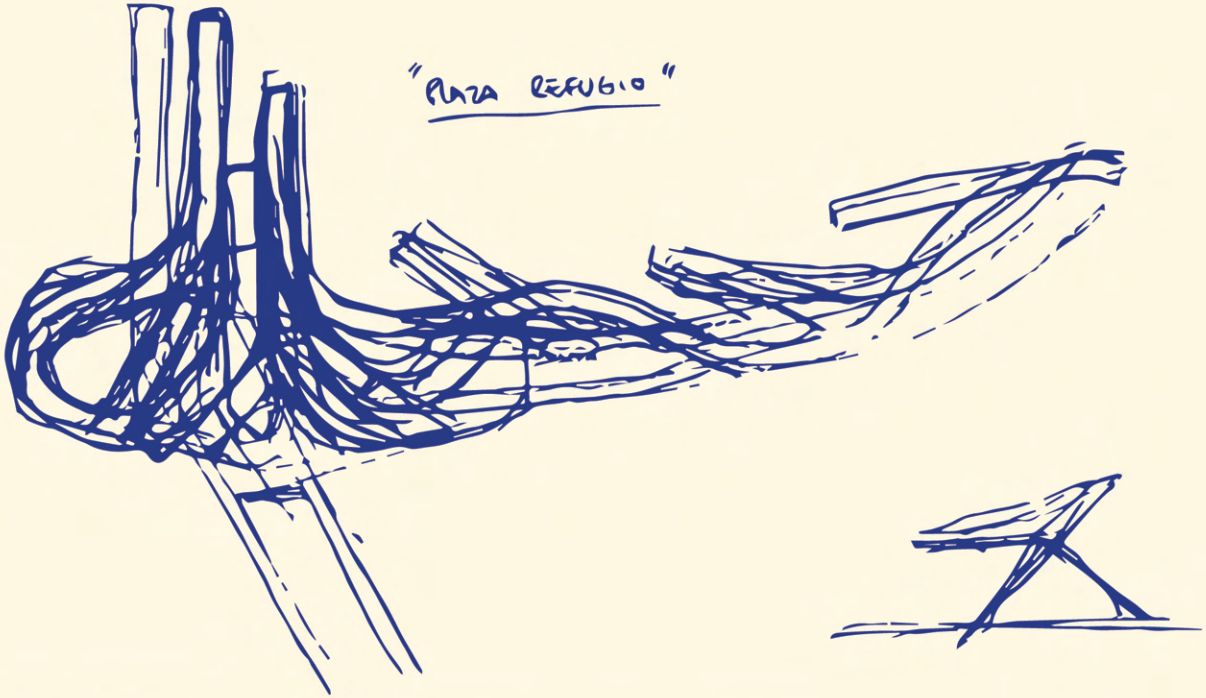




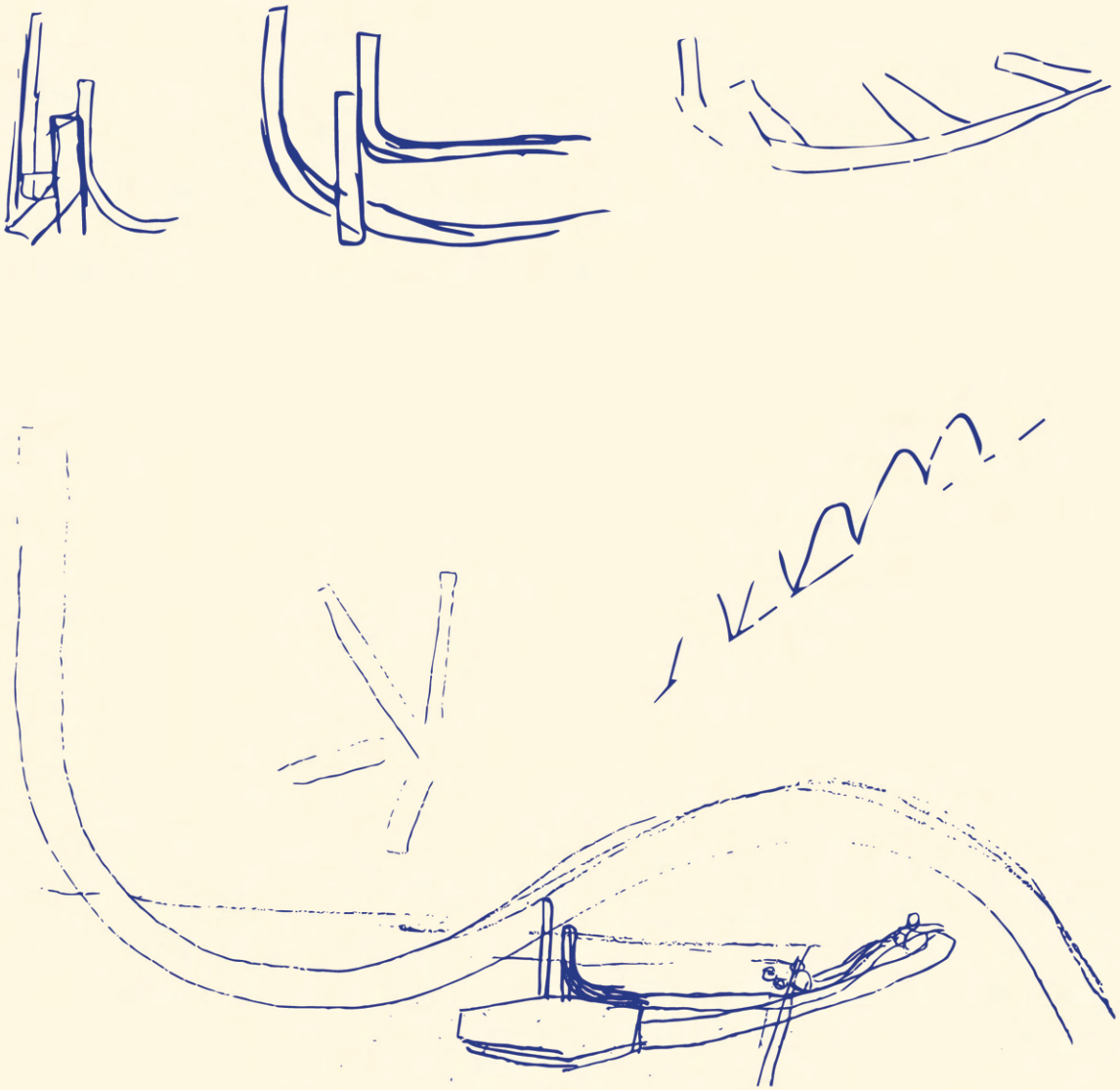


Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia

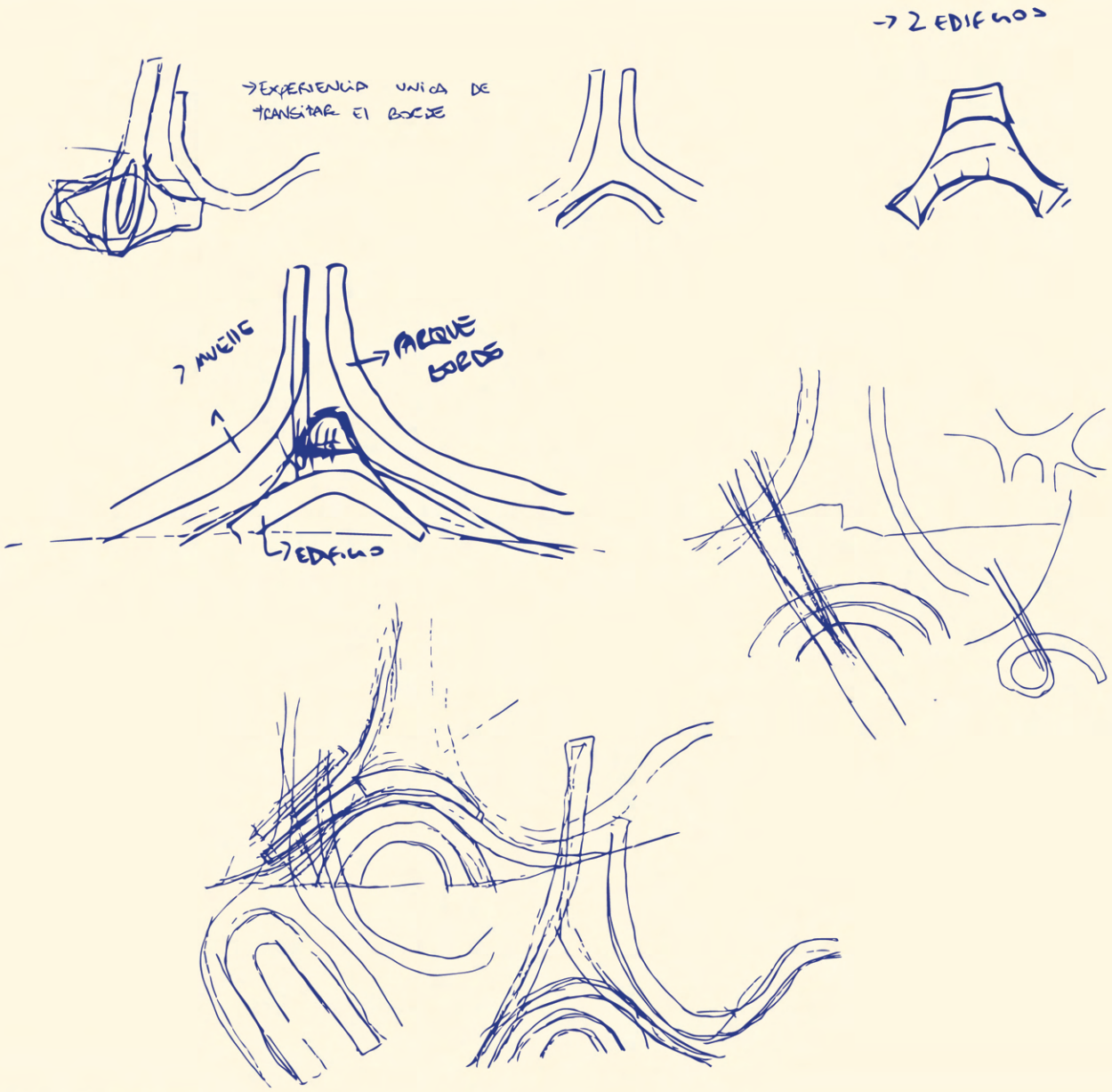




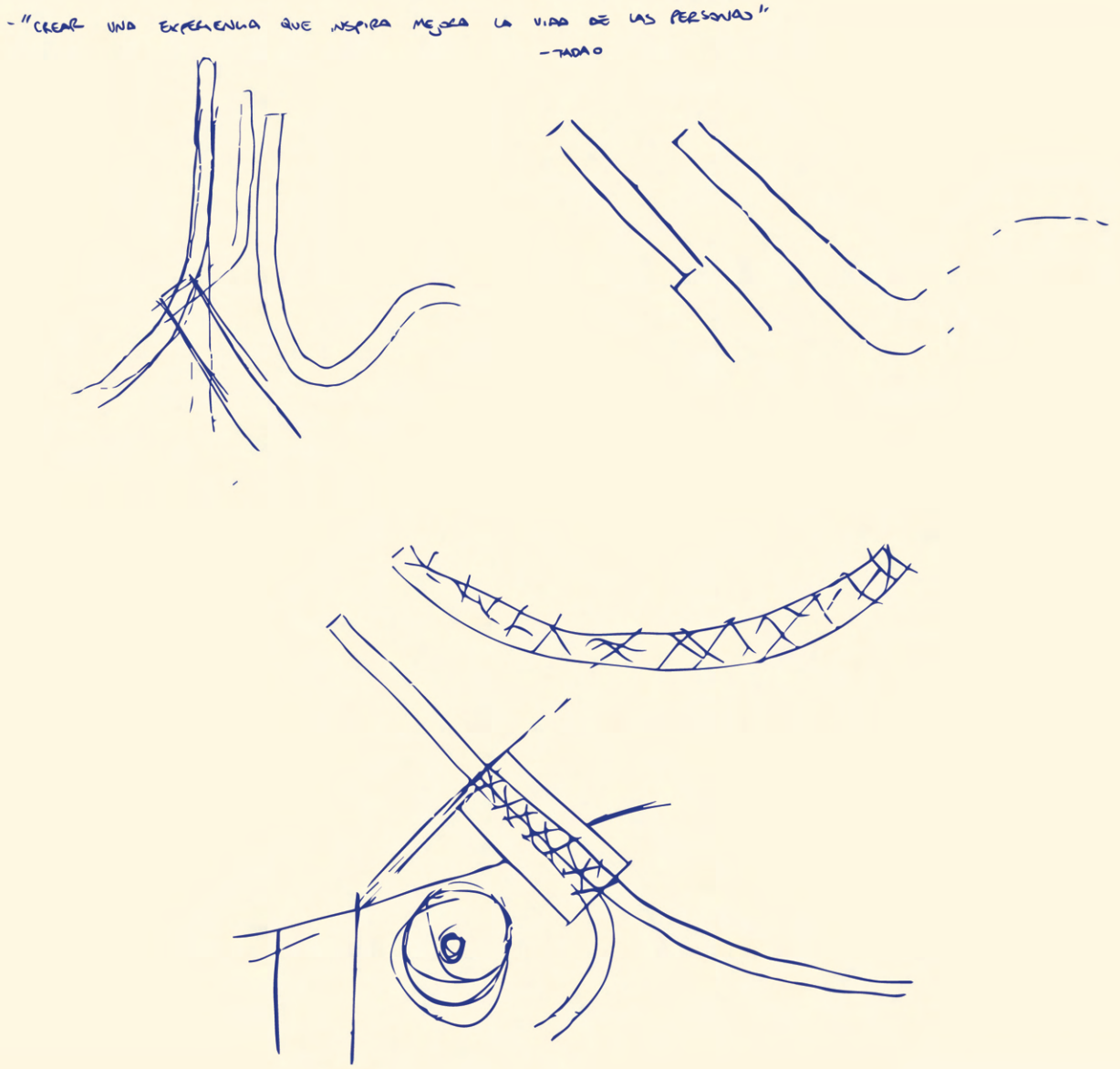
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



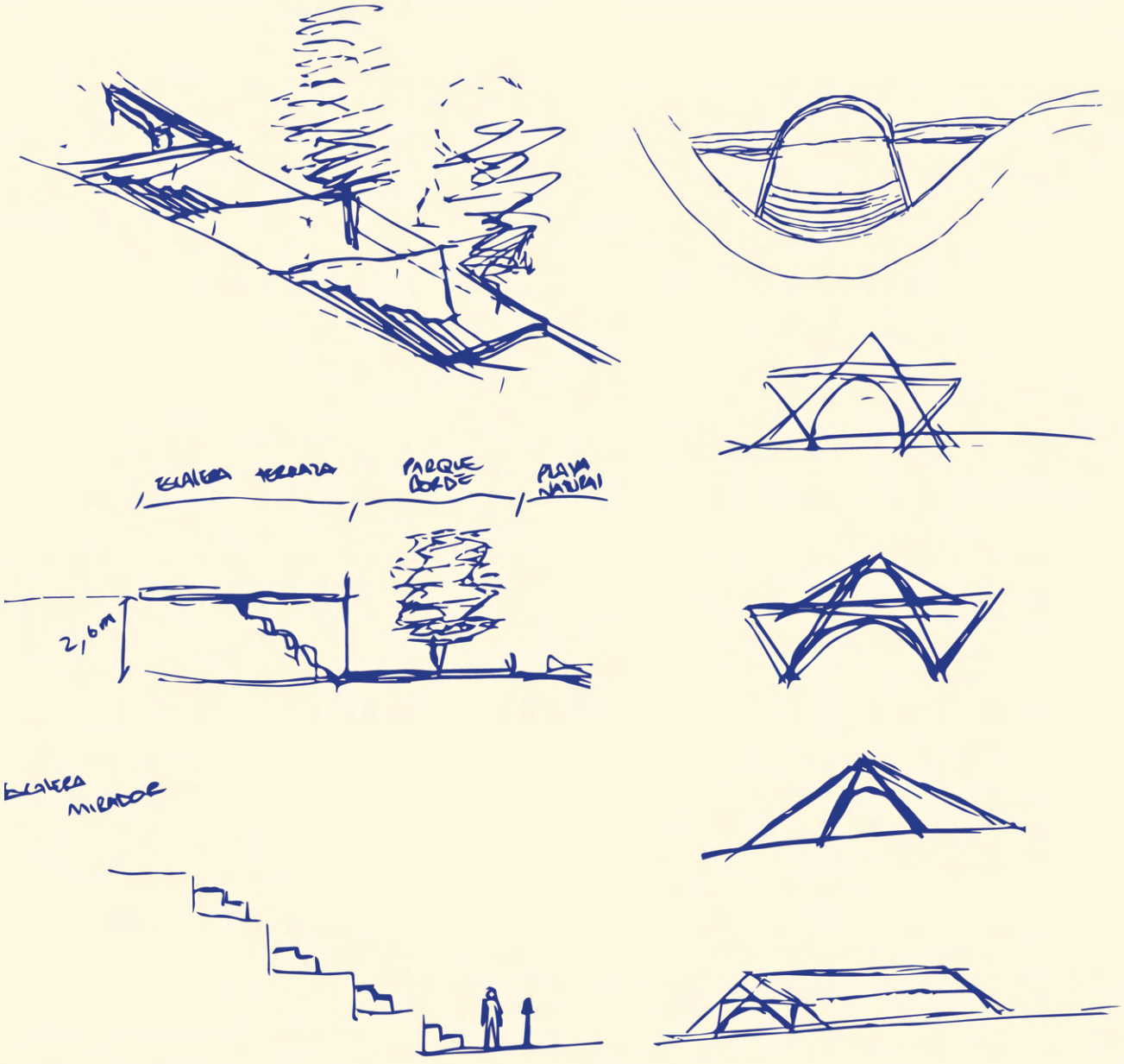
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



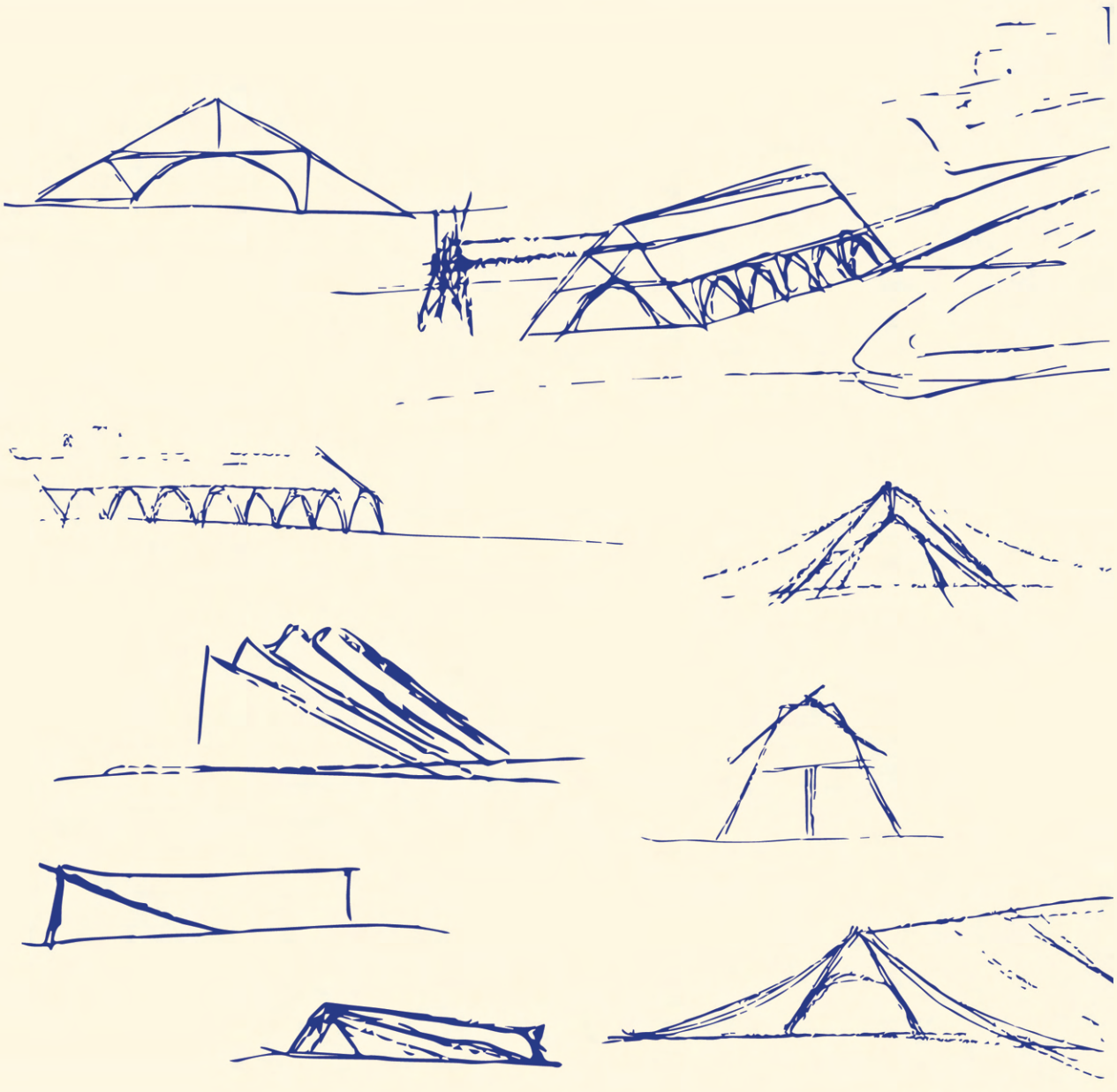
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



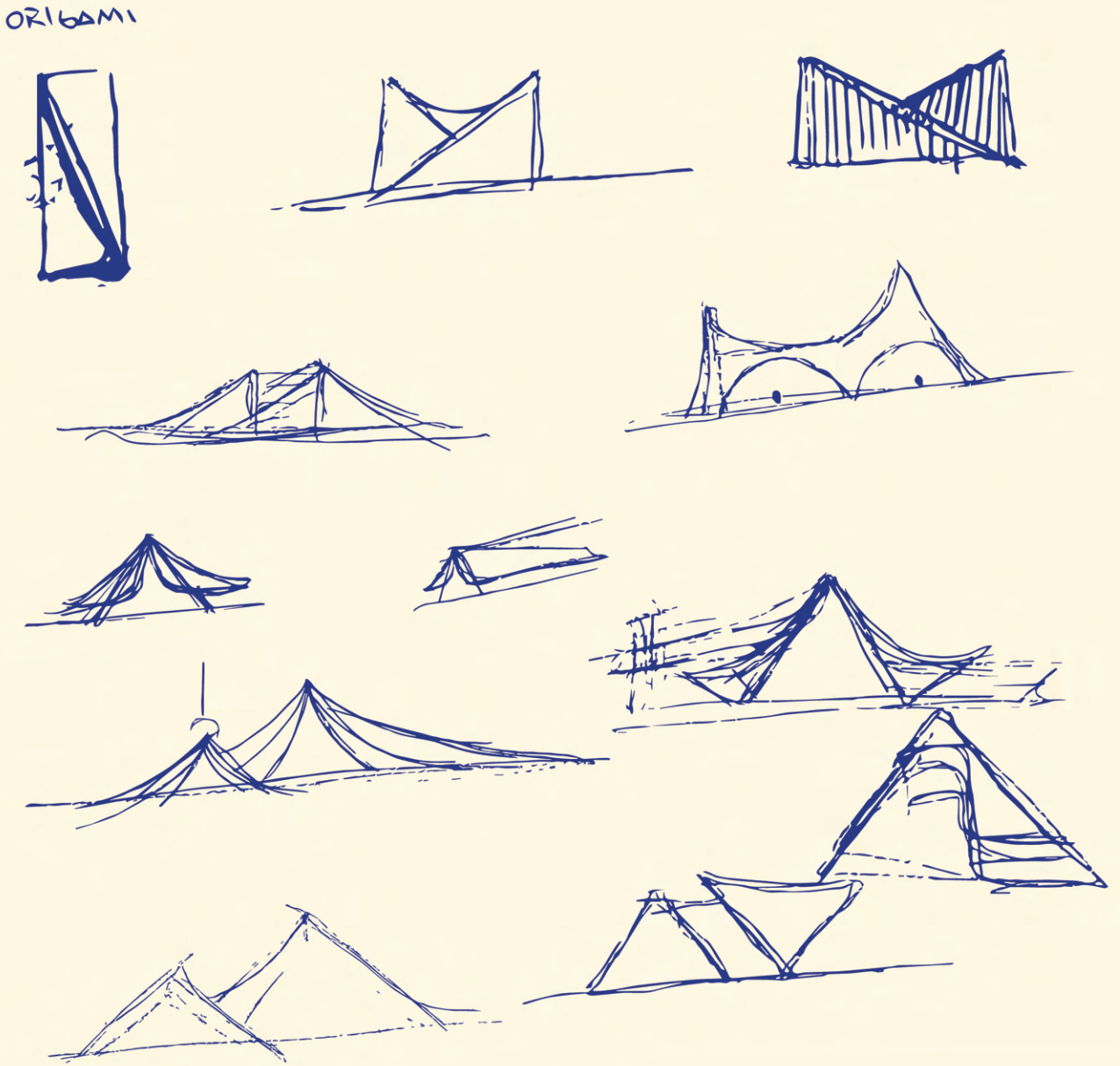
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



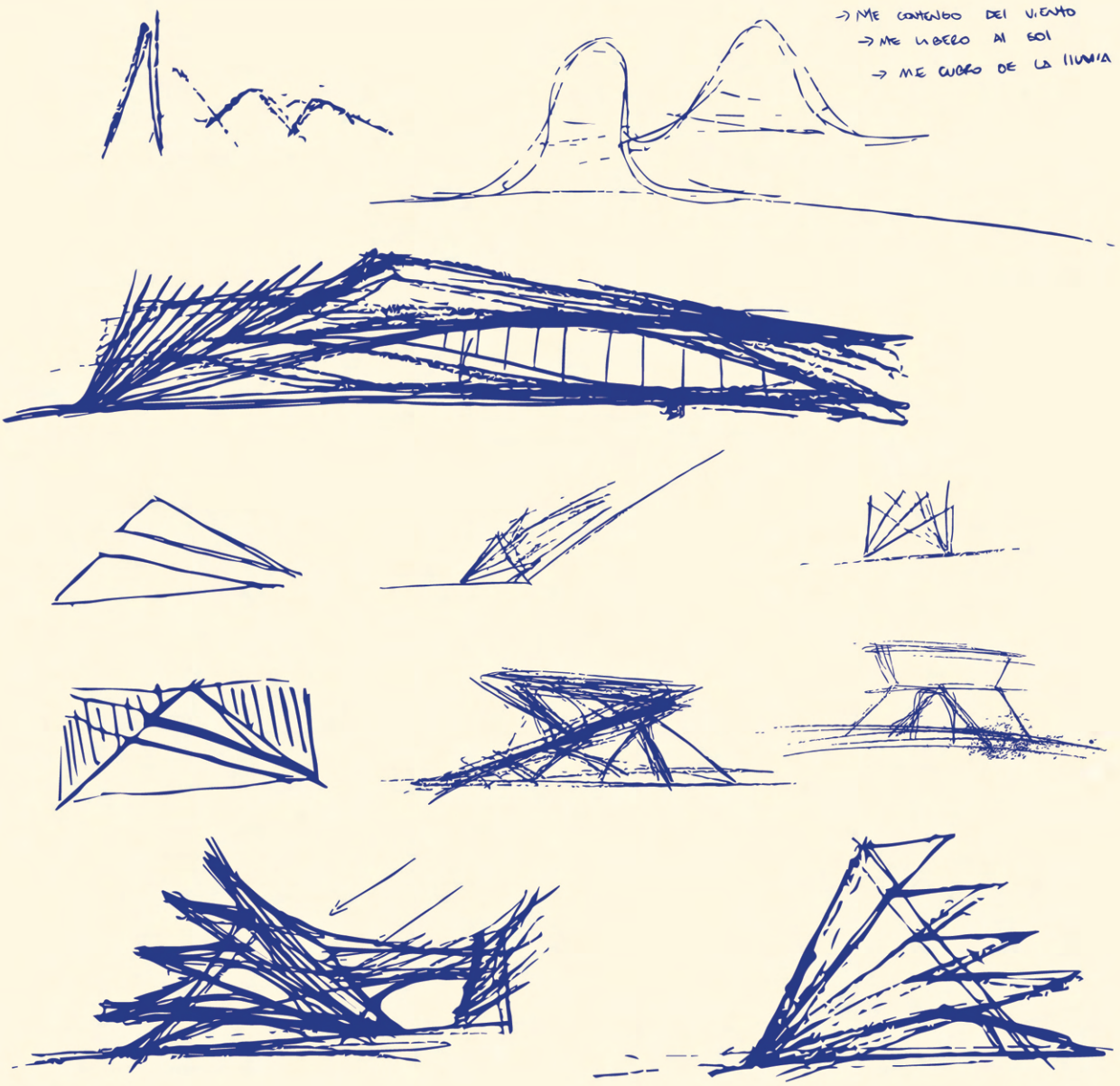
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



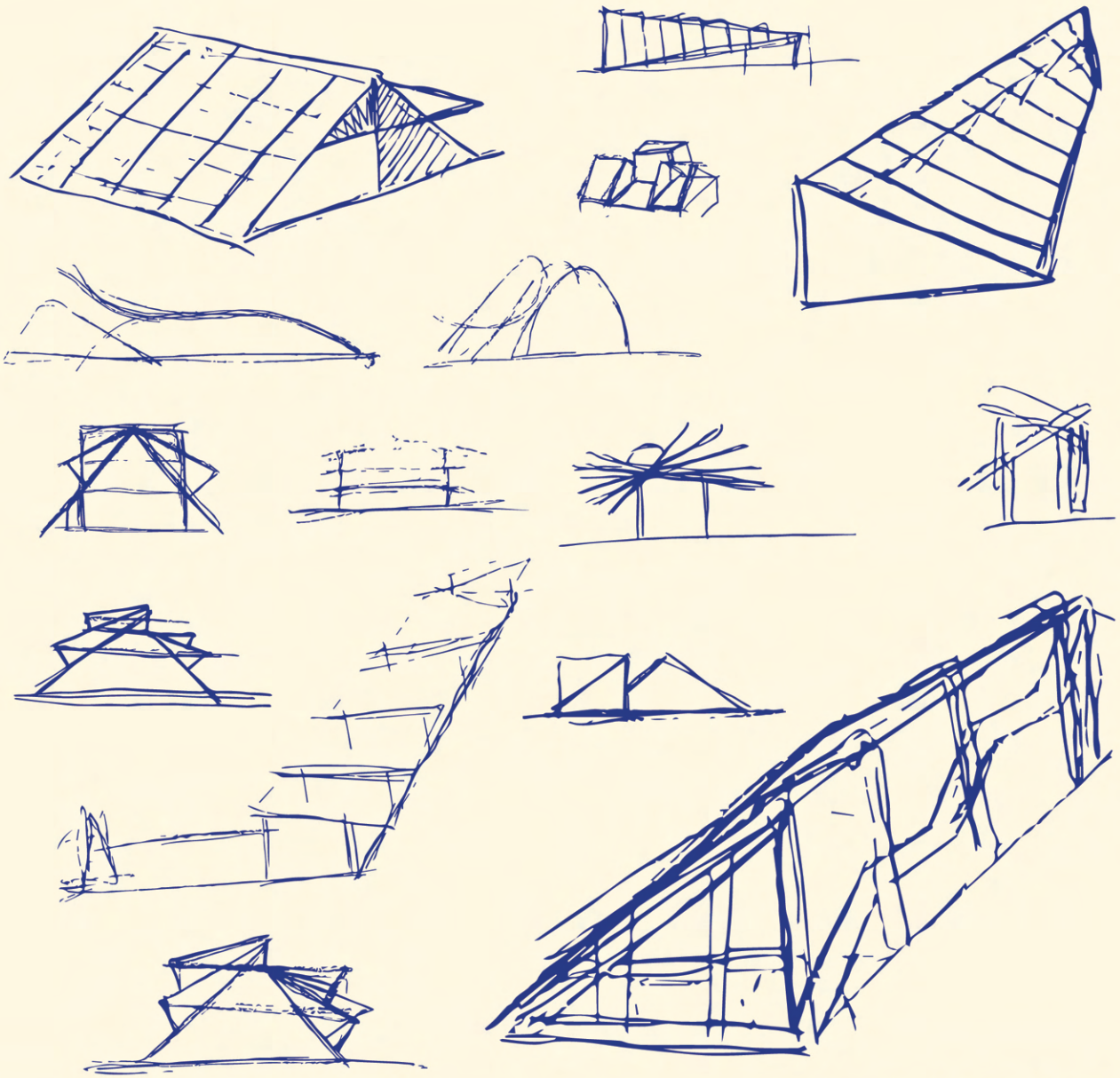
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



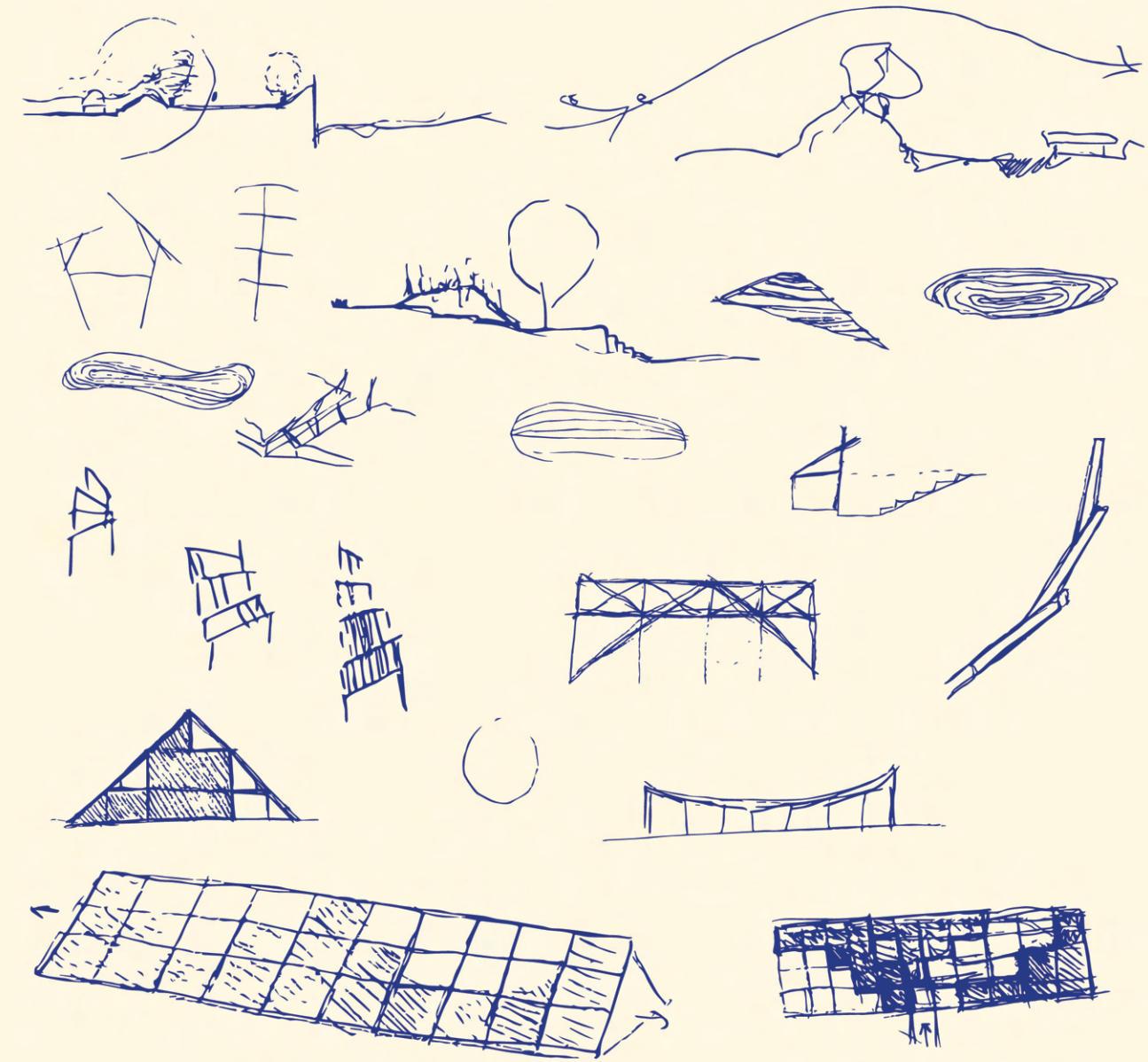
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



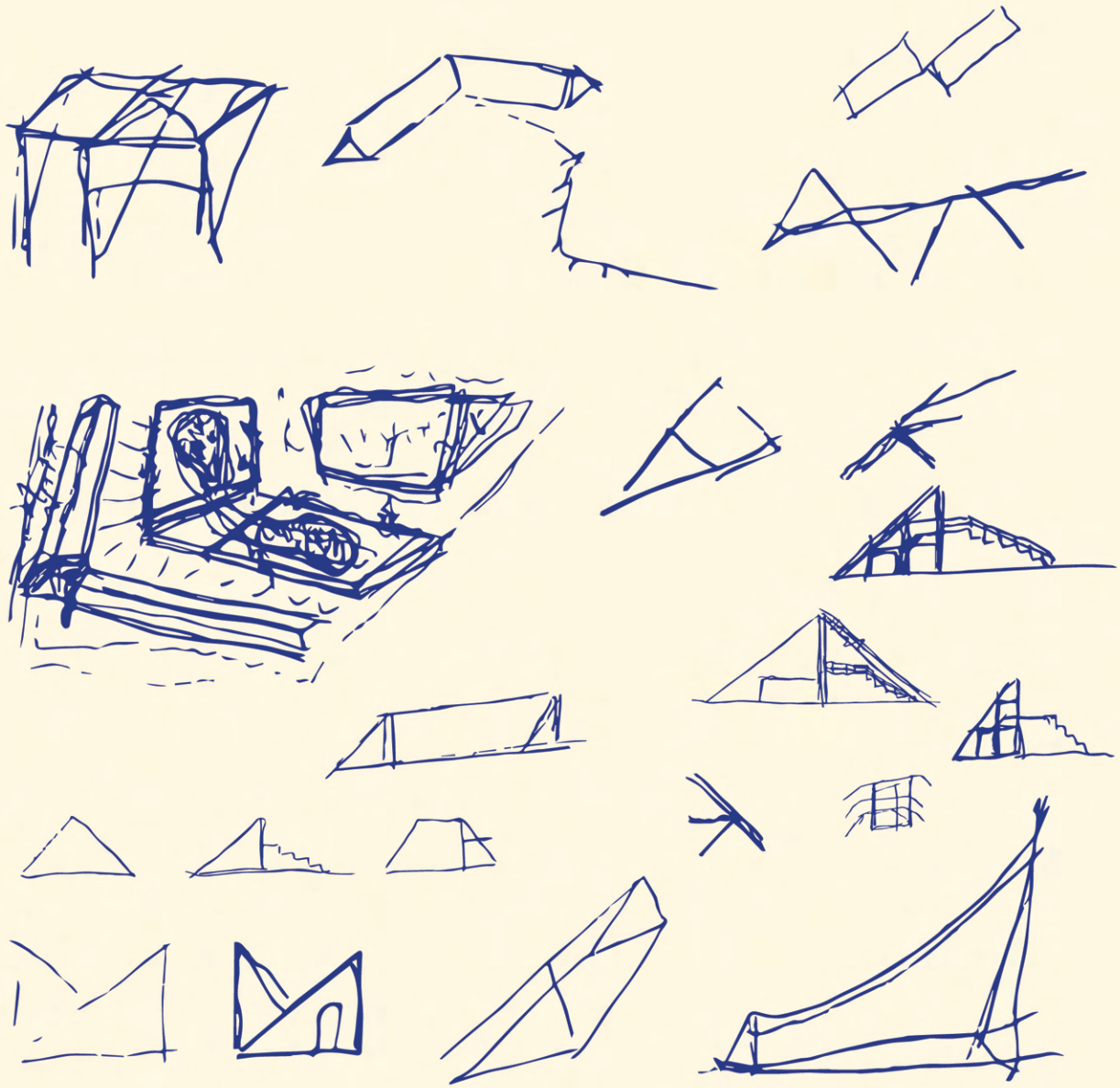
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



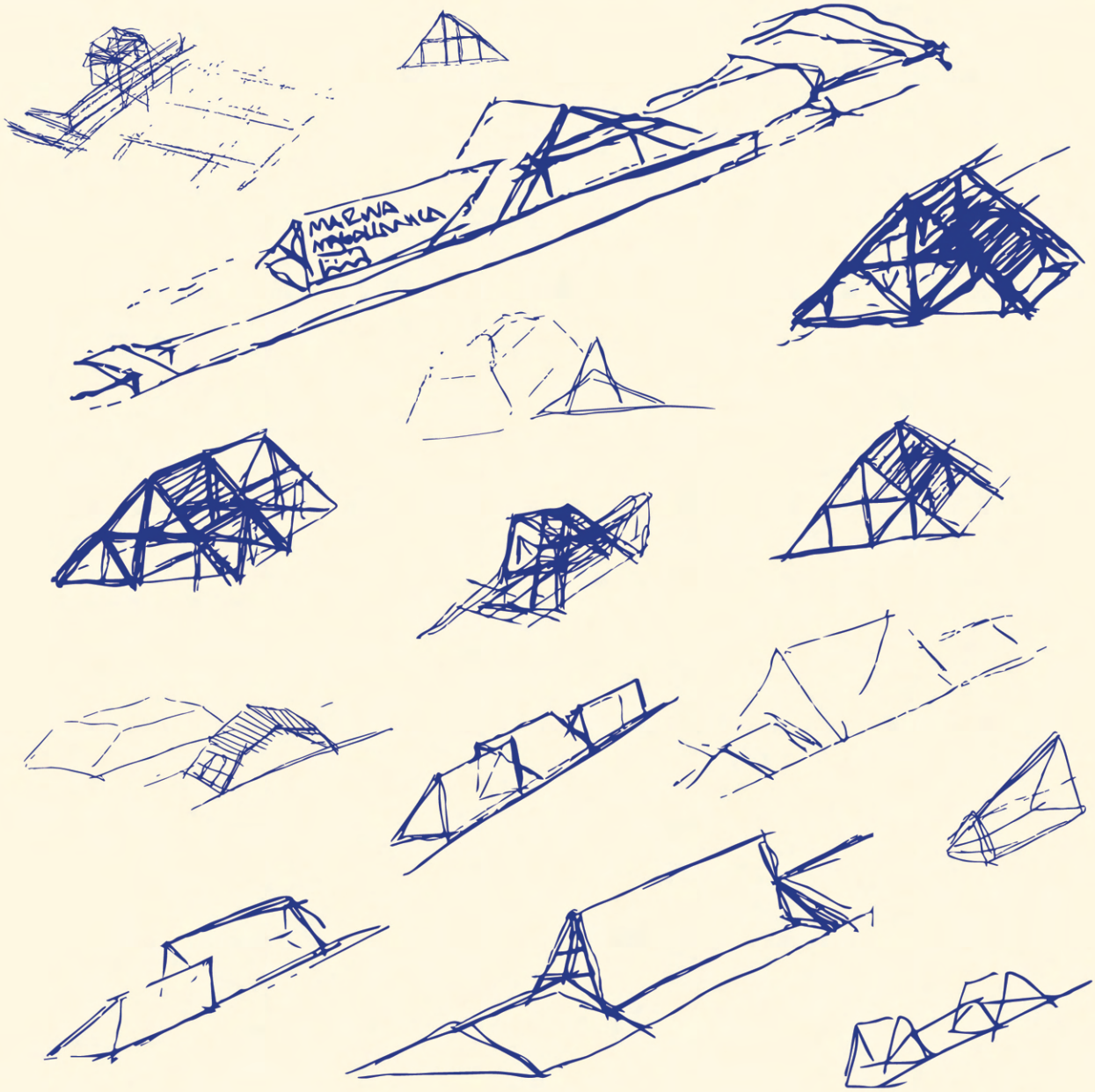
Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia



Croquis Proyecto | Todos de Elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

- American Society of Civil Engineers [ASCE]. (2017). Planning and design of ports and marine terminals. ASCE Press.
- Barragán, J. M. (2004). Ordenación, planificación y gestión integrada de áreas litorales. Oikos-Tau.
- Bórmida, M. (2004). Los Selk'nam (Ona) de Tierra del Fuego: Un estudio etnográfico. Editorial Sudamericana.
- Decreto Ley N.º 2.695. (1979). Fija normas para el desarrollo del borde costero. Ministerio de Bienes Nacionales, Chile.
- García, M., & Rojas, D. (2018). El desafío del diseño en la Patagonia: Estrategias de mitigación para el viento y el frío austral. Revista de Arquitectura Austral, 15(2).
- Hoyle, B. S. (2000). Globalisation and port-city development: The challenge of the cruise sector. Ashgate Publishing.
- Knowles, R. L. (2003). Sun rhythm form. The MIT Press.
- Martinic, M. (2006). Historia de la Región Magallánica. Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Martinic, M. (2014). La conquista de la Tierra del Fuego. Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Ministerio de Obras Públicas [MOP]. (Varios años). Plan de Desarrollo Regional de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Gobierno de Chile.
- Monclús, F. J. (2003). El borde litoral: Una perspectiva histórica y proyectual. Cuadernos de Investigación Urbanística, (41).
- Municipalidad de Punta Arenas. (Varios años). Planes reguladores y ordenanzas locales. Ilustre Municipalidad de Punta Arenas.
- Olgyay, V. (2015). Design with climate: Bioclimatic approach to architectural regionalism. Princeton University Press.
- Permanent International Association of Navigation Congresses [PIANC]. (2015). Guidelines for the design of cruise terminals. The World Association for Waterborne Transport Infrastructure.

PROFESORES GUÍAS

Amaya Glaría + Jorge León



Día del Examen de Título | imagen propia